Informations de base

2010/2154(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Sûreté aérienne, en particulier scanners de sûreté **Subject** 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	DE GRANDES PASCUAL Luis (PPE)	12/07/2010
	Rapporteur(e) fictif/fictive LEICHTFRIED Jörg (S&D) MEISSNER Gesine (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) VAN DALEN Peter (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	RIVELLINI Crescenzio (PPE)	05/10/2010
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	SARGENTINI Judith (Verts /ALE)	09/12/2010

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
		COM(2010)0311	Résumé

15/06/2010	Publication du document de base non-législatif		
09/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
24/05/2011	Vote en commission		Résumé
01/06/2011	Dépôt du rapport de la commission	A7-0216/2011	
05/07/2011	Débat en plénière		
06/07/2011	Décision du Parlement	T7-0329/2011	Résumé
06/07/2011	Résultat du vote au parlement		
06/07/2011	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2010/2154(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/03639

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	ENVI	PE452.692	27/01/2011	
Projet de rapport de la commission		PE450.741	23/02/2011	
Amendements déposés en commission		PE460.986	22/03/2011	
Avis de la commission	LIBE	PE458.487	27/04/2011	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0216/2011	01/06/2011	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0329/2011	06/07/2011	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2010)0311	15/06/2010	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2011)8297	15/11/2011	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2010)0311	05/11/2010	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2010)0311	21/01/2011	
Contribution	SE_PARLIAMENT	COM(2010)0311	16/06/2011	

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.

Á 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.

Á l'issue des discussions avec les 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.

Sûreté aérienne, en particulier scanners de sûreté

2010/2154(INI) - 06/07/2011 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté, en réponse à la communication de la Commission sur ce sujet.

Les députés considèrent qu'une **approche intégrée de la sûreté aérienne** est nécessaire, avec un contrôle de sécurité unique, de façon à ce que les passagers, les bagages et le fret qui voyagent d'un aéroport de l'Union à un autre ne doivent pas être contrôlés à nouveau.

La Commission et les États membres sont invités à développer un **système intégré d'analyse des risques** applicable aux passagers qui peuvent à juste titre être soupçonnés de constituer une menace pour la sûreté, ainsi qu'à l'inspection des bagages et du fret. Le Parlement préconise que ce système soit guidé par la recherche de l'efficacité et qu'il respecte pleinement l'article 21 de la **charte des droits fondamentaux de l'Union européenne**, relatif à la non-discrimination, et soit conforme à la législation de l'Union en matière de protection des données.

En vue de rendre possible un véritable contrôle de sécurité unique, la résolution formule les recommandations suivantes :

- ***Scanners de sûreté*** : l'utilisation de scanners de sûreté doit être réglementée par des normes, des procédures et **des règles communes à l'ensemble de l'Union**. Les députés demandent à la Commission de proposer l'ajout des scanners de sûreté à la liste des méthodes d'inspection/de filtrage autorisées, à condition que soient définies, en parallèle, des conditions d'utilisation et des normes communes minimales appropriées, seulement si l'étude d'impact demandée par le Parlement en 2008 a d'abord été menée à bien. Cette étude doit montrer que ces appareils ne représentent pas de risques pour la santé des passagers, la protection des données personnelles, la dignité et la vie privée des passagers et doit prouver l'efficacité de ces scanners.
- ***Nécessité et proportionnalité*** : l'augmentation des **risques liés au terrorisme** oblige les pouvoirs publics à mettre en œuvre des mesures de protection et de prévention que réclament les sociétés démocratiques. L'utilisation de scanners représente, pourvu que les garanties requises soient assurées, une meilleure option que d'autres méthodes moins exigeantes. Les députés estiment que la technologie qui est actuellement

développée est prometteuse et que la meilleure technologie disponible est celle qui devrait être utilisée. Dès lors que les États membres de l'Union y ont recours, les scanners de sûreté devront être conformes aux normes et aux exigences minimales prévues par la législation européenne, quel que soit l'État membre, qui reste libre d'appliquer des normes plus strictes. Les passagers doivent être libres d'accepter de passer par les scanners de sûreté et doivent être obligés, en cas de refus, de se soumettre à d'autres systèmes d'inspection garantissant le même niveau d'efficacité et le respect total de leurs droits et de leur dignité. Un tel refus ne doit pas faire peser une quelconque suspicion sur le passager.

