



## **LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS ET DANS LES AIRS**

**John Christopher**  
Division des sciences et de la technologie

Le 22 juillet 2002

---

---

**PARLIAMENTARY RESEARCH BRANCH**  
**DIRECTION DE LA RECHERCHE PARLEMENTAIRE**

**La Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les attachés de recherche peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.**

**THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
INTRODUCTION .....	1
INITIATIVES PRISES PAR LES ÉTATS-UNIS .....	1
A. Mesures de renforcement de la sécurité dans les aéroports .....	1
1. Agents de la paix.....	1
2. Zones réglementées.....	2
3. Sécurité dans les aéroports .....	2
4. Contrôle de préembarquement.....	2
5. Bagages enregistrés.....	2
6. Avions/Équipages/Employés des services d'entretien.....	2
7. Fret.....	2
8. Ravitaillement.....	3
B. Mesures de renforcement de la sécurité chez les transporteurs aériens .....	3
1. Agents fédéraux armés.....	3
2. Postes de contrôle .....	3
3. Employés.....	3
C. Mesures législatives .....	3
MESURES PRISES PAR LE CANADA .....	4
A. Mesures législatives .....	4
B. Mesures parlementaires.....	6
1. Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes .....	6
a. Assurer la sécurité des transports.....	6
b. Outils pour renforcer la sécurité aérienne.....	6
2. Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) .....	7
3. L'avenir.....	8



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS ET DANS LES AIRS

### INTRODUCTION

Avant le 11 septembre 2001, la majorité des Canadiens – et des citoyens de la plupart des pays – avaient le sentiment que l’avion était un mode de transport sûr et sécuritaire. Le Canada a été relativement épargné par les détournements d’avion, les atteintes à la sécurité et les attentats terroristes.

Depuis le 11 septembre, le contexte a changé. Il faut maintenant concevoir un système de sécurité pouvant contrer des terroristes prêts à sacrifier leur vie pour commettre un attentat.

En relativement peu de temps, un certain nombre de mesures ont été prises au Canada et aux États-Unis pour renforcer la sécurité de l’aviation en Amérique du Nord. Ces mesures passent par une plus grande participation du fédéral dans le domaine de la sécurité, par le renforcement des activités de collecte et de partage de l’information et par un recours accru à la technologie.

### INITIATIVES PRISES PAR LES ÉTATS-UNIS

En réaction aux événements du 11 septembre, l’Administration fédérale de l’aviation (FAA) a instauré des procédures supplémentaires en matière de sécurité dans les aéroports et chez les transporteurs aériens.

#### **A. Mesures de renforcement de la sécurité dans les aéroports**

##### **1. Agents de la paix**

- Affectation de membres de la Garde nationale aux postes de contrôle et ailleurs dans les aéroports.
- Augmentation de la fréquence des patrouilles effectuées par des agents de la paix en uniforme dans les aires d’embarquement des principaux aéroports.

## **2. Zones réglementées**

- Réduction du nombre de points d'accès aux zones protégées (p. ex., les portes d'accès aux aires d'embarquement).
- Affectation de gardes à chaque point d'accès des véhicules.
- Vérification rigoureuse des personnes et des véhicules cherchant à entrer dans les zones réglementées.
- Multiplication des contrôles d'identité à l'intérieur des zones réglementées.

## **3. Sécurité dans les aéroports**

- Renforcement de la surveillance dans les aéroports afin de détecter les engins explosifs (recours à des équipes de détection des explosifs) et les armes à autorisation restreinte (p. ex. les couteaux).

## **4. Contrôle de préembarquement**

- Vérification de l'identité de tous les passagers et fouille sélective immédiatement avant l'embarquement.

## **5. Bagages enregistrés**

- Recours accru aux systèmes de détection des explosifs dans les principaux aéroports.
- Contrôle de tous les bagages enregistrés.

