

## Introduction

Le présent rapport porte sur les mesures de sécurité relatives aux aéroports et aux transporteurs aériens du Canada.

Le 23 juin 1985, le vol 182 d'Air India quittait Toronto et Montréal pour se rendre à Londres et à Bombay, lorsqu'il a explosé au large de l'Irlande. Tous les 329 passagers ont péri. Moins d'une heure auparavant, une valise qui devait être à bord d'un vol Tokyo-Bangkok d'Air India avait explosé à l'aéroport Narita de Tokyo et tué deux personnes. La bombe contenue dans la valise provenait du vol 003 du Canadien Pacifique, lequel était arrivé un peu plus tôt de Vancouver. Ces événements ont amené le premier ministre à demander au secrétaire du Cabinet que le Comité interministériel de la sécurité et des renseignements entreprenne un examen de la sécurité des aéroports et des transporteurs aériens du Canada. L'examen, qui a donné lieu au présent rapport, a été mené par le coordonnateur pour la sécurité et le renseignement, lequel a chargé le sous-ministre des Transports, le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le sous-solliciteur général, le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada et le directeur du Service canadien du renseignement de sécurité de lui fournir des renseignements, l'accès aux sites, des commentaires critiques, l'ensemble de ceux-ci étant le fondement de l'analyse et des recommandations qui suivent. Durant l'examen, le coordonnateur a rencontré des représentants de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), de l'Association du transport aérien international et de la U.S. Federal Aviation Administration. On lui a donné accès aux déclarations écrites soumises au ministère des Transports par l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes et l'ATAC. Il a également visité l'aéroport J.F. Kennedy à New York et l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto.

Le présent rapport traite des questions suivantes relatives à la sécurité aérienne : le rôle du renseignement; les mesures existantes de sécurité matérielle et de sécurité du personnel; les améliorations récentes à ces mesures et les prochaines étapes; la gestion des actes terroristes et d'incidents semblables; la gestion de l'ensemble du système de sécurité aérienne; et la vérification du système. L'ensemble du rapport met l'accent sur des moyens pratiques d'améliorer la sécurité des aéroports et des transporteurs aériens, tout en reconnaissant la nécessité d'un équilibre raisonnable entre la circulation efficace des passagers et l'assurance de leur sécurité. Le rapport reconnaît également que le facteur humain est essentiel à la sécurité, y compris aux voyageurs, que l'on doit être constamment conscient des exigences en matière de sécurité et qu'on doit partager la responsabilité de l'amélioration et du maintien de la sécurité.

## Rôle du renseignement en matière de sécurité aérienne

Même si les autorités canadiennes avaient été informées de la possibilité qu'Air India soit la cible du terrorisme sikh, et même si des mesures avaient été prises en collaboration avec Air India afin d'améliorer la sécurité à l'aéroport pour le transporteur

aérien, aucun renseignement précis n'indiquait qu'un aéronef pouvait être la cible d'un attentat à la bombe. De plus, jusqu'à présent, l'enquête sur les événements du 23 juin n'a révélé aucune information concrète sur les auteurs de l'attentat de Narita, et aucun renseignement ne permet encore de corroborer la possibilité que le vol 182 d'Air India ait été détruit par une bombe.

Les renseignements concernant la sécurité des aéroports et des transporteurs aériens sont communiqués de manière satisfaisante. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) fournit des renseignements et l'évaluation de ceux-ci au ministère des Transports et à la GRC. Les informations peuvent également être fournies en fonction d'un transporteur aérien précis ou des gouvernements respectifs, soit au ministère des Transports, à la GRC ou au ministère des Affaires extérieures. Il est plutôt rare qu'on dispose d'informations concernant des cibles de terrorisme précises. Les efforts en vue d'améliorer les sources d'information ne donneront donc vraisemblablement de résultats qu'à long terme, et même alors, l'incertitude demeurera nécessairement élevée. Il n'est donc pas pratique de se fier uniquement aux renseignements comme principal, voire comme seul moyen de lutter contre le terrorisme. Le manque de renseignements entourant l'explosion de Narita en atteste. Le rôle principal du renseignement est d'aider les autorités à déterminer les niveaux de sécurité appropriés liés aux menaces apparentes. Il s'agit d'une fonction importante et le ministère des Transports, le SCRS et la GRC devraient s'assurer d'être en mesure d'évaluer les renseignements sur la sécurité aérienne provenant de toutes les sources et de les communiquer à tous ceux qui en ont besoin. Dans un rapport au Comité interministériel à la suite de la prise de l'ambassade de Turquie à Ottawa plus tôt cette année, le coordonnateur pour la sécurité et le renseignement a recommandé aux responsables du ministère du Solliciteur général de présider un comité formé de créateurs et d'utilisateurs du renseignement, lequel comité se réunirait régulièrement afin d'examiner les évaluations de menace terroriste et de veiller à ce que les utilisateurs reçoivent les renseignements requis en temps opportun et de manière utile. Le ministère des Transports devrait participer activement à ce comité.

