

Alain Sales, chef du Centre de test du STAC¹ à Biscarrosse, assure la certification des équipes cynotechniques utilisées dans la recherche d'explosifs dans les aéroports. Une activité spécifique qui monte en puissance depuis le début des années 2000.

Certifier le chien et son maître



© Photos : R. Nourry

Qu'est-ce qui vous a incité à prendre les fonctions de chef du Centre de test de Biscarrosse ?

Au cours de ma carrière de gendarme, j'ai acquis une grande expérience dans le domaine cynotechnique. Ancien instructeur à l'école des maîtres-chiens de la gendarmerie nationale, j'étais responsable des équipes cynotechniques de la Gendarmerie des transports aériens (GTA). À l'arrivée des équipes privées sur les sites aéroportuaires, j'ai participé à l'élaboration et à la rédaction de la réglementation concernant les chiens de détection d'explosifs. Lorsque j'ai pris ma retraite de la GTA, en 2002, j'ai eu l'opportunité de rejoindre le STAC à Bonneuil, puis à Biscarrosse. À l'époque, je certifiais une trentaine d'équipes cynotechniques par an et 334 aujourd'hui !

En quoi consiste la certification des équipes cynotechniques ?

Pour le chien, il s'agit de vérifier sa capacité à détecter les produits explosifs répertoriés par l'Union européenne et à ne pas provoquer de fausses alertes. Quant à son maître, il doit connaître la réglementation en vigueur et savoir conduire son animal.

Dans la première phase de la certification, le maître doit obtenir au moins 12 sur 20 à l'épreuve théorique de connaissance. Le chien n'a pas droit à l'erreur lors du test de mémorisation : il doit reconnaître en une minute les explosifs dissimulés sous six cloches en aluminium percées, en se couchant ou en s'asseyant quand il les détecte.

En cas de succès, l'équipe cynotechnique passe à la seconde phase de la certification : le test en binôme. Il s'agit de tester ses capacités opérationnelles en fonction des domaines de travail pour lesquels la certification est demandée. Il y en a six : inspection filtrage des bagages de soute, véhicules, locaux, fournitures aéroportuaires et approvisionnement de bord, et deux pour le fret. La certification doit être renouvelée tous les ans.

Le saviez-vous?

334 équipes cynotechniques sont actuellement certifiées:

- 78 pour les bagages de soute
- 139 pour le fret classique
- 21 pour le fret à distance

- 31 pour les véhicules
- 31 pour les locaux
- 34 pour les fournitures aéroportuaires et l'approvisionnement des avions.



EXAMEN EN VUE DE LA CERTIFICATION d'une équipe cynotechnique au centre de test de Biscarrosse, le 21 novembre 2012.

L'INSPECTION DES VÉHICULES est l'un des six domaines de travail testés pour la certification.



LE CHIEN DOIT REPÉRER en une minute les explosifs dissimulés en se couchant ou en s'asseyant quand il les détecte.

Qu'en est-il de la formation de ces équipes?

Les sociétés doivent faire agréer leur programme de formation par les DSAC-IR², qui vérifient leur conformité aux objectifs pédagogiques spécifiques et généraux définis par l'Union européenne et sollicitent l'avis technique du STAC. Les équipes cynotechniques suivent un apprentissage de reconnaissance des explosifs et des techniques de recherche pendant trois mois avant leur certification. L'employeur délivre ensuite une formation continue (théorique et pratique) qu'il valide par une attestation. Dans le cadre d'une surveillance continue du cheptel canin déployé sur les aéroports, les DSAC-IR doivent mettre en place, avec l'aide des autres partenaires des administrations de l'État, un contrôle qualité en complément du contrôle documentaire mensuel effectué par le STAC.

Quelle est la valeur ajoutée des chiens par rapport aux systèmes de détection automatique d'explosifs?

L'atout indéniable du chien, c'est qu'il peut se déplacer sur tout l'aéroport. Son seuil de détection est beaucoup plus bas que celui des tomographes qui, de plus, ne sont pas adaptés à l'inspection du fret hors gabarit. En revanche, la machine analyse un flux continu de bagages beaucoup plus important, alors que l'animal a besoin de temps de pause réguliers, environ toutes les vingt minutes. En fait, chiens et machines sont complémentaires.

Quelles sont vos autres missions dans le domaine cynotechnique?

Le Centre de test de Biscarrosse est également compétent pour l'ensemble des transports (ferroviaire, maritime, remontées mécaniques, etc.). Avec mon collaborateur, Jean-Simon Valoteau, que j'ai formé, notre rôle consiste à évaluer les chiens selon les types de menaces et d'expertises diverses. Nous effectuons aussi une veille technologique, notamment sur les explosifs placés dans des contenants spécifiques et sur la capacité des chiens à les détecter. Enfin, la Belgique ayant reconnu notre procédure de certification, nous certifions trois sociétés belges qui utilisent une soixantaine de chiens.

Quel est le cadre juridique de la certification?

Il s'agit du règlement européen 573/2012 et de la décision C(2010) 3572 du 30 juin 2010, en vigueur depuis avril 2011. Cette réglementation a notamment instauré le renouvellement annuel de la certification, les tests pratiques et théoriques pour les maîtres et l'ouverture à de nouveaux domaines d'emploi.

Quelle est votre mission pour les matériels de détection automatique?

Nous certifions les EDS³ dans le cadre d'une méthodologie commune aux quatre centres de test européens qui participent au processus mis en œuvre par la Conférence

PARCOURS

1961 : naissance à Montpellier.

1990-1997 : instructeur-formateur au centre national d'instruction cynophile de Gramat (Lot) de la Gendarmerie nationale.

1997-1998 : adjoint au responsable du bureau sûreté de Paris-Charles-de-Gaulle, à la Gendarmerie des transports aériens (GTA).

1999-2000 : responsable du bureau sûreté de Paris-Charles-de-Gaulle, à la GTA.

2000-2002 : adjoint à la cellule sûreté à l'état-major de la GTA.

2002-2008 : artificier et expert cynotechnique au Service technique de l'Aviation civile (STAC).

Depuis 2008 : chef du Centre de test de Biscarrosse (STAC).

européenne de l'aviation civile. Parallèlement, nous testons des prototypes des fabricants, ce qui nous permet de découvrir les futurs matériels.

Propos recueillis par Daniel Bascou

1/ Service technique de l'Aviation Civile.
2/ Directions de la sécurité de l'Aviation Civile interrégionales.
3/ Explosive Detection System.