## **6. Avions/Équipages/Employés des services d'entretien**

- Renforcement des vérifications de sécurité quotidiennes des appareils avant leur entrée en service.
- Contrôle de l'identité des membres d'équipage et des employés des services d'entretien.

## **7. Fret**

- Interdiction de charger à bord d'un avion de passagers tout fret ne venant pas d'un expéditeur « connu ».

## **8. Ravitaillement**

- Surveillance par un employé du transporteur aérien (ou un de ses représentants qui n'est pas un employé du service de restauration) de toutes les activités de ravitaillement; fouille et inspection de tous les chariots de ravitaillement.

## **B. Mesures de renforcement de la sécurité chez les transporteurs aériens**

### **1. Agents fédéraux armés**

- Recours accru aux agents fédéraux armés à bord des avions.

### **2. Postes de contrôle**

- Admission, dans les zones stériles, des seuls passagers munis d'un billet.
- Restriction du type et du nombre des bagages à main.
- Recours accru aux systèmes de détection des explosifs aux postes de contrôle.

### **3. Employés**

- Revalidation de toutes les cartes d'identité émises par l'aéroport et vérification du nom des employés en fonction de la liste des personnes à surveiller établie par le FBI.

## **C. Mesures législatives**

En plus des initiatives susmentionnées, les États-Unis ont adopté des mesures législatives prévoyant d'autres améliorations en matière de sécurité. En novembre 2001, le Congrès a adopté l'*Aviation and Transportation Security Act*, loi qui prévoit la création d'un poste de sous-secrétaire aux Transports chargé de la sécurité, d'une administration de la sécurité des transports relevant du département des Transports, ainsi que d'une commission de la sécurité des transports. En outre, cette loi exige que, dans les aéroports, tous les agents de sécurité soient des employés fédéraux, que tous les bagages enregistrés soient contrôlés et qu'un droit soit imposé aux passagers pour couvrir le coût des contrôles de sécurité.

## MESURES PRISES PAR LE CANADA

La réponse du Canada aux attentats du 11 septembre est elle aussi axée sur des initiatives ayant pour but de renforcer la sécurité et sur de nouvelles mesures législatives en la matière. Pour ce qui est du renforcement de la sécurité, le ministre des Transports a annoncé une série de mesures qui comprennent les suivantes :

- Verrouillage et renforcement des portes des postes de pilotage.
- Accélération de l'achat de systèmes perfectionnés de détection des explosifs dont seront dotés les aéroports canadiens.
- Intensification de la surveillance par Transports Canada des procédures de contrôle et des mesures de sécurité dans les aéroports.

### A. Mesures législatives

Le gouvernement a présenté trois mesures législatives portant sur la sécurité dans les transports, soit :

- *La Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique* (projet de loi C-44). Cette loi, adoptée en décembre 2001, permet au gouvernement canadien de transmettre aux États-Unis certains renseignements concernant les passagers et les membres des équipages arrivant aux États-Unis sur des vols en provenance du Canada. Cette modification était nécessaire pour répondre aux exigences de la loi adoptée par les États-Unis en novembre 2001, l'*Aviation and Transportation Act*, qui rend obligatoire la communication au gouvernement américain de certains renseignements concernant les passagers et les équipages des appareils à destination des États-Unis, avant l'atterrissage de ces derniers sur le sol américain. Doivent être communiqués le nom complet, la date de naissance et la nationalité des passagers et des membres de l'équipage, le numéro et le pays d'émission de leur passeport ainsi que tout autre renseignement raisonnablement nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.
- La Loi de 2002 sur la sécurité publique, présentée à la Chambre des communes le 29 avril 2002, reprend certains éléments clés du projet de loi C-42 (présenté le 22 novembre 2002 et retiré le 24 avril 2002) et propose un certain nombre d'améliorations, y compris le fait que l'existence d'une seule loi facilitera l'examen de celle-ci par le Parlement. Les améliorations envisagées comprennent les suivantes :

