



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 27453

Texte de la question

M. Christian Estrosi appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le système de biométrie « Fast Track » appliqué aux passagers volontaires qui sera expérimenté en 2004 à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il lui demande de bien vouloir lui préciser si, en cas d'expérience concluante, il a prévu de généraliser un tel système à toute la France. - Question transmise à M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales.

Texte de la réponse

Un projet dit de « fast-track » (littéralement « piste ou trace rapide ») à l'usage exclusif des passagers fréquents a été envisagé il y a plus de deux ans à Roissy-CDG sous l'égide d'ADP en liaison avec le ministère de l'intérieur (DGNP/DCPAF) et la compagnie nationale Air France. Il devait permettre à ces passagers de franchir la frontière après enrôlement sur la base du volontariat, dans des conditions plus rapides et de manière partiellement automatisée. Ce projet, à l'image de ce qui a été réalisé ou est en voie de l'être dans un certain nombre de pays partenaires au sein de l'Union européenne (Hollande à Schiphol, Grande-Bretagne à Heathrow, Allemagne à Francfort-sur-le-Main), devait recourir aux techniques employant la biométrie pour authentifier et identifier les passagers fréquents utilisateurs. ADP, maître d'oeuvre initial, et les partenaires police et Air France ont été confrontés à des contraintes juridiques résultant de l'absence (en France) de dispositions légales en matière de biométrie et d'utilisation de ces techniques pour contrôler les personnes. Se sont ajoutées d'autres contraintes résultant de la jurisprudence de la CNIL en ces domaines. Cet état de fait a conduit, postérieurement au vote de la loi Misefen du 26 novembre 2003, à une réorientation du dossier, afin d'en accélérer la mise en oeuvre. Un projet modifié intitulé « Pegase » (« projet d'expérimentation et de gestion automatisée et sécurisée » du contrôle aux frontières) plus resserré (dans le volume et dans le temps à titre d'expérimentation) a alors été conçu, avec remise de la gestion à la compagnie nationale Air France (elle en devient ainsi maître d'ouvrage). Ce dispositif, basé sur l'utilisation d'une carte de membre obtenue après prise des empreintes digitales au titre de la biométrie, devait, sous réserve d'un accord de la CNIL, entrer dans sa phase de réalisation au cours du dernier trimestre 2004. Il a été reporté du fait du tragique effondrement le 23 mai 2004 du terminal 2.E de Roissy-CDG, qui était le terminal retenu pour l'expérience, car le plus adapté quant aux installations et à la disposition des lieux. Le projet « Pegase » a été relancé, en vue de son installation au terminal 2.F.2. Il est techniquement totalement défini. Le marché est conclu par la compagnie nationale Air France et les autorités de la PAF et d'ADP disposent des éléments de nature à permettre le lancement de l'expérimentation, et prennent toutes dispositions à cet effet. Le projet de décret est à l'examen de la CNIL et devra être soumis au Conseil d'État après qu'elle ait rendu son avis. L'ensemble des délais à respecter, conjugué à la période des fêtes (particulièrement surchargée dans les plates-formes aéroportuaires et en particulier celle de Roissy) devraient conduire à un début d'enrôlement des premiers passagers volontaires à compter de la seconde quinzaine du mois de janvier 2005 (dans l'expérience, il s'agira exclusivement de ressortissants français ou étrangers originaires de l'Union européenne ou de Suisse et résidant en France ou dans un État membre de l'espace Schengen). Il est prévu pour durer sur l'année 2005, avec une période effective de tests opérationnels de six

mois portant sur un effectif de volontaires pouvant être estimé à environ 2 500 personnes. Ce dispositif, s'il présente un intérêt économique manifeste du point de vue de l'exploitation aérienne commerciale, n'a pas encore dissipé les interrogations qu'il paraît soulever sur la possible perte en ligne d'informations sensibles en phase ultérieure de généralisation (impossibilité physique de feuilleter un passeport et de constater, par exemple, certains déplacements fréquents ou groupés dans des pays sensibles), même si par ailleurs la sécurité sur la plate-forme à proprement parler ne subirait pas, du fait de ce type d'installation, de détérioration. La réalisation de cette expérience sera donc éclairante. Pour autant, son succès ne justifierait une extension que pour les plates-formes disposant d'un trafic et d'un volume de passagers fréquents suffisants. Sous réserve d'études analytiques à réaliser éventuellement, il semble que seuls les aéroports d'Orly, de Nice et peut-être enfin celui de Marseille-Provence sont susceptibles de recevoir ce type de dispositif, au regard du volume global de leur trafic et du nombre de passagers fréquents susceptibles d'être concernés.

Données clés

Auteur : [M. Christian Estrosi](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27453

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 novembre 2003, page 8355

Réponse publiée le : 8 février 2005, page 1422