- ***Santé*** : soulignant que l'exposition répétée à des doses de radiations ionisantes ne saurait être acceptable, les députés estiment que **toutes les technologies utilisant des radiations ionisantes devraient être explicitement interdites d'utilisation** lors des contrôles de sûreté. Ils demandent à la Commission d'examiner, dans le cadre du prochain programme-cadre de recherche, la possibilité d'avoir recours à une technologie qui soit totalement inoffensive pour toutes les catégories de la population tout en garantissant la sûreté aérienne. Les États membres sont invités à contrôler régulièrement les effets à long terme de l'exposition aux scanners de sûreté en tenant compte des derniers progrès scientifiques.
- ***Images du corps*** : les députés estiment que seules des silhouettes du type « bonhomme allumette » (stick figure) devraient être utilisées et ils insistent pour qu'aucune image du corps ne puisse être produite. Les données créées par le scannage : i) ne doivent pas être utilisées à des fins autres que la détection d'objets interdits, ii) ne peuvent être utilisées que pendant la période de temps nécessaire au scannage, iii) doivent être détruites immédiatement après le passage de chaque personne.
- ***Interdiction de toute discrimination*** : les normes de fonctionnement doivent garantir qu'une méthode aléatoire de sélection est appliquée et que les passagers ne sont pas sélectionnés sur la base de critères discriminatoires.
- ***Protection des données*** : la technologie utilisée ne doit pas permettre de conserver ou de sauvegarder des données. L'utilisation des scanners de sûreté doit être conforme à la directive 95/46/CE.
- ***Informations des personnes scannées*** : les personnes contrôlées doivent au préalable recevoir des informations complètes, en particulier sur le fonctionnement du scanner de sûreté, sur les conditions de protection des droits à la dignité, à la vie privée et à la protection des données et sur la liberté de refuser cette méthode d'inspection/de filtrage.
- ***Traitement des personnes scannées*** : la Commission et les États membres doivent s'assurer que le personnel de sûreté suive une formation spéciale pour l'utilisation des scanners de sûreté, de manière à respecter les droits fondamentaux, la dignité personnelle, la protection des données et la santé des passagers. Un code de conduite pourrait être envisagé.

Financement des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation : le Conseil est invité à adopter immédiatement une position en première lecture sur les redevances de sûreté aérienne, étant donné que la législation relative à la sûreté aérienne et celle qui s'applique aux redevances de sûreté aérienne sont étroitement liées.

Interdiction des liquides, des aérosols et des gels (LAG) : les députés réaffirment leur position selon laquelle l'interdiction de transporter des liquides devrait être levée en 2013. Ils invitent les États membres et les aéroports à faire tout le nécessaire pour disposer de la technologie appropriée à temps afin d'éviter que la fin de l'interdiction de transporter des liquides n'entraîne une diminution du niveau de sûreté.

Mesures de sûreté pour le fret : rappelant qu'il n'est pas possible de scanner tout le fret, les députés demandent aux États membres de poursuivre leurs efforts en vue de mettre en œuvre le règlement (CE) n° 300/2008 ainsi que le règlement (CE) n° 185/2010 de la Commission, qui s'y rattache, afin de renforcer la sécurité sur l'ensemble de la chaîne. Ils demandent à la Commission et aux États membres de renforcer les inspections concernant le fret aérien, y compris pour la validation des agents habilités pour les chargeurs connus. Ils soulignent, à cet effet, la nécessité de disposer de plus de contrôleurs au niveau national.

La Commission est invitée à :

- prendre des mesures afin de garantir la sûreté du fret en provenance de pays tiers dès l'aéroport d'origine, et à définir des critères pour identifier le fret à haut risque et de déterminer les responsabilités des différents agents;
- faire en sorte que le programme de sûreté tienne compte des spécificités de tous les acteurs concernés et harmonise les mesures de sûreté qui concernent l'échange de courrier et de fret, tout en garantissant une économie dynamique qui continue à favoriser les échanges commerciaux ;
- proposer un système harmonisé de formation initiale et continue du personnel de sûreté en relation avec le fret.

Relations internationales : la Commission et les États membres sont invités à encourager la mise en place de normes mondiales dans le cadre de l'OACI afin d'appuyer les efforts des pays tiers, en vue de progresser vers une reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté et de poursuivre l'objectif d'un contrôle de sûreté unique et effectif.

Les députés estiment enfin que la procédure de comitologie dans le secteur de la sûreté aérienne est inappropriée, tout du moins pour les mesures ayant des retombées sur les droits des citoyens, et demandent que le Parlement européen soit pleinement associé dans le cadre de la codécision.