

Septembre 2022

RAPPORT N°20.17



Institut des Études  
et de la Recherche  
sur le Droit et la Justice

# Corps et surveillance : enjeux sociaux et juridiques du recours aux scanners corporels et à l'évaluation du comportement des personnes dans les aéroports

Sous la direction de

**MANON BEAUCOURT**

**EMMANUEL DROIT**





## **Conduite de la recherche et rédaction du rapport :**

**Manon BEAUCOURT**

Doctorante, sociologie, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069,  
Université de Strasbourg

## **Responsable du projet :**

**Emmanuel DROIT,**

Pr., histoire contemporaine, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069,  
Sciences Po Strasbourg

## **Supervision de la recherche :**

**Nicoletta DIASIO,**

Pr., anthropologie et sociologie, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069,  
Université de Strasbourg

## **Relecture, conseils et réflexions sur les analyses juridiques :**

**Stéphanie RENARD,**

MCF HDR, Droit public, Lab-LEX, UR 7480, Université Bretagne Sud

## **Recherche menée avec le concours de :**

**Peggy DUCOULOMBIER,**

Pr., Droit public, Institut de recherche Carré de Malberg,  
Université de Strasbourg,

**Mickaël GEORGEAULT,**

Doctorant, histoire contemporaine, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069,  
Université de Strasbourg

*Nous remercions l'ensemble des professionnels et des militants qui ont accepté de prendre du temps dans leur agenda chargé pour nous rencontrer, parfois à plusieurs reprises. Nous les remercions également pour la confiance qu'ils nous ont accordée. Sans eux, cette étude n'aurait pas pu voir le jour.*



Depuis une décennie en France, scanners corporels et méthodes d'analyse comportementale sont venus s'ajouter progressivement à la panoplie de techniques et technologies destinées à protéger l'aviation civile des actes malveillants. Utilisés conjointement, ces outils permettent à la fois de répondre à l'impératif de « filtrage » des passagers et d'adapter l'intensité des contrôles selon le niveau de risque. Contrairement aux technologies biométriques comme la reconnaissance faciale ou digitale, ceux-ci ne visent pas à révéler ou à authentifier l'identité des individus, mais à repérer les menaces en situation à partir des corps des passagers (détection des objets transportés sous les vêtements, analyse de la présentation de soi, de la gestuelle, des émotions, etc.). Parce qu'elles brouillent les limites entre le privé et le public, le visible et l'invisible et parce qu'elles peuvent nécessiter de mettre les corps à l'épreuve, voire à nu, ces techniques ont donné lieu à des inquiétudes et des résistances au sein de la société civile. Alors que le recours à ces mesures soulève des enjeux qui ne sont pas négligeables, notamment du point de vue du respect des droits fondamentaux, leur fonctionnement et leur réception par les individus et les collectifs ont été peu étudiés dans le champ des sciences sociales, particulièrement dans le contexte français.

À partir de l'analyse de sources écrites (littérature grise, technique, juridique, institutionnelle, etc.) et la conduite d'entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs clefs (entreprises, institutions, associations, etc.), cette étude vise à combler cette lacune. Partant de la centralité du corps dans le fonctionnement de ces deux techniques contemporaines de surveillance, la présente recherche propose une analyse des enjeux juridiques et sociaux posés par leur introduction comme outils de lutte contre le terrorisme. Elle retrace ainsi l'historique de la mise en œuvre de ces deux mesures de sûreté aéroportuaire, interroge la façon dont leur utilisation est prévue par le droit et analyse les différents discours produits par les acteurs en lien avec la création, la mise en œuvre, la promotion, la régulation ou la critique de ces deux outils. En portant une attention aux dimensions à la fois juridiques, techniques, scientifiques, institutionnelles et sociales de ces dispositifs, l'objectif de cette recherche est également de mettre en exergue les tensions qui peuvent découler de la confrontation de ces différents champs d'action, marqués respectivement par des intérêts et des injonctions spécifiques. Elle propose en outre une réflexion sur les évolutions contemporaines de la surveillance telles que la privatisation des missions de sécurité et l'automatisation des contrôles.

