

Les équipes cynotechniques françaises au premier plan

La France a acquis une expertise dans l'utilisation des équipes cynotechniques sur les aéroports, lui permettant ainsi de revendiquer un rôle de leadership mondial. Présentation.

Le recours aux équipes cynotechniques, chacune composée d'un conducteur et d'un chien, ne date pas d'hier. Mais cette utilisation s'est très fortement développée, en 2000, lorsque les chiens privés ont été autorisés sur les sites aéroportuaires français pour sécuriser les bagages de soute et le fret aérien. Pour bien prendre la mesure de ce développement, il suffit de s'en remettre aux données fournies par le centre de test du Service technique de l'aviation civile (STAC) à Biscarrosse, en charge de la certification de ces équipes. De 40 équipes certifiées en 2000, leur

nombre est passé à 450 en 2014, dont 120 équipes en action dans les trois aéroports de Bruxelles, Liège et Charleroi. Le STAC assure, en effet, également la certification des équipes belges.

La France en pointe dans l'odorologie

Le recours à ces tandems est directement lié aux menaces dirigées contre le transport aérien au cours des précédentes décennies. Pour Sonia Hifdi, adjointe au chef de bureau des mesures de sûreté, « la sûreté s'est toujours adaptée pour répondre aux menaces. Dans les années 1970, c'étaient les armes à feu, et dans

les années 1980, les explosifs dans les bagages de soute. À partir de 2001, la majorité des tentatives d'attentat étaient liées à l'utilisation d'engins explosifs improvisés. De par son odorat lui permettant de détecter des explosifs, sa facilité d'emploi, le chien est devenu de plus en plus indispensable en France et bien plus performant que certaines technologies. À la tête d'un nombre d'équipes cynotechniques équivalent à celui présent aux États-Unis, nous avons ainsi pu acquérir une très grande technicité sur ce plan ». Et notamment dans le domaine de l'odorologie, l'une des techniques de détection d'objets par l'analyse des odeurs, qui a prouvé son efficacité.



> Retrouvez plus d'informations sur les mesures de sûreté dans les aéroports.

En aperçu

Le rôle de la GTA

La Gendarmerie des transports aériens utilise des chiens en recherche d'explosifs depuis 1988 à Roissy Charles-de-Gaulle. Outre leur mission première, qui est d'inspecter les zones particulières (comme les postes d'accès à l'aéroport) et les bagages de soute, six équipes cynotechniques contrôlent également le travail des sociétés privées sur piste (accès réglementé). Elles peuvent, à cette occasion, être amenées à inviter les sociétés contrôlées à améliorer leurs procédures et leurs modes d'action. Les équipes de la GTA interviennent ponctuellement en zone publique lors du passage d'un convoi exceptionnel formé d'autorités étatiques ou étrangères. Elles procèdent alors à une décontamination des lieux. Deux conseillers techniques de la GTA évaluent chaque année les équipes cynotechniques.



Crédit photo: A. Bouissou/MEDDE

ÉQUIPE CYNOTECHNIQUE se dirigeant vers une zone à sécuriser sur l'aéroport de Paris-Orly Ouest.



Crédit photo: M.-A. Foissart/STAC

« L'ODOROLOGIE NE REMPLACE PAS LES MÉTHODES CLASSIQUES, MAIS ELLE INTÉRESSE BEAUCOUP LES ENTREPRISES DE FRET. »

dement évolutive lorsque de nouvelles menaces apparaissent. Ce que confirme Sonia Hifdi : « Cette pratique ne remplace pas les méthodes classiques, mais elle a aujourd'hui toute sa place et elle intéresse beaucoup les entreprises de fret. L'intérêt porté par les États-Unis et leur éventuelle reconnaissance de cette technique constituent un atout pour valoriser l'efficacité de son usage à l'échelle industrielle. » La France échange d'ailleurs des données avec le Royaume-Uni

Cette méthode permet de détecter des odeurs d'explosifs en faisant renifler aux chiens des échantillons d'air prélevés dans les camions de marchandises arrivant à l'aéroport. Nul besoin de sortir les chargements. Il suffit simplement de glisser une sonde entre les portes fermées des remorques et de pomper un peu d'air. Les chiens entrent ensuite en scène pour analyser les échantillons. La France est aujourd'hui l'un des principaux promoteurs de cette technique qui intéresse, en particulier, les États-Unis. Des représentants de la Transportation Security Administration (TSA) et du Department of Homeland Security (DHS) sont ainsi venus à Roissy, en novembre 2013, pour tester ce savoir-faire avec l'aide des agents du STAC et de la sous-direction de la Sûreté et de la Défense. Cette méthode illustre le rôle complémentaire des équipes cynotechniques qui, au contraire des équipements de détection des explosifs, peuvent se déplacer. De plus, elle est très rapi-

et les Pays-Bas, puisque ces pays ont également adopté la méthode d'odorologie.

Des certifications toujours plus nombreuses

À la faveur de l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation européenne en 2010, les missions des équipes cynotechniques ont été étendues. Au-delà des prestations originelles d'inspection-filtrage des bagages de soute et du fret se sont ajoutées celles des véhicules, locaux, fournitures et approvisionnement de bord (catering, par exemple) et aéronefs. Au contraire de pays comme l'Autriche, la Hongrie et les Pays-Bas, la France n'a pas souhaité, en revanche, inclure dans les nouvelles missions l'inspection-filtrage des personnes et des bagages de cabine. « Ce volet pose beaucoup de questions, notamment au niveau des atteintes à la liberté des personnes. C'est la raison pour laquelle le STAC étudie cette question depuis 2013 pour le compte de la DGAC, en s'appuyant, notamment, sur les initiatives de sociétés de sûreté et sur les bonnes pratiques des pays européens précités. Une fois levée ces interrogations, la France pourrait prendre une décision concernant l'utilisation éventuelle des chiens pour la détection d'explosifs sur les passagers courant 2015 », explique Sonia Hifdi.

En attendant, le centre de test du STAC à Biscarrosse s'attend à assurer des certifications toujours plus nombreuses. Les compagnies aériennes souhaitent, en effet, développer à leur tour l'utilisation des chiens de recherche d'explosifs à bord de leurs appareils. Le centre va donc s'équiper d'une partie de carlingue d'aéronef issue d'un Boeing 737-400. « Cela nous permettra de vérifier la capacité réelle en condition opérationnelle d'une équipe cynotechnique à travailler dans l'environnement de travail aéronef », indique Alain Sales, chef du centre de test du STAC à Biscarrosse.

La France pourrait également aider à l'avenir des pays, comme l'Espagne et le Portugal, qui souhaitent utiliser des équipes cynotechniques.

PAR Olivier Constant



450
équipes certifiées
par le STAC en 2014.