



vision sûreté

Afin d'améliorer la qualité du contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a lancé un appel à projets en juin 2014 à travers le programme d'innovation national Vision sûreté. Ce programme triennal avait pour but d'évaluer des solutions innovantes pour améliorer et rénover les procédures actuellement en place via une approche globale assurant la cohérence et l'efficacité des systèmes de sûreté. Cette démarche prenait en compte, d'une part, des contraintes économiques des parties prenantes et, d'autre part, des impératifs opérationnels de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine. La stratégie de la DGAC était de définir, étudier, tester et promouvoir des mesures permettant d'améliorer durablement l'inspection filtrage des passagers, en l'appréhendant comme un système et non plus comme une simple juxtaposition de mesures.

Vision sûreté a permis de déployer différentes expérimentations conçues par les parties prenantes (gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, sociétés de sûreté et industriels) et validées par la DGAC, tout en permettant d'émettre des recommandations nationales et européennes. L'objectif de ces solutions techniques et opérationnelles était d'améliorer le niveau de sûreté et la qualité de service offerts au passager, tout en maîtrisant les coûts afin de préserver la compétitivité des opérateurs nationaux. Le succès de ce programme est directement lié à l'implication de chaque acteur, tant au niveau des parties prenantes qu'au niveau des différents services de la DGAC.

Les expérimentations menées ont permis de tester de nombreuses technologies, mais également de les faire évoluer, grâce à une coopération constante entre les différents acteurs. Elles ont également permis de tester l'interopérabilité des différentes techniques, afin de considérer l'inspection-filtrage comme un système intégré et cohérent. Chaque expérimentation devait s'inscrire dans le cadre défini par la DGAC à travers les axes stratégiques du programme.

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :
Direction générale de l'Aviation civile
Direction du Transport aérien
Sous-direction de la sûreté et de la défense
50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46
Courriel : programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile
Département sûreté équipements
CS 30012
31 Avenue du Maréchal Leclerc
94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex
Tél : +33 (0)1 49 56 80 00

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Les axes du programme

- Améliorer la détection d'explosifs sur les passagers
- Améliorer la détection d'explosifs dans les bagages de cabine
- Évaluer l'intention du passager et / ou adapter les mesures de sûreté aux passagers
- Impliquer le passager en tant qu'acteur de la sûreté
- Reconnaître les agents de sûreté comme des sources de progrès

Deux préoccupations

Cohérence : il s'agissait d'éviter des effets de compensation (effet négatif d'une mesure sur une autre) et de maximiser les avantages attendus

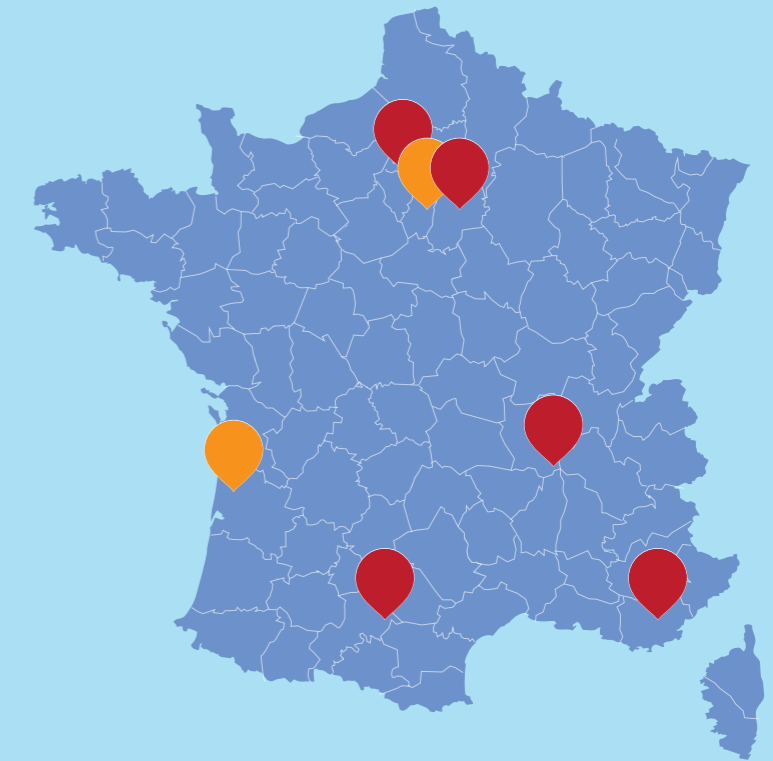
Efficience : il s'agissait d'assurer la pérennité de ces nouveaux systèmes de sûreté en mesurant les impacts potentiels en termes de coûts, d'amélioration de la sûreté de la qualité et de la rapidité de l'inspection filtrage, et de l'acceptabilité sociale de certaines mesures pouvant être mises en place à travers les projets portés

En résumé, les axes stratégiques du programme Vision sûreté peuvent être représentés comme suit :



5 aéroports, 28 expérimentations, ainsi que 24 évaluations en laboratoire.

La phase 1 du programme Vision sûreté a permis de contractualiser avec quatre exploitants d'aéroports et de déployer des expérimentations sur cinq plateformes. Les dernières expérimentations, terminées en 2017 viennent clore la première phase de ce programme et permettent de dresser un bilan global de celle-ci.



NOMBRE D'ÉVALUATIONS AU STAC (BONNEUIL-SUR-MARNE ET BISCAROSSE)

• Équipements détecteurs de traces d'explosifs :

3 évaluations

- Analyseur de chaussures (SAMDEX) : **2 évaluations** (6 versions de détection à chaque évaluation)
- Logiciels de détection d'armes « gun detection » et de bouteilles « bottle finder » : **2 évaluations**

• Logiciels d'aide à la décision : **1 évaluation**

• Multiplexage : **5 évaluations en laboratoire + 4 sur site**

• Chiens sur personnes : **2 évaluations avec 2 chiens détecteurs d'explosifs**

• Évaluation du comportement des personnes : **4 évaluations**

Total : 24

NICE-CÔTE D'AZUR

- Détecteur de traces d'explosifs
- Système de dispatch optimisé des passagers
- Analyseur de chaussures
- Scanners de sûreté (2 expérimentations)
- Évaluation du comportement des personnes (2 expérimentations)

TOULOUSE-BLAGNAC

- Automatisation des lignes et multiplexage
- Analyseur de chaussures
- Logiciels d'aide à la décision (3 expérimentations)
- Étude ergonomique

LYON-SAINT EXUPÉRY

- Automatisation des lignes et multiplexage
- Scanners de sûreté (2 configurations)
- Équipements de détection automatique d'explosifs pour les bagages de cabine
- GT Culture de sûreté

PARIS ORLY ET PARIS-CDG

- Automatisation des lignes et multiplexage (2 lieux expérimentaux)
- Analyseur de chaussures (2 lieux)
- Scanners de sûreté (2 expérimentations)
- Logiciels d'aide à la décision
- Groupe de travail sur la différenciation des passagers
- Chiens détecteurs d'explosifs pour l'inspection filtrage des passagers et bagages de cabine
- Équipements de détection d'explosifs solide et liquides

Total : 28



L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Deux mois d'expérimentation sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, entre octobre et novembre 2014
- Objectif : anticiper et accompagner la mise en œuvre de la réglementation applicable au 1^{er} septembre 2015 et généralisant le déploiement des ETD sur les aéroports français

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- 4 178 contrôles effectués en deux mois d'expérimentation
- 3 concepts d'emploi testés : en levée de doute, en aléatoire au niveau du portique, en aléatoire en amont du PIF
- Un taux d'alarme inférieur à 0,5 %
- Près de 700 détecteurs de traces d'explosifs aujourd'hui déployés sur le territoire français (métropole et DROM-COM)

LES POINTS FORTS

- Meilleure expérience passager/amélioration de l'acceptabilité des contrôles complémentaires par rapport à la palpation
- Amélioration des conditions de travail des agents de sûreté, par une réduction du nombre de palpations (utilisation après alarme quota au portique détecteur de métaux)
- Élévation du niveau de sûreté
- Réduction des impacts, notamment économiques, d'un déploiement généralisé de détecteurs de traces : recommandations sur la configuration des PIF (nombre d'ETD, positionnement), réutilisation des tickets de prélèvement...

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Intégrer davantage l'équipement au système d'inspection filtrage de passagers et bagages de cabine (suivi des contrôles, traçabilité...)
- Passer de la détection de traces à la détection de vapeurs
- Optimiser l'utilisation des ETD dans d'autres environnements (fret, soute...)
- Faciliter l'introduction de nouvelles technologies sur le PIF de demain grâce aux ETD, en offrant une solution technologique très performante pour la levée de doute (par exemple, pour lever le doute après une alarme provoquée par un EDS Cabine)

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

L'expérimentation menée a permis à la DGAC et aux exploitants d'aérodrome d'anticiper et de corriger certaines difficultés liées au concept d'emploi, notamment au niveau du prélèvement des échantillons. Le STAC a ainsi été force de proposition auprès de la CEAC pour faire évoluer les méthodologies d'évaluation communes (CTM), afin de permettre l'introduction de modèles avec baguette.

L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Première phase d'expérimentation à Nice-Côte d'Azur (juin à septembre 2015), suivie de nouvelles expérimentations à Paris-Charles de Gaulle et Toulouse-Blagnac en 2016
- Premier déploiement dans le monde d'un analyseur de chaussures capable de détecter les menaces métalliques et explosives, sur un poste d'inspection filtrage
- Objectif : renforcer les contrôles des chaussures sans nuire au confort du passager



L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- De 5 000 à 10 000 passagers inspectés par mois à l'aide de cet équipement
- 2 versions d'expérimentations ont permis de développer une nouvelle version de l'équipement déployé, plus robuste et avec de meilleures performances en termes de détection et de discrimination
- Moins de 1% des passagers inspectés au poste d'inspection filtrage se sont déchaussés, contre près de 20% sans analyseur de chaussures

LES POINTS FORTS

- Meilleure expérience passager / amélioration de l'acceptabilité des contrôles, du fait de ne plus avoir à se déchausser dans la majorité des cas
- Amélioration des conditions de travail pour les agents de sûreté
- Élévation du niveau de sûreté, en renforçant la détection d'explosifs dans les chaussures, et en permettant une levée de doute ciblée des alarmes portique
- Augmentation du flux passagers grâce au gain de temps sur le déchaussement/rechaussement

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Étudier la pertinence de combiner la technologie des analyseurs de chaussures à des scanners de sûreté
- Faire évoluer le référentiel réglementaire et technique associé aux RX utilisés uniquement en levée de doute des alarmes d'un analyseur de chaussures (« petit RX »)

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

Suite aux résultats très encourageants des expérimentations Vision Sûreté, la France a sollicité la création d'un groupe de travail auprès de la Commission Européenne pour intégrer à terme ces équipements dans la réglementation européenne.

Un projet de réglementation et de norme de détection a été présenté au comité AVSEC de la Commission Européenne en mars 2017 afin de modifier la réglementation européenne en 2018.

L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Trois expérimentations menées à Nice-Côte d'Azur (novembre 2015 à février 2016), Lyon-Saint Exupéry (novembre 2015 à mars 2016) et Paris-Charles de Gaulle (depuis janvier 2016)
- Objectif : optimiser l'intégration des scanners de sûreté sur les postes d'inspection filtrage



L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- 3 modèles testés (provision 2 de L-3 Technologies, QPS 100 et QPS 200 de Rohde & Schwarz), utilisant des algorithmes de détection qui répondent aux 2 normes CEAC (chacune associée à des performances spécifiques pour la détection)
- Plus de 150 000 passagers inspectés au cours des expérimentations
- Une réduction par 3 du nombre de passagers qui nécessitent une palpation complète

LES POINTS FORTS

- Meilleure expérience passager / amélioration de l'acceptabilité des contrôles, en introduisant des palpations ciblées pour la levée de doute, qui sont globalement jugées moins intrusives
- Élévation du niveau de sûreté
- étude de plusieurs configurations d'implantation et d'utilisation des scanners de sûreté (en premier niveau, en second niveau, en parallèle du portique¹...)

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Étudier la pertinence de combiner la technologie des scanners de sûreté avec d'autres types d'équipements (par exemple, analyseurs de chaussures, portiques)
- Poursuivre le travail mené avec les industriels afin d'améliorer la discrimination des menaces et des objets usuels et réduire considérablement le taux de fausses alarmes
- Évaluer la pertinence d'une utilisation de ces équipements dans un contexte d'inspection différenciée (algorithmes interchangeables...)

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

Suite aux résultats des expérimentations Vision Sûreté, la France a sollicité la CEAC afin de faire une proposition d'amendement aux exigences réglementaires concernant les scanners de sûreté. Le groupe technique sur les scanners de sûreté propose à la Commission Européenne des modifications de la réglementation afin de pouvoir diminuer le nombre d'alarmes intempestives sur des objets non dangereux et d'améliorer les conditions d'utilisation des scanners de sûreté.

¹ - Un portique est installé à côté du scanner de sûreté afin de délester le flux passager en cas de saturation du scanner de sûreté.



L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Trois expérimentations menées à Toulouse-Blagnac (depuis octobre 2015), Lyon-Saint Exupéry (de novembre 2015 à mars 2016) et Paris-Charles de Gaulle (depuis janvier 2016)
- Objectif : évaluer les bénéfices et impacts de ces configurations de postes innovantes
- Grâce aux résultats des expérimentations, la DGAC a pu développer un cadre technique pour mieux accompagner les exploitants dans un projet de déploiement de lignes équipées d'analyse déportée-multiplexée

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- 2 solutions de déport multiplexé testées : Vanderlande (ex-Optosecurity) et McDonald Humfrey, couplé à différents modèles d'appareils radioscopiques
- Jusqu'à 300 passagers/heure inspectés par ligne d'inspection-filtrage
- 25 mètres de ligne automatisée déployée dans le cadre de ces expérimentations, au niveau du terminal S3 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

LES POINTS FORTS

- Amélioration des conditions de travail des agents de sûreté, notamment pour les opérateurs à l'imagerie qui travaillent dans une salle à l'écart du poste d'inspection filtrage et de ses nuisances (bruit, luminosité, température...)
- Meilleure concentration des agents sur leurs tâches principales liées à la sûreté grâce à l'automatisation des lignes et du traitement des bagages
- Élévation du niveau de sûreté, en améliorant l'efficacité de la levée de doute via l'identification et la localisation des alarmes
- Accroissement de la fluidité des opérations, tant pour le passager que pour les agents de sûreté en offrant une flexibilité accrue dans l'armement des postes d'inspection
- Meilleure supervision des opérations de sûreté via l'établissement de rapports automatiques etc

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Adapter le multiplexage aux technologies d'inspection de demain (par exemple, EDS Cabine)
- Poursuivre le travail mené sur les options d'aide à la décision pour la détection automatique de catégories d'objets prohibés (armes à feu, liquides...), ou encore sur les logiciels de validation ou de rejet automatique. Ces logiciels pourraient faciliter l'intégration prochaine d'EDS Cabine sur les postes d'inspection filtrage

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

Une étude ergonomique a permis de formuler des recommandations pour la configuration des postes d'inspection de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Celles-ci seront prises en compte dans les projets de PIF rénovés, dont l'ouverture est attendue sur cet aéroport courant 2018. Depuis avril 2017, le nouveau terminal 1 de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry exploite des lignes automatisées. Le déport d'images multiplexé est, quant à lui, déployé à Toulouse-Blagnac, sur la base du retour d'expérience accumulé au cours de la première phase du programme Vision Sûreté.



L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Une expérimentation menée en contexte opérationnel, à Lyon-Saint Exupéry (de juillet à septembre 2016). Un EDSCB était déployé en amont du poste d'inspection filtrage, hors du processus sûreté, et les passagers y étaient orientés sur la base du volontariat
- Une expérimentation menée dans un centre d'évaluation dédié (situé près de l'aéroport d'Orly), depuis décembre 2016 par le groupe ADP

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- 13 800 bagages analysés à Lyon-Saint Exupéry
- Un temps moyen d'analyse opérateur inférieur à 20 secondes en moyenne (contre 7 à 8 secondes environ pour un appareil radioscopique conventionnel) mais associé à une réduction du nombre de bannettes par passager

LES POINTS FORTS

- Amélioration du niveau de sûreté, notamment en introduisant une capacité de détection automatique de menaces explosives dans les bagages de cabine
- Conditions de préparation facilitées en fonction du concept d'emploi, le concept d'emploi le plus favorable ne nécessitant plus de retirer du bagage de cabine ni les appareils électroniques, ni les liquides

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Poursuivre le travail mené avec les exploitants d'aérodrome et les industriels pour accumuler du retour d'expérience sur les versions nouvellement certifiées (évaluations dans le cadre du processus d'évaluation commun de la CEAC)
- Poursuivre les évaluations relatives à l'impact de ces équipements sur les performances d'un poste d'inspection filtrage
- Former les agents de sûreté en adéquation avec cette nouvelle technologie pour l'analyse des images ainsi que pour la résolution des alarmes
- Évaluer la pertinence d'une utilisation de ces équipements dans un contexte d'inspection différenciée (algorithmes interchangeables...)

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

Pour renforcer les capacités d'évaluation de la DGAC relatives à ces nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne les EDSCB les plus perfectionnés, et de manière plus générale maintenir un haut niveau d'expertise, le STAC va prochainement se doter d'un nouveau laboratoire national, équipé d'un EDS Cabine, afin de créer et de tester des explosifs artisanaux (solides et liquides) et ainsi de pouvoir s'adapter en permanence à la menace réelle.

L'ouverture du laboratoire à Biscarrosse est prévue courant 2018.



L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Un groupe de travail visant à identifier des axes de travail sur le sujet de la culture de sûreté a été créé avec Aéroports de la Côte d'Azur en 2015
- Une expérimentation concrète sur le thème de l'analyse des tests en situation opérationnelle (TSO) et des tests de performance en situation opérationnelle (TPSO), a été menée par Aéroports de Lyon au cours de l'année 2016
- Objectif : identifier des actions, et évaluer leur efficacité, permettant de faire de la sûreté une valeur à part entière parmi les acteurs de la sûreté de l'aviation civile

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- Cinq acteurs réunis autour de l'expérimentation lyonnaise : Aéroports de Lyon, DGAC, société de sûreté (BRINKS), services compétents locaux (Police aux Frontières et Gendarmerie du Transport Aérien)
- Environ 250 agents de sûreté interrogés, grâce à un questionnaire de 4 pages sur leur expérience en tant qu'agent de sûreté et vis-à-vis des tests opérationnels
- Près d'une trentaine de tests en situation opérationnelle analysés de manière approfondie par Aéroports de Lyon (questionnaire/entretien avec le testeur, l'agent testé, recueil d'éléments sur l'environnement du PIF au moment du test...)

LES POINTS FORTS

- La démarche a su fédérer les différents acteurs de la sûreté au niveau local autour d'une problématique commune et partagée
- Il a été possible de faire émerger, en donnant la parole aux acteurs concernés, de premiers axes d'amélioration qui pourraient être mis en place prochainement (actions de sensibilisation spécifiques, formalisation du retour d'expérience...)
- L'expérimentation a permis de valider l'intérêt de travailler autour de la thématique culture de sûreté, en se focalisant sur des axes de travail concrets et parlants

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Développer des méthodes permettant de pérenniser la mise en place et le suivi d'actions relatives à la culture de sûreté aéroportuaire
- Construire progressivement un catalogue d'actions envisageables sur la culture de sûreté, associés à des indicateurs mesurables permettant d'évaluer l'efficacité des actions



L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- L'évaluation du comportement des personnes a fait l'objet de 2 phases d'expérimentation à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur : de novembre 2015 à mars 2016 et d'octobre 2016 à mars 2017
- Tout en conservant les principes techniques de base de l'évaluation du comportement des personnes, l'objectif de cette expérimentation est d'évaluer s'il est possible de concilier les modalités de déploiement de l'ECP sur une plateforme régionale et les exigences opérationnelles en termes de fluidité, de satisfaction passager, d'intégration avec les autres tâches du PIF, et de coût

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- 12 agents d'évaluation du comportement (ADEC) et 3 chefs d'équipes ont participé à la phase 1 d'expérimentation. 8 ADEC et 1 chef d'équipe dédié étaient présents en phase 2. Les ADEC avaient suivi au préalable avec succès une formation spécifique
- 105 vacations ECP ont été réalisées en phase 1 conduisant à la sélection de 84 passagers et à 7 appels des services de l'Etat / 117 vacations ont été réalisées en phase 2 avec 72 sélections et 5 appels aux services de l'État
- 3 tests d'intrusion ont été réalisés en phase 1 et 4 en phase 2 : de tels tests pour évaluer la bonne mise en œuvre de l'ECP n'avaient jamais été réalisés auparavant. Ces tests ont été appréciés des agents pour leurs vertus pédagogiques grâce aux retours d'expérience
- 2 phases d'expérimentation ont permis de tester les recommandations issues de la première phase en adaptant les conditions de mise en œuvre de l'ECP

LES POINTS FORTS

- L'ECP est considérée par ceux qui la mettent en œuvre comme une mesure efficace pour élever le niveau de sûreté et complémentaire aux autres moyens de sûreté du poste d'inspection filtrage (PIF) en apportant de l'humain dans un système très technologique. Les agents sont majoritairement convaincus par cette technique
- L'ECP s'intègre bien au PIF dès lors que les agents planifiés sont majoritairement ADEC et qu'ainsi une rotation puisse s'opérer sur l'ensemble des missions du PIF (celles d'ADS et d'ADEC) au cours de la vacation
- Certaines tâches peuvent être mutualisées avec la mission d'observation des ADEC à condition que ces tâches ne demandent pas une trop forte charge cognitive : ainsi le contrôle CAB est mutualisable alors que la préparation du passager ne l'est pas

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- L'ECP reposant intégralement sur le facteur humain, un véritable travail de culture sûreté doit être mené avant tout déploiement. L'objectif est une meilleure compréhension de cette mesure par l'ensemble des agents de sûreté et des chefs d'équipe
- Au regard du coût de cette mesure qui nécessite des effectifs supplémentaires, l'efficacité sûreté de cette mesure doit être évaluée (trop peu d'occurrence « menace » lors des expérimentations) : une mission de recherche avec un volet sur la validité scientifique de l'ECP est actuellement menée par l'ENAC. Cet enjeu est partagé au niveau international



L'INSPECTION DIFFÉRENCIÉE : LA SÛRETÉ BASÉE SUR L'ÉVALUATION INDIVIDUALISÉE DU NIVEAU DE RISQUE

8

LE PROJET EN BREF

- Un groupe de travail a été créé avec des acteurs du groupe ADP et de la DGAC au cours de l'année 2016 : cette expérimentation est restée purement « théorique »
- Objectif : proposer une définition qui puisse être partagée pour le concept de différenciation, et identifier de premiers scénarios potentiels d'implémentation

LE PROJET EN CHIFFRES

- 1 livrable a été rédigé par le groupe de travail sur le concept de différenciation
- Près d'une quinzaine de moyens adaptés à une inspection filtrage différenciée, qu'elle soit « positive » (allégée) ou « négative » (renforcée) ont été proposés
- 5 scénarios d'implémentation ont été retenus pour illustrer le concept et ce qu'il peut en être attendu à plus ou moins long terme

LES POINTS FORTS

- Contribue à l'élévation du niveau de sûreté, en concentrant les efforts consentis sur les passagers qui présentent le plus de risques pour la sûreté de l'aviation civile
- Participe à redonner du sens à la sûreté auprès des passagers et des personnels

LES ENJEUX POUR DEMAIN

- Passer de la théorie à la pratique, afin d'être en mesure de confronter la vision théorique établie par le groupe de travail aux réalités opérationnelles
- Poursuivre les efforts pour organiser de premières expérimentations de briques technologiques qui permettront, à terme, de mettre en œuvre la différenciation (dans la continuité, par exemple, de l'expérimentation d'un système de dispatch intelligent menée sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur)
- Se tenir prêt à être force de proposition pour penser le cadre réglementaire de demain



Nice-Côte d'Azur
Paris-Group ADP

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

Sur ce sujet porteur mais encore peu mature, la DGAC est fortement impliquée au niveau national et international. Les conclusions du groupe de travail mené dans le cadre du programme Vision Sûreté ont ainsi fait l'objet, comme pour les autres expérimentations, d'échanges avec ses homologues internationaux, par exemple dans le cadre de groupes OACI.

Un partage d'informations a également eu lieu avec l'ACI (Airports Council International) et l'IATA (International Air Transport Association) dans le cadre du programme d'innovation Smart Security.





L'EXPÉRIMENTATION EN BREF

- Un groupe de travail a été initié en avril 2016 avec des acteurs du groupe ADP, de la DGAC, des sociétés de sûreté concernées (Hubsafe) et de la Police aux Frontières
- Ce groupe de travail a abouti au lancement, en décembre 2016, d'une première phase d'expérimentation en conditions opérationnelles, sur l'aéroport d'Orly
- Objectif : finaliser la doctrine d'emploi des chiens détecteurs d'explosifs pour l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine et créer un référentiel de certification

L'EXPÉRIMENTATION EN CHIFFRES

- Près de 21 000 passagers inspectés au cours de l'expérimentation, avec seulement 27 passagers ayant exprimé une peur ou refusé l'inspection par un chien
- Environ 60 secondes pour traiter une file de 13 passagers (inclut le temps de remplissage de la ligne, de la déambulation du chien, puis de la libération de ligne)
- 15 à 20 minutes de durée moyenne de travail en continu d'une équipe cynotechnique. Au-delà, le chien commence à exprimer de la fatigue

LES POINTS FORTS

- Contribue à l'élévation du niveau de sûreté
- Meilleure expérience passager / amélioration de l'acceptabilité des contrôles, en utilisant une méthode d'inspection jugée moins intrusive, voire ludique pour les passagers
- Impact (très) faible observé sur les performances du poste d'inspection filtrage en termes de flux alors que l'ETD était conservé
- L'expérimentation a permis de définir des concepts d'intégration au poste d'inspection filtrage compatibles avec les contraintes d'exploitation

LES ENJEUX POUR DEMAIN :

- Poursuivre le développement de programmes de formation adaptés pour optimiser les performances des équipes cynotechniques
- Étudier la combinaison de leur emploi sur d'autres environnements de travail
- Travailler sur la détection d'explosifs sur les personnes en mouvement en évaluant simultanément l'impact sur le flux des passagers

VISION SÛRETÉ, C'EST AUSSI...

En plus de la connaissance apportée à l'exploitant d'aérodrome, cette expérimentation a également permis au STAC d'établir un référentiel technique pour l'évaluation des équipes cynotechniques, dans le contexte d'une utilisation sur personnes, et de développer des programmes de formation adaptés pour les chiens et les conducteurs.

Les dossiers sont à envoyer à l'adresse suivante :

Direction générale de l'Aviation civile

Direction du Transport aérien

Sous-direction de la sûreté et de la défense

50 rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15

Tél : +33 (0)1 58 09 45 46

Courriel : programme-vision-surete@aviation-civile.gouv.fr

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Programme-Vision-surete.html>

Service technique de l'Aviation civile

Département sûreté équipements

CS 30012

31 Avenue du Maréchal Leclerc

94385 Bonneuil-sur-Marne Cedex

Tél : +33 (0)1 49 56 80 00