Cette recherche s'inscrit dans le prolongement d'un projet collectif soutenu par la Fondation allemande Gerda Henkel et dirigé par Emmanuel Droit<sup>1</sup>. Dans une perspective pluridisciplinaire mêlant histoire et sociologie, cette enquête, qui a pris fin en janvier 2020, nous<sup>2</sup> a permis d'analyser les évolutions de la sûreté aéroportuaire en Europe depuis les années 1970 et de réfléchir à la place du corps et du sujet dans la mise en œuvre des contrôles. Elle s'appuie par ailleurs sur les recherches menées dans le cadre de la thèse de doctorat en sociologie de Manon Beaucourt dirigée par Nicoletta Diasio<sup>3</sup> qui analyse plus largement la place et les représentations du corps via la mise en œuvre des scanners corporels et des outils d'analyse comportementale dans les aéroports. La présente recherche a été conduite par Manon Beaucourt

---

<sup>1</sup> Professeur d'histoire contemporaine à Science Po Strasbourg, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069.

<sup>2</sup> Emmanuel Droit, Mickaël Georgeault (doctorant en histoire, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069, Université de Strasbourg) et Manon Beaucourt (doctorante en sociologie, Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS), UMR7069, Université de Strasbourg).

<sup>3</sup> Professeure de sociologie et d'anthropologie à l'université de Strasbourg (Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles, UMR 7069)

avec le concours de Stéphanie Renard<sup>4</sup> (relecture, conseils et réflexions sur les analyses juridiques), Nicoletta Diasio, Emmanuel Droit, Peggy Ducoulombier<sup>5</sup> et Mickaël Georgeault<sup>6</sup>.

## **Objectifs de la recherche**

### Encadrement juridique

Le premier objectif consistait tout d'abord à établir un bilan de l'introduction des scanners corporels et de l'évaluation du comportement des personnes (ECP) via leur encadrement juridique en France et en Europe afin de dégager dans un second temps une réflexion critique d'une part sur la place du corps dans l'espace juridique de la sûreté aéroportuaire et d'autre part sur les tensions entre droits fondamentaux et mesures de lutte contre le terrorisme.

### Ancrages techniques et savoirs experts

Nous avons en outre souhaité interroger les scanners corporels et l'ECP par l'intermédiaire des savoirs experts<sup>7</sup> pour apporter un regard sociologique et critique sur les dimensions normatives de ces dispositifs, et sur l'image du corps et de la personne que ces derniers présupposent. À partir de la littérature grise et technique et d'entretiens avec des entreprises ou institutions, nous avons cherché à identifier ces savoirs experts pour, ensuite, saisir les représentations du corps sous-jacentes. Il s'agissait par ailleurs de prêter attention aux critères mobilisés par ces experts pour valoriser, défendre ou critiquer ces outils et d'être attentifs à la place qu'occupent les enjeux liés aux corps et à l'intimité dans ces discours, notamment dans la balance avec les intérêts sécuritaires ou les injonctions économiques.

### Registres de contestation

Nous avons enfin cherché à approcher la question des registres de contestation de la société civile à travers des organisations représentatives associatives ou des autorités consultatives. Nous avons ainsi interrogé à la fois les modes d'action utilisés et les éléments de fond visés par ces critiques (protection de la vie privée, empiètement sur les libertés individuelles, dignité du corps humain, intrusion dans l'intimité, remise en cause de la fiabilité des techniques, etc.). L'intérêt de cette analyse était de recueillir des données sur la perception de ces contrôles, mais également de saisir la portée de ces mobilisations et les ajustements auxquels elles ont pu donner lieu sur le terrain.

## **Méthodologie de la recherche**

Afin de déterminer les conditions concrètes de faisabilité de la recherche, nous avons travaillé dès novembre 2020 à ouvrir des terrains empiriques en cherchant à identifier rapidement des personnes-ressources selon les différents axes d'analyse (dans le réseau associatif et militant, dans les entreprises du secteur privé, dans les instituts de formation, les groupes d'intérêts ou les administrations). Compte tenu de la teneur du sujet qui touche à la sécurité nationale et au contre-terrorisme, et *a fortiori* au statut sensible et partiellement confidentiel des données que nous cherchions à analyser, il nous a par ailleurs paru essentiel de concentrer en premier lieu nos efforts sur les acteurs les plus susceptibles de refuser la mise en place d'un dialogue. Nous

---

<sup>4</sup> Maître de conférences HDR en droit public à l'université Bretagne Sud, Lab-LEX, UR 7480.