- Une meilleure définition du pouvoir du ministre de la Défense nationale de créer des zones militaires d'accès contrôlé ainsi que du pouvoir des ministres de prendre des arrêtés d'urgence dans des situations d'urgence et une plus grande délimitation de ces pouvoirs.
- L'établissement de paramètres détaillés concernant les nouvelles infractions d'incitation à craindre des activités terroristes.
- La prise de mesures rigoureuses dans le but d'assurer la transparence et l'obligation de rendre des comptes.
- L'amélioration de la capacité des ministères et des organismes fédéraux engagés dans la lutte contre le terrorisme et la protection de la sécurité nationale de partager les renseignements d'importance cruciale et de coordonner leurs activités.
- La libre circulation des renseignements entre le Canada et ses partenaires à l'échelle internationale, particulièrement les États-Unis, afin de prévenir les activités terroristes et de protéger la sécurité publique.

Les éléments du projet de loi C-42 qui se retrouvent dans le nouveau projet de loi sont les suivants :

- La clarification et, dans certains cas, le renforcement des pouvoirs actuels en matière de sécurité aérienne (p. ex. permettre au gouvernement de créer des zones réglementées dans les aéroports et à bord des avions).
- La création d'une nouvelle infraction visant tout comportement mettant en danger la sécurité ou la sûreté d'un avion ou d'un passager, et ce, dans le but de dissuader les passagers turbulents (dont on dit communément qu'ils sont atteints de la rage de l'air).
- L'obligation faite aux transporteurs aériens et aux exploitants de systèmes de réservation de service aérien de fournir certains renseignements de base sur des passagers ou des vols donnés lorsque cela est nécessaire aux fins de la sécurité.
- Le resserrement des contrôles sur les explosifs.
- Le contrôle de l'exportation et du transfert de technologies critiques.
- La protection des emplois des membres de la Réserve lorsqu'ils sont appelés à servir au cours d'un état d'urgence.
- L'interdiction de l'utilisation non autorisée ou importune des systèmes informatiques du ministère de la Défense nationale.
- La dissuasion de la prolifération des armes biologiques.



- *La Loi d'exécution du budget de 2001*. Aux termes de cette loi, et dans le cadre du budget de décembre 2001, le gouvernement crée l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien qui a pour mandat d'assurer les services essentiels à la sécurité aérienne.

## **B. Mesures parlementaires**

### **1. Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes**

En octobre et novembre 2001, le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes a fait une étude sur la sécurité aérienne et produit un rapport intitulé : *Créer une culture de la sécurité dans les transports : Le transport aérien d'abord*. Dans ce rapport, le Comité cerne les principaux enjeux concernant la sécurité aérienne et présente des recommandations ayant pour objet de renforcer cette dernière au Canada. Les principaux éléments du rapport sont reproduits ci-dessous.

#### **a. Assurer la sécurité des transports**

- Le Comité croit à la nécessité de créer un organisme unique responsable de la sécurité aérienne et recommande donc que le gouvernement fédéral adopte une loi sur la sécurité dans les transports qui serait administrée par un secrétaire d'État à la sécurité dans les transports. Ainsi serait créée une entité unique responsable de la sécurité aérienne et de la mise en œuvre d'un système national qui serait appliqué et géré uniformément à l'échelle du Canada.

#### **b. Outils pour renforcer la sécurité aérienne**

- La collecte et le partage de l'information : au cours de son étude, le Comité a reçu de nombreux témoignages affirmant que la collecte et le partage de l'information était l'un des outils les plus importants pour renforcer la sécurité aérienne. Jusqu'à maintenant, bien que plusieurs organismes (p. ex. la GRC, le SCRS, Interpol) recueillent des renseignements sur des « individus qui présentent un intérêt particulier », ils ont tendance à garder ces renseignements pour eux et ils ne les partagent pas avec les organismes d'autres pays ni même avec les autres organismes du pays. Le Comité recommande que le gouvernement établisse une base de données nationale en matière de sécurité qui pourrait servir à la mise en commun des renseignements entre agences de sécurité au Canada et à l'échelle internationale.
- Le contrôle de la sécurité des passagers et des bagages. L'aspect le plus contesté dans le domaine de la sécurité est le contrôle des passagers. Un grand nombre de préoccupations à ce sujet ont été portées à l'attention du Comité, y compris la faible rémunération des agents de sécurité, l'ennui professionnel, le manque de formation appropriée et l'absence d'uniformité des procédures de contrôle dans l'ensemble du système. Le Comité recommande que les normes en matière de contrôle soient plus rigoureuses, que la formation des agents de sécurité soit améliorée et que les technologies les plus modernes en matière de contrôle de la sécurité soient utilisées.