Puisqu'on ne peut se fier uniquement au renseignement pour prédire et ainsi empêcher les actes terroristes, il est important qu'une série de mesures de sécurité suffisamment rigoureuses soient mises en place afin de protéger d'éventuelles cibles contre les actes terroristes ou les incidents semblables. Les aéroports et les transporteurs aériens du Canada doivent observer minutieusement les mesures de sécurité dans des circonstances normales et être prêts à les accroître instantanément en réponse à des situations de menaces précises.

#### Sécurité des aéroports et des transporteurs aériens du Canada

Il y a quelque 200 aéroports canadiens qui desservent régulièrement des transporteurs aériens réguliers. Le gouvernement du Canada possède ou exploite environ la moitié d'entre eux, y compris dix terrains internationaux. Ces aéroports sont gérés par l'Administration du transport aérien du ministère des Transports.

Les aéroports et les transporteurs aériens (y compris leurs bureaux) du monde entier sont devenus les cibles préférées des activités terroristes. Au cours des deux dernières années, vingt-trois détournements d'avion ont eu lieu en Europe et au Moyen-Orient seulement, et au cours des trois dernières années dix-neuf actes ou tentatives de sabotage d'aéroports ou d'aéronefs ont eu lieu dans le monde.

La sécurité des aéroports et des transporteurs aériens du Canada relève du ministre des Transports et est régie par le règlement découlant de la *Loi sur l'aéronautique*. La Loi et son règlement imposent des obligations aux autorités aériennes fédérales et aux transporteurs aériens, lesquels doivent observer des normes de sécurité précises. Les récentes modifications à la Loi renforceront les pouvoirs du ministre des Transports lui permettant d'imposer et de raffermir les normes de sécurité et de veiller à ce qu'elles soient respectées. Les normes de sécurité canadiennes équivalent aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou les surpassent.

L'application quotidienne des mesures de sécurité dans les aéroports et au sein des transporteurs aériens relève d'un certain nombre d'organismes, d'où l'importance d'une coordination efficace. Le ministère des Transports est responsable de l'établissement de l'ensemble des mesures de sécurité applicables aux aéroports et aux transporteurs aériens. Il doit également fournir de l'équipement de sécurité aux aéroports. Par règlement, les transporteurs aériens sont responsables de l'application des normes de sécurité relatives aux passagers, aux bagages et aux marchandises. Ils doivent également assurer la sécurité à l'intérieur de chaque aéronef. À l'heure actuelle, la GRC assure la sécurité physique et une intervention de première ligne en cas d'incident criminel aux points de service concernant les douanes, la répression des drogues et d'autres responsabilités fédérales. Le service de police local compétent (lequel est parfois la GRC) fournit les autres services d'enquête criminelle, c'est-à-dire les infractions au *Code criminel*.

Les objectifs de la sécurité des aéroports et des transporteurs aériens sont les suivants :

- a) maintenir la paix et l'ordre dans le complexe aéroportuaire;
- b) contrôler l'accès des personnes au côté piste de l'aérogare passagers et sur le terrain d'aviation;
- c) veiller à ce que les personnes, les bagages et les marchandises soient tous consignés avant l'embarquement afin de permettre l'application des mesures appropriées relatives à la menace de manière à réduire la probabilité d'actes terroristes ou d'incidents semblables.

Les lignes directrices de sécurité existantes reposent sur ce principe. Une récente évaluation de la sécurité des aéroports internationaux Pearson, Vancouver et Mirabel indiquent toutefois qu'il y a eu certaines faiblesses en matière de sécurité, particulièrement en ce qui a trait à l'accès non autorisé au terrain d'aviation et au côté piste de l'aérogare passagers. Des passagers de l'aéroport de correspondance n'ayant pas fait l'objet d'une vérification ont pu accéder aux zones restreintes des aéroports internationaux. Des lacunes ont également été soulevées concernant la surveillance de

l'application des normes de sécurité et la formation de différents membres du personnel de sécurité des aéroports.

