



Service d'information et de recherche parlementaires
Bibliothèque du Parlement

EN BREF

Allison Padova
Le 25 octobre 2004

Filtrage des passagers d'avion aux États-Unis – Mise à jour

CONTEXTE

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis a entrepris en mars 2003 la mise au point d'un système de contrôle visant à déterminer quels passagers devraient faire l'objet d'une vérification supplémentaire avant l'embarquement. Le système de tri des passagers assisté par ordinateur (CAPPS II) devait remplacer le CAPPS existant, géré par les compagnies aériennes. (La publication complémentaire de la Bibliothèque du Parlement intitulée *Filtrage des passagers d'avion aux États-Unis et au Canada – Changements depuis septembre 2001*⁽¹⁾, renferme de l'information sur ce système.)

La population a décrié le CAPPS II. Les défenseurs des libertés civiles, les activistes en faveur de la vie privée et divers experts juridiques craignaient qu'on perde de vue l'objectif premier qui avait été fixé et qu'on allonge indûment la liste des personnes visées par le système. Ils ont aussi fait valoir que les risques d'erreur dans les bases de données et l'absence d'une procédure de recours constituaient de graves lacunes. Le Congrès américain a obligé la TSA à se pencher sur différentes questions, dont l'exactitude des données et l'absence de recours, avant la mise en place du CAPPS II. Ce dernier a finalement été abandonné en juillet 2004, en faveur d'un système appelé Secure Flight, qui est actuellement en cours d'élaboration.

SECURE FLIGHT, SUCCESSEUR DU CAPPS II

Secure Flight est une version modifiée du CAPPS II originalement proposé, que la TSA a présentée après avoir reçu les observations du Congrès, du public, des groupes de défense des libertés civiles et de protection de la vie privée, des passagers d'avion ainsi que de l'industrie du transport aérien et de ses partenaires internationaux. Il permettra à la TSA de comparer les

données sur les passagers des vols intérieurs figurant dans le fichier des noms de passagers (PNR) à une liste de terroristes connus ou présumés inscrits dans la base de données du Terrorist Screening Center (TSC). Le Service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis continuera d'utiliser le Système d'information préalable sur les voyageurs, qui est en place depuis octobre 2002, pour comparer les données du PNR sur les passagers en provenance ou à destination des États-Unis aux informations contenues dans la base de données du TSC.

DIFFÉRENCES ENTRE LE CAPPS II ET LE SYSTÈME SECURE FLIGHT

Voici quelques-unes des principales différences qui, à l'heure actuelle, semblent exister entre le CAPPS II et le Secure Flight :

- Le CAPPS II aurait fait usage d'algorithmes classifiés pour établir la probabilité qu'une personne constitue une menace terroriste, tandis que Secure Flight comparera les données sur les passagers à celles contenues dans les bases de données constituées par le TSC, le FBI et les milieux du renseignement.
- Le CAPPS II aurait vérifié les données du PNR à des fins d'exécution générale de la loi, et non pas seulement pour repérer des terroristes, tandis que Secure Flight se concentrera sur l'identification des terroristes connus ou présumés.
- Le CAPPS II aurait comparé les données du PNR à celles contenues dans les bases de données commerciales afin de vérifier l'identité d'une personne, alors que, dans le cadre du projet Secure Flight, on tâchera d'abord de déterminer à quel point il est efficace de vérifier l'identité d'une personne à l'aide des bases de données commerciales avant d'adopter cette pratique.

- Le CAPPS II ne comportait aucun mécanisme permettant à une personne de corriger l'information à son sujet figurant dans le système, tandis que la TSA compte établir une procédure d'appel pour les voyageurs qui pensent avoir été injustement ou incorrectement désignés pour une inspection supplémentaire par le Secure Flight.
- Le CAPPS II aurait filtré tous les passagers, à destination ou en provenance des États-Unis et à l'intérieur du pays, alors que Secure Flight ne s'intéresse qu'aux passagers des vols intérieurs.

Les lignes aériennes intérieures devaient, en octobre, transmettre à la TSA les listes de passagers de tout un mois, en vue de la mise à l'essai du système en novembre. La mise en place de Secure Flight est prévue pour le début de 2005.

FILTRAGE DES PASSAGERS AÉRIENS AU CANADA

La *Loi de 2002 sur la sécurité* a ajouté un nouvel article 4.82 à la *Loi sur l'aéronautique*, qui autorise le commissaire de la GRC, le directeur du SCRS et d'autres personnes désignées à exiger des renseignements sur les passagers aux fins suivantes :

- la sécurité dans les transports;
- les enquêtes de sécurité nationale sur le terrorisme;
- les menaces immédiates à la vie ou à la sécurité d'une personne;
- l'application de mandats d'arrêt lancés partout au Canada pour des infractions punissables de cinq ans ou plus d'emprisonnement;
- l'exécution de certains mandats d'arrêt émis en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et de la *Loi sur l'extradition*.

Sécurité publique et Protection civile Canada, qui est responsable de la GRC, n'a pas encore fixé la date de mise en œuvre du nouveau système de filtrage des passagers d'avion. On serait en train de préparer un plan à ce sujet, qui sera éventuellement soumis à l'approbation du Cabinet.

(1) Allison Padova, *Filtrage des passagers d'avion aux États-Unis et au Canada – Changements depuis septembre 2001*, PRB 04-30F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, juillet 2004.