- La sécurité à bord. La présence d'agents armés à bord des vols canadiens figure au nombre des questions importantes sur lesquelles le Comité s'est penché. Les États-Unis exigent que des agents armés se trouvent à bord des vols canadiens à destination de l'aéroport national Reagan, à Washington (D.C). La GRC a donc mis sur pied un programme de formation d'agents armés. Des agents armés sont mis à bord des vols canadiens au hasard. Le Comité recommande qu'en plus de ces mesures, la porte du poste de pilotage soit renforcée et qu'une formation plus poussée soit donnée aux agents de bord afin qu'ils soient mieux en mesure de faire face aux menaces terroristes à bord des avions.
- La formation. Tout au long des audiences du Comité, les témoins ont souligné la nécessité d'uniformiser, à l'échelle du système, la formation du personnel qui exécute des fonctions relatives à la sécurité telles que le contrôle des bagages et des passagers. Le Comité recommande l'adoption de normes nationales de formation pour le personnel affecté à la sécurité aérienne.
- Une culture de la sécurité. Le Comité conclut que la clé de l'élaboration d'un système de sécurité dans les transports aériens est l'élaboration d'une « culture de la sécurité » dans laquelle tout le monde – le personnel de l'industrie aérienne, les passagers, le gouvernement et l'ensemble des Canadiens – se préoccupe des questions relatives à la sécurité.

## **2. Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**

Le 28 mars 2002, le ministre des Transports a annoncé la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Créée en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, qui fait partie de la *Loi d'exécution du budget de 2001* et qui a reçu la sanction royale le 27 mars 2002, la nouvelle administration est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2002.

Elle assume la responsabilité des fonctions suivantes :

- Le contrôle des passagers et de leurs biens avant leur embarquement.
- L'achat, le déploiement et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports.
- Le financement des services de police dans les aéroports liés à la sûreté de l'aviation civile.
- Le financement de l'expansion du programme d'agents armés de la GRC à bord des avions;
- L'élaboration d'un programme de certification de tous les agents de sécurité en fonction de critères au moins aussi sévères que les normes établies dans les règlements de Transports Canada.

Un droit de 12 \$ par passager pour un aller simple sera utilisé par l'Administration pour financer les contrôles de sécurité, les systèmes de détection des explosifs, les services de police et l'expansion du programme de gardes armés de la GRC.

L'Administration est une société d'État fédérale qui relève du ministère des Transports et qui est réglementée et surveillée par ce dernier. Le gouvernement nommera 11 administrateurs, qui constitueront le conseil d'administration, pour des mandats de cinq ans au maximum; c'est le conseil qui nommera le premier dirigeant. Les employés de l'ACSTA, n'étant pas des fonctionnaires, seront régis par le gouvernement fédéral aux termes du *Code canadien du travail*.

### **3. L'avenir**

Les mesures prises par le gouvernement fédéral dans le domaine de l'aviation constitue la première étape d'une série d'initiatives ayant pour objet de renforcer la sécurité dans les transports. Transports Canada procède à l'examen de tous les modes de transport afin de s'assurer que des mesures de sécurité appropriées sont en place. Le Ministère examine également la façon de rehausser les niveaux existants de sécurité dans le but d'améliorer davantage la sécurité et la sûreté du système canadien de transport.