<sup>5</sup> Professeure de droit public à l'université de Strasbourg, Institut de recherche Carré de Malberg.

<sup>6</sup> Doctorant en histoire contemporaine à l'université de Strasbourg.

<sup>7</sup> Le terme de « savoir expert » est ici employé en référence au concept de « système expert » défini par Anthony Giddens pour désigner domaines techniques regroupant les connaissances et les savoir-faire professionnels. Voir Giddens, Anthony, *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994, 192 p.

avons ainsi tout d'abord travaillé à établir un état des lieux du secteur administratif et institutionnel de la sûreté aéroportuaire française. Cette première étape cruciale nous a permis de mener des entretiens et d'accéder à des données factuelles essentielles au cadrage de la recherche. Elle a en outre mis en valeur la complexité de ce secteur.

À l'issue de ce premier chantier d'exploration, nous avons été en mesure de rencontrer différents acteurs issus du champ administratif et institutionnel de la sûreté aéroportuaire plus ou moins directement impliqués dans la mise en œuvre des scanners corporels et de l'évaluation comportementale en France. Nous avons ainsi mené cinq entretiens semi-directifs en visioconférence avec sept employés de la Direction générale de l'aviation civile (dont l'un collectif), deux entretiens avec des agents d'évaluation du comportement, un entretien avec un conseiller indépendant en sécurité, un entretien avec un représentant syndical (syndicat des entreprises privées de sûreté) et un entretien avec un formateur d'une entreprise privée de sûreté aéroportuaire. Dans le secteur associatif, nous avons pu discuter avec trois salariés ou membres d'associations différentes, mais un seul entretien semi-directif a été mené dans les locaux de l'association à Paris. Nous avons ainsi réalisé dix-sept heures trente d'entretiens cumulés (entretiens allant d'une heure à deux heures). Compte tenu de l'hétérogénéité des profils des personnes interrogées, de la diversité des postes qu'ils occupent et de leur proximité variable avec les mesures étudiées, les guides d'entretien ont été adaptés pour chaque entrevue.

Parallèlement à la conduite des entretiens, nous avons réalisé un important travail de recherche documentaire dans la presse française et anglo-saxonne (entre 2007 et 2021) dans des documents administratifs, juridiques, et associatifs publiquement accessibles ainsi que dans la littérature professionnelle. Nous avons également étudié les documents parlementaires français et européens traitant de l'utilisation des scanners corporels. En ce qui concerne le droit européen, nous avons pu consulter des documents préparatoires précédant l'adoption des textes juridiques définitifs via la procédure d'accès aux documents prévue par le règlement (CE) n° 1049/2001<sup>8</sup>, lequel vise à conférer un droit d'accès du public aux documents des institutions européennes en application du principe de transparence. Enfin, pour étudier les fondements scientifiques et techniques du programme d'évaluation comportementale français, nous avons également constitué un corpus de documents administratifs et techniques états-unis. Cette importante recherche documentaire nous a permis de retracer l'historique et les étapes de l'introduction de ces outils dans les aéroports français et internationaux et de décentrer quelque peu notre regard du cas français pour engager des réflexions au niveau international. Ces documents sont également largement mobilisés dans nos analyses pour saisir les enjeux des controverses suscitées par ces techniques.

## **Principaux résultats**

### 1. Scanners corporels

Dès la mise en place des premières expérimentations, les contrôles par scanners corporels furent qualifiés par des associations françaises et internationales d'équivalents numériques à « des fouilles intégrales »<sup>9</sup>. En 2008, le Parlement européen évoque l'idée d'une « fouille au corps

---

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43–48).

<sup>9</sup> American Civil Liberties Union, « ACLU calls for removal of controversial see-through scanner in Orlando », 15 mars 2002.

virtuelle »<sup>10</sup>. Loin d'être anodine, l'utilisation de ces appareils en contrôle préventif dans les aéroports pose en effet directement la question de l'accès de l'autorité publique à la nudité des passagers, que le principe de dignité et le droit au respect de la vie privée sont censés protéger. En l'absence de définition claire de ces contrôles et de leur éventuelle qualification de « fouille », nous avons ainsi interrogé l'encadrement juridique de ces appareils dans les aéroports français en le contextualisant dans l'ensemble des réglementations qui régissent les fouilles corporelles préventives. Nous avons dans un second temps discuté des droits et libertés fondamentales potentiellement atteints par le recours à ces nouvelles technologies et proposé enfin une analyse de l'arbitrage mené par la Commission européenne et le législateur français en cette matière pour concilier les exigences de sécurité et les libertés publiques.

### Scanner les corps : une fouille corporelle virtuelle

Contrairement aux palpations ou aux fouilles intégrales, l'action permise par les scanners corporels n'est pas clairement définie dans la réglementation. Elle n'est pas non plus directement associée à une fouille. Pourtant, si les contrôles par scanner ne nécessitent aucun contact physique, ils permettent aux regards de traverser la barrière protectrice des vêtements. Les contrôles par scanners peuvent ainsi être vus comme une forme « hybride » de fouille corporelle virtuelle ou numérique, ni complètement assimilable à un passage par un détecteur de métaux, ni à une fouille intégrale. Dans la continuité de l'évolution des contrôles préventifs menés dans les aéroports depuis les années 1970, l'analyse des modalités de l'entrée des scanners corporels dans les aéroports français met en exergue les décalages importants entre les besoins du terrain et le droit. En dépassant la barrière des vêtements, les scanners corporels permettent une intrusion dans l'intimité des personnes, sinon supérieure, au moins différente, à celles des « visites » précédemment pratiquées de façon préventive dans les aéroports. Proches sans être tout à fait semblables à des fouilles intégrales, ces nouveaux contrôles « hybrides » sont cependant réglementés en partie sur le modèle des palpations, donnant ainsi aux acteurs privés de nouvelles compétences en matière de fouilles corporelles. En outre, ils interrogent le respect d'un certain nombre de droits fondamentaux.

### Fouilles corporelles et atteintes aux droits fondamentaux

Comme le souligne Martine Herzog-Evans, « lorsqu'une personne fait l'objet d'une fouille, elle est placée dans une situation opposée aux codes de conduite sociaux et notamment à ceux liés à la pudeur : dans la vie courante, elle n'aurait pas permis à des inconnus de la toucher, ni ne se serait déshabillée devant eux »<sup>11</sup>. Tout comme les fouilles corporelles physiques, les contrôles par scanner corporel peuvent constituer une atteinte aux droits liés à la pudeur tels que la dignité et l'intimité. Dans la mesure où le principe de respect de la dignité humaine bénéficie d'une assise conventionnelle et constitutionnelle, il s'impose aux fouilles effectuées par les douaniers, les policiers et les agents de sûreté dans le cadre aéroportuaire alors même qu'il n'est pas expressément invoqué par la législation et la réglementation s'y appliquant. En ce sens, il doit également régir les fouilles numériques par scanner corporel. Si l'atteinte à la pudeur des passagers est clairement posée par les scanners corporels, le recours à ces fouilles numériques dans les aéroports interroge également d'autres principes liés à la santé, au traitement des données personnelles et au principe d'égalité. Ces éléments s'immiscent dans l'arbitrage classique entre, d'une part, les droits et libertés fondamentaux et, d'autre part, les impératifs de sécurité publique en matière de fouilles corporelles.

---

<sup>10</sup> Résolution du Parlement européen du 23 octobre 2008 sur l'impact des mesures de sûreté de l'aviation et des scanners corporels sur les droits de l'homme, la vie privée, la dignité personnelle et la protection des données. (JO C 15 E du 21.1.2010, p. 71).

<sup>11</sup> Herzog-Evans, Martine, « Fouilles corporelles », *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, décembre 2013 (actualisation février 2019), disponible sur <http://bu.dalloz.fr/> [consulté le 23/04/2022].



### Voir pour ne plus toucher : un arbitrage ambigu

Bien que des scanners corporels aient été déployés dans un premier temps en l'absence de réglementation nationale, un certain nombre de garde-fous ont directement été prévus par l'administration pour limiter les atteintes aux droits fondamentaux et les réactions négatives des passagers. Dès 2010, la Direction générale de l'aviation civile a ainsi exigé l'interdiction de stockage des images et laissé la possibilité aux voyageurs de refuser le passage par les scanners en optant pour une fouille physique. Les institutions européennes ont également joué un rôle majeur dans la prise en compte des droits fondamentaux des passagers, notamment suite à la résolution du Parlement européen adoptée en 2008<sup>12</sup>. Cette résolution permit d'attirer l'attention de la Commission et du public sur les risques d'atteinte à la vie privée et à la santé. En accord avec le principe de précaution, seuls les scanners à ondes millimétriques ont été autorisés dans la réglementation européenne, bien que certains pays comme le Royaume-Uni aient déjà investi dans des technologies à rayons ionisants. C'est également suite à cette résolution que fut engagée une réflexion collective avec le Groupe de travail « article 29 sur la protection des données » et l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne pour évaluer la proportionnalité du recours aux scanners dans les contrôles aéroportuaires. Ce n'est, de plus, qu'à l'issue d'une consultation publique et de la publication d'une seconde résolution du Parlement européen du 6 juillet 2011 que la Commission a adopté le règlement final<sup>13</sup>. Celui-ci reprend en partie les suggestions émises dans les différents avis et offre aux passagers un certain nombre de garanties dont le droit de refuser de se soumettre à ces fouilles numériques.

En analysant de plus près l'arbitrage mené par la Commission européenne et le législateur français, on constate cependant que les avis des autorités consultatives n'ont pas été entièrement suivis ni en France ni en Europe. On note également des incohérences du point de vue de la réglementation en matière de protection des données personnelles et du principe de consentement. La pertinence des ajustements réalisés peut également être questionnée dans la mesure où la justification du recours à ces appareils demeure imprécise. L'analyse des travaux parlementaires démontre en effet que l'aspect sécuritaire ne semble pas avoir été le seul élément à être pris en compte dans cet arbitrage. D'autres facteurs ont été mis en avant tels que la volonté de réduire l'intervention humaine dans les contrôles en remplaçant les palpations ou l'amélioration de la rapidité des contrôles. Nous soulignons finalement que l'efficacité de ces outils sur le terrain est remise en cause.

## 2. Évaluation du comportement des personnes

Vouloir déceler les intentions des individus par l'observation des corps n'est pas un programme nouveau. Depuis l'Antiquité gréco-romaine, la physiognomonie ou « l'art de porter un jugement sur les personnes à partir de leur apparence physique » a fait l'objet d'une pluralité de traités et de discours savants, sans pour autant constituer une discipline unifiée<sup>14</sup>. L'« intérieur » se donnerait à voir à l'« extérieur » dans la morphologie, les attitudes ou les comportements. L'objectif visé par les méthodes d'analyse comportementale aéroportuaire s'inscrit ainsi dans une histoire d'observation et de mesure des corps qui fut aussi populaire que

---

<sup>12</sup> Résolution du Parlement européen du 23 octobre 2008 sur l'impact des mesures de sûreté de l'aviation et des scanners corporels sur les droits de l'homme, la vie privée, la dignité personnelle et la protection des données. (JO C 15 E du 21.1.2010, p. 71).

<sup>13</sup> Règlement (UE) n° 1141/2011 de la Commission du 10 novembre 2011 modifiant le règlement (CE) n°272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile en ce qui concerne l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'Union européenne (JO L 293 du 11.11.2011, p. 22-23).

<sup>14</sup> Bonnard, Jean-Baptiste, Dasen, Véronique et Wilgaux, Jérôme, « Les *technai* du corps : la médecine, la physiognomonie et la magie », *Dialogues d'histoire ancienne*, vol. 14, no. Supplément 14, 2015, pp. 169-190.

critiquée et remise en cause à travers le temps. L'évaluation du comportement des personnes (ECP) comporte cependant ses spécificités et ses héritages propres. Il s'est ainsi agi de revenir sur les ancrages théoriques de ce programme. Nous avons analysé dans un second temps les critiques qui ont pu être formulées à l'encontre des outils d'analyse comportementale à visée sécuritaire dans le contexte états-unien et européen et discuté enfin des enjeux que pose l'introduction de ces outils dans les aéroports français du point de vue des professionnels du secteur.

### Évaluer les comportements, détecter les imposteurs

Avant d'entrer dans la réglementation française, l'évaluation comportementale était déjà pratiquée depuis plus de dix ans dans les aéroports parisiens. Cette transposition du programme américain *Screening Passengers by Observation Techniques* (SPOT) mis en œuvre depuis 2003 aux États-Unis trouve ses racines dans une méthode d'investigation policière élaborée par Peter Didomenica, avocat et lieutenant retraité de la police d'État du Massachusetts aux États-Unis. Face au constat de la faillibilité des technologies de détection et des contrôles standardisés, les programmes d'évaluation comportementale avaient ainsi vocation à recentrer l'attention des agents de sûreté aéroportuaire sur les passagers. Présentés comme antithèse des méthodes de *profiling* pratiquées par des compagnies aériennes depuis les années 1970 et jugées discriminatoires, les programmes d'analyse comportementale français et états-unis s'inspireraient conjointement de méthodes d'investigation policières et de recherches en psychologie cognitive. La mesure française repose quant à elle grandement sur l'expérience des agents et leur intuition. Cependant, en Europe comme aux États-Unis, l'usage des outils d'analyse comportemental inquiète.

### Critiques et conflits de légitimité

Aux États-Unis, le déploiement du programme SPOT a donné lieu à de nombreuses critiques émanant d'associations ou d'institutions pointant tant ses faiblesses dans le cadre de la lutte antiterroriste que ses potentielles dérives discriminatoires. Les bases scientifiques sur lesquelles le programme repose ont également fait l'objet d'importantes controverses. En raison de son caractère relativement marginal, l'ECP ne semble pas avoir suscité de réactions ni de débats ciblés en France. En revanche, c'est par l'intermédiaire des algorithmes de détection des comportements suspects que ces questions ont principalement été interrogées. La montée grandissante d'un discours sur les potentielles dérives des algorithmes manifeste cependant les difficultés du droit actuel à se saisir des enjeux posés par ces nouveaux dispositifs en dehors de la problématique de la protection des données personnelles.

### Des humains et des machines : conflits et apports non anticipés du recours à l'ECP

Malgré les craintes suscitées par l'usage de l'analyse comportementale dans la communauté internationale, le programme ECP est parvenu à dépasser le stade expérimental et à figurer officiellement dans la réglementation. Bien que les méthodes utilisées en France aient été initialement élaborées en coopération avec les États-Unis, l'ECP reste une initiative de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et du groupe Aéroports de Paris. Dans les entretiens que nous avons menés, cette décision peu commune est unanimement saluée par les acteurs institutionnels. L'évaluation comportementale semble ainsi globalement bien perçue par les professionnels qui voient dans le recours à cette mesure humaine qui repose sur l'intuition une ouverture vers l'adoption de nouvelles méthodes de travail plus flexibles redonnant du sens à leur mission, et s'opposant aux procédures lourdes et très réglementées qui dominent l'organisation des contrôles d'inspection filtrage. L'ajout de cette nouvelle compétence a également l'avantage d'offrir des perspectives professionnelles aux agents de sûreté. Selon les enquêtés, cet aspect au départ non anticipé s'est avéré très intéressant pour

motiver les agents dont les missions aux postes d'inspection filtrage (PIF) sont décrites comme très répétitives et peu stimulantes intellectuellement. L'arrivée de l'ECP dans les aéroports français intervient également dans un contexte économique de très forte tension pour le secteur. L'introduction de nouveaux moyens humains est ainsi ressentie par les professionnels comme nécessaire et centrale pour continuer à remplir les objectifs de surveillance et de contrôle des passagers.

Si l'ECP bénéficie d'une image globalement positive parmi les enquêtés, elle fait cependant encore l'objet de conflits de légitimité à la fois dans le secteur aéroportuaire et auprès des pouvoirs publics. L'autonomie dont bénéficient les agents d'évaluation du comportement (ADEC) sur le terrain n'est pas anodine et remet en cause un certain nombre de principes organisationnels de la sûreté. Pour cette raison, l'utilisation de l'analyse comportementale a pu donner lieu à des conflits sur le terrain et mettre en lumière la confrontation des logiques budgétaires et opérationnelles. Enfin, le dispositif ECP comporte des contraintes d'exploitation importantes et représente un coût non négligeable pour les aéroports. En outre, son statut juridique de mesure « complémentaire » ne permet pas aux plateformes qui souhaiteraient y avoir recours de supprimer des technologies déjà en place ou d'alléger les postes d'inspection/filtrage. Ainsi, si les professionnels saluent cette initiative française, ils reconnaissent également sa fragilité.

## **Conclusion et perspectives**

Notre analyse croisée aura finalement mis en valeur à quel point l'urgence sécuritaire pèse dans le processus de décision politique en matière de sûreté aéroportuaire. Dans la continuité des évolutions des contrôles préventifs menés dans les aéroports depuis les années 1970, le droit apparaît en décalage avec les besoins du terrain et les avancées technologiques en matière de surveillance. Si les scanners et l'évaluation comportementale ne sont pas en soi des techniques nouvelles, les modalités de leur mise en œuvre dans les aéroports soulignent l'accroissement de la surveillance préventive et l'élargissement du rôle des acteurs privés dans les missions de sécurité. En portant attention aux discours des acteurs institutionnels et des professionnels de terrain, cette étude aura cependant montré que ces outils ne répondent pas uniquement à des besoins sécuritaires, mais également à des enjeux de gestion et de rentabilité économique (management des flux, accélération des contrôles, prise en compte des conditions de travail des agents de sûreté, etc.). Les débats suscités par l'introduction de ces outils mettent ainsi en avant les difficultés grandissantes que rencontrent les professionnels du secteur pour concilier objectifs sécuritaires et logiques budgétaires dans un environnement qui tend à se complexifier. Les importants mouvements de grève qui touchent l'ensemble du secteur aérien international dans l'actualité récente viennent bien illustrer en effet ces difficultés qu'exacerbe la pandémie de Covid-19<sup>15</sup>.

Enfin, si cette recherche a mis en lumière les inquiétudes exprimées par des associations à l'égard de l'utilisation de ces outils, l'ampleur des controverses dans le contexte français doit être nuancée. Les entretiens que nous avons menés auprès de militants français ont en effet révélé une distance importante de leur activité avec le secteur aéroportuaire. La mise en perspective historique des données tirées des entretiens et leur recoupement avec l'actualité n'ont en outre fait que souligner le décalage entre les mobilisations internationales et la situation française. Certaines hypothèses peuvent déjà à ce stade être avancées pour expliquer ce relatif

---

<sup>15</sup> Voir notamment Escande, Philippe, « Transport aérien : “L’incroyable machine du juste à temps qui a permis de démocratiser l’avion craque de toute part” », *Le Monde*, 17 juin 2022.

silence de l'opinion publique française concernant l'utilisation de ces deux outils : la temporalité des controverses favorables à l'orientation du discours des institutions françaises face aux réactions internationales (les deux techniques ayant été déployées en premier lieu dans d'autres États dans lesquels elles ont fait l'objet de critiques ciblées), la place centrale de la relation clientèle dans la doctrine de la Direction générale de l'aviation civile, l'omniprésence médiatique de la reconnaissance faciale, etc. Des recherches complémentaires et un recours à la sociologie des controverses et des problèmes publics permettraient, sans doute, d'approfondir ces réflexions. Au-delà du discours des associations, il serait en outre intéressant de collecter des données sur la réception directe de ces outils par les citoyens et les passagers. Celles-ci permettraient, entre autres, d'analyser les écarts potentiels entre les avis des experts et le ressenti des usagers, comme cela a pu être mis en avant dans une étude de 2012<sup>16</sup> s'agissant du « taux d'acceptabilité » des scanners corporels.

---

<sup>16</sup> Voir Rajaonah, Bako, Ravel, Jean-Bernard, Castelli, Juan Carlos, Osmont, Antoine, Cabrol, Pierre *et al.*, « Acceptabilité des scanners de sûreté dans les aéroports français ». *Workshop Interdisciplinaire sur la Sécurité Globale*, Janvier 2013