#### Mesures de sécurité additionnelles

Le ministère des Transports a agi rapidement en réponse aux événements du 23 juin dernier. Il a mis en place plusieurs mesures de sécurité exhaustives pour tous les vols internationaux en partance du Canada. Il a également appliqué des mesures visant à corriger les lacunes notées précédemment dans le présent rapport. Avant le 23 juin, la sécurité visait à empêcher l'introduction d'armes, y compris d'engins explosifs dans les bagages à main, à bord des aéronefs. Par conséquent, la vérification des bagages par rayons X ne se faisait qu'en cas de menace extrêmement grave, comme dans l'affaire d'Air India, et dans ce cas, imparfaitement, puisque l'équipement qui a servi à Air India s'est brisé. Le Ministère a ajouté des appareils à rayons X et planifié l'emploi de chiens additionnels formés pour la détection d'explosifs afin d'éviter la possibilité que des bombes se retrouvent dans les bagages enregistrés. Il a également accentué le développement de technologies avancées pouvant être utilisées pour accroître la sécurité aérienne, comme des détecteurs de vapeur d'explosif. Il envisage également l'établissement d'un système de sécurité gradué à trois niveaux (normal, accru et élevé). Ces éléments pourraient s'avérer utiles afin d'assurer des interventions rapides et cohérentes en cas de menaces. Il est toutefois très important que de bonnes procédures de sécurité soient appliquées dans des circonstances normales et qu'un système de gestion de la sécurité permette l'ajout instantané de mesures additionnelles en cas de menaces précises ou générales. Le ministère des Transports, les transporteurs aériens et les associations intéressées devraient coopérer étroitement à l'élaboration de ce système.

Les mesures de sécurité ne sont pas les mêmes pour les aéroports internationaux que pour les aéroports intérieurs. En ce qui concerne les aéroports internationaux, dans le cadre des mesures adoptées depuis les événements du 23 juin, le Ministère a ordonné que tous les bagages enregistrés des vols internationaux fassent l'objet d'une inspection aux rayons X. Il n'est pas nécessaire que cette mesure soit un élément permanent des normes de sécurité relatives aux menaces normales. Une menace faible ne nécessite pas l'application de cette mesure, et l'efficacité continue des opérateurs d'écran serait difficile à conserver de manière permanente. L'établissement d'un lien entre un passager et ses bagages constitue une meilleure première ligne de défense contre le sabotage. Cette mesure pourrait être complétée par un « profil » d'enregistrement des bagages qui serait appliqué par le personnel de vérification du transporteur aérien. Les procédures actuelles de contrôle des passagers et des bagages accompagnés semblent adéquates, même si on devrait améliorer le contrôle de la qualité de l'application de ces procédures.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Lorsque le niveau d'alerte s'accroît, tous les bagages enregistrés devraient faire l'objet d'une inspection aux rayons X et, au besoin, d'une inspection par les chiens formés pour détecter les explosifs. On doit également envisager une vérification manuelle courante de 10 à 15 % des bagages enregistrés. Quant au contrôle des passagers et des bagages accompagnés, on devrait procéder à une inspection courante d'un petit pourcentage de passagers et de bagages. L'utilisation d'un « profil » de détournement pourrait s'ajouter à cette inspection. Tous les petits colis devraient faire l'objet d'une inspection aux rayons X. L'inspection aux rayons X, la fouille manuelle, l'inspection par des chiens et une période de rétention non divulguée devraient être utilisées au besoin pour les marchandises plus volumineuses. Une nouvelle technologie de détection de vapeurs d'explosif devrait être disponible au cours des deux à trois prochaines années en vue d'accélérer l'inspection des marchandises.

En cas de menace élevée, il serait prudent de procéder à une fouille manuelle de tous les bagages enregistrés en présence du passager et de fouiller tous les passagers et les bagages accompagnés. Dans certains cas, il pourrait être utile de demander aux passagers d'identifier leurs bagages sur l'aire de trafic (ou au moyen d'une méthode semblable). En ce qui concerne les marchandises, toujours en cas de mesure élevée, il serait prudent de refuser de transporter tout paquet ne pouvant être ouvert pour une inspection approