

Sûreté aérienne, en particulier scanners de sûreté

2010/2154(INI) - 15/06/2010 - Document de base non législatif

OBJECTIF : fournir une base pour débattre des principales questions relatives à l'éventuelle introduction de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE.

CONTENU: la communication fait suite à l'utilisation croissante et réglementée au niveau national de scanners de sûreté dans les aéroports de l'Union européenne. **Les scanners de sûreté actuellement en service en Europe sont régis par des normes différentes**, ce qui pose, pour les citoyens de l'UE, un risque réel de voir leurs droits fondamentaux morcelés, leur liberté de circulation entravée et leurs problèmes de santé accrus pour des raisons liées à l'utilisation de nouvelles technologies de sûreté. Bien que l'utilisation des scanners de sûreté constitue encore une exception dans les aéroports européens, la nécessité se fait de plus en plus sentir de venir à bout rapidement de ces préoccupations et de **trouver une solution commune**.

Les **préoccupations exprimées au cours des dernières années** quant à l'utilisation de scanners de sûreté pour l'inspection/filtrage dans les aéroports portent essentiellement sur deux aspects: la création d'images du corps et l'exposition aux rayons. Ces deux préoccupations ont été à l'origine d'un débat quant à la conformité des scanners de sûreté avec les principes et la législation applicables dans l'UE en matière de **droits fondamentaux et de santé publique**.

Une politique européenne commune de la sûreté aérienne a été élaborée au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. Le 23 octobre 2008, le Parlement européen a adopté une [résolution sur l'impact des mesures de sûreté aérienne et des scanners corporels](#) sur les droits de l'homme, la vie privée, la dignité personnelle et la protection des données demandant un examen plus approfondi de la situation. En réponse à cette résolution, la communication examine l'argumentation selon laquelle seules des normes communes en matière de sûreté aérienne peuvent constituer un cadre de nature à assurer une approche harmonisée permettant de suivre avec attention l'utilisation des scanners de sûreté dans les aéroports.

Les principaux points abordés sont les suivants :

1) Performances de détection et conditions d'exploitation : les expériences et essais réalisés en aéroport suggèrent que les scanners de sûreté permettent une inspection/filtrage rigoureuse des passagers dans un délai court, tout en offrant une capacité de détection fiable. Afin de ne pas compromettre les niveaux élevés de sûreté aérienne, il importe que les procédures de sûreté gardent un caractère imprévisible et qu'aucune personne physique ne soit en mesure d'en influencer le déroulement. Les personnes physiques ne devraient pouvoir influencer le déroulement de ces procédures pour des raisons liées au respect de leurs droits fondamentaux ou à leur état de santé que lorsque des méthodes alternatives peuvent offrir des garanties de sûreté d'un niveau équivalent.

2) Protection des droits fondamentaux : la possibilité rendue par certaines technologies d'inspection /filtrage de révéler une image détaillée (même floutée) du corps humain ou un état de santé a été perçue comme pouvant porter atteinte au **respect de la dignité humaine et de la vie privée**. De plus, le respect des droits de l'enfant doit faire l'objet d'une analyse approfondie. En ce qui concerne la discrimination, les normes d'exploitation doivent garantir que les passagers auxquels il sera demandé de subir un examen au scanner de sûreté ne seront pas choisis uniquement sur des critères tels que le sexe, la race, la couleur de peau, l'origine sociale ou ethnique, la religion ou les convictions.

En ce qui concerne la **protection des données**, la question de l'utilisation des scanners doit être examinée au regard des critères suivants: i) le caractère approprié de la mesure proposée par rapport à l'objectif

poursuivi (à savoir la détection d'objet non métalliques et donc un niveau de sûreté plus élevé); ii) la question de savoir si ses effets ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif et iii) s'il n'existe pas de moyens moins indiscrets d'y parvenir.

Quelles que soient la technologie et les garanties opérationnelles choisies, il convient d'inscrire les modalités d'utilisation des scanners de sûreté dans des règles contraignantes. Toute décision d'un État membre d'autoriser la mise en service d'un équipement dans un aéroport doit se fonder sur une analyse approfondie des répercussions éventuelles quant au respect des droits fondamentaux et des garanties envisageables.

3) Aspects sanitaires : la communication se concentre pour l'essentiel sur les études consacrées aux effets de l'utilisation des scanners de sûreté dans le domaine de la sûreté aérienne, à savoir : i) les systèmes passifs et actifs d'imagerie à ondes millimétrique ; ii) la rétrodiffusion de rayons X ; iii) l'imagerie par transmission de rayons X.

La Commission estime que toute décision d'exposition à du **rayonnement ionisant**, même à des doses situées en dessous des doses limites fixées par la législation européenne, doit se justifier par des avantages pour la vie économique ou pour l'intérêt public susceptibles de compenser les dégâts qu'un rayonnement peut occasionner. En outre, des mesures de radioprotection doivent garantir toute exposition à un niveau aussi faible que raisonnablement possible (principe ALARA) pour les travailleurs, le public et l'ensemble de la population. Une attention particulière pourrait également être portée sur les passagers particulièrement vulnérables aux rayonnements ionisants, tels que les femmes enceintes et les enfants.

4) Coût : de nombreux obstacles rendent difficiles une évaluation générale des coûts induits par la mise en service de scanners de sûreté. Selon les informations reçues des fabricants, le prix unitaire d'achat d'un scanner de sûreté de base varie entre 100.000 et 200.000 EUR. À l'avenir, ces coûts devraient décroître du fait de la production d'un plus grand nombre d'appareils. Les frais d'entretien et les autres coûts de service après vente ou de formation doivent également être pris en considération. Les grands aéroports pourraient bénéficier d'économies d'échelle et mettre en place de façon plus progressive les scanners de sûreté dans leurs infrastructures existantes.

Conclusion : la Commission estime que **des normes UE communes** dans le domaine des scanners de sûreté peuvent garantir la protection des droits fondamentaux et de la santé des passagers à un niveau égal. Seule une approche au niveau de l'UE pourrait juridiquement garantir une application uniforme des règles et des normes de sûreté dans l'ensemble des aéroports de l'UE. De plus, toute mise en service à grande échelle de scanners de sûreté, quelle qu'en soit la conception technologique, suppose **une analyse scientifique rigoureuse des risques sanitaires** que ladite technologie pourrait faire peser sur la population.

À eux seuls les scanners de sûreté ne permettront pas de garantir la sûreté aérienne à 100%. Il n'en est pas moins vrai que les essais actuellement en cours ont montré qu'ils pouvaient améliorer la qualité des contrôles de sûreté dans les aéroports. **Leur utilisation pourrait considérablement accroître les capacités de détection**, notamment en ce qui concerne certains objets prohibés tels que les explosifs liquides ou plastiques qui ne peuvent pas être détectés par les portiques de détection de métaux.

Cependant, **il doit être possible de recourir à des alternatives** aux scanners de sûreté de conception technologique fondée sur un rayonnement ionisant lorsque des problèmes particuliers d'ordre sanitaire se posent. Toute harmonisation envisageable dans ce domaine au niveau de l'UE devra prévoir des solutions alternatives pour les contrôles de sûreté concernant les groupes vulnérables, notamment les femmes enceintes, les bébés, les enfants et les personnes avec un handicap.

Les scanners de certaines conceptions technologiques qui existent aujourd'hui n'émettent aucun rayonnement ionisant et ne rendent pas une image complète du corps. Les normes techniques et les

conditions d'exploitation à inscrire dans le droit pourraient répondre en grande partie aux problèmes soulevés quant au respect des droits de l'homme et à la préservation de la santé :

- les technologies et les garanties qui existent quant à l'utilisation de scanners de sûreté permettent de **traiter la question des droits fondamentaux** grâce à une combinaison appropriée des caractéristiques techniques de l'équipement utilisé et des règles de fonctionnement. Des normes minimales pourraient être fixées par voie juridique ;
- à l'exception d'une technologie (l'imagerie complète par transmissions de rayons X), **les technologies des scanners de sûreté actuels peuvent être conformes aux normes sanitaires actuelles de l'UE** même si les normes techniques et opérationnelles de certains types d'équipement doivent être fixées : a) les doses maximales de rayonnement doivent être respectées et des mesures conservatoires de sauvegarde doivent être prises ; b) il convient de s'assurer, grâce à des protections individuelles, que les expositions sont aussi faibles que raisonnablement possible, notamment pour les voyageurs et les travailleurs ; c) les effets à long terme de l'exposition aux scanners de sûreté devraient faire l'objet d'un suivi régulier et d) les nouvelles découvertes scientifiques devraient être prises en considération ;
- dans les aéroports et avant le départ, **les passagers doivent être informés** de façon claire et complète de l'ensemble des aspects relatifs à l'utilisation de scanners de sûreté.

À l'issue des discussions avec le Parlement européen et le Conseil, la Commission décidera des prochaines mesures à prendre, à savoir notamment s'il convient ou non de proposer un cadre législatif de l'UE relatif à l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE, ainsi que des conditions à inclure dans ledit cadre pour garantir le respect des droits fondamentaux dans leur intégralité et un traitement adéquat des problèmes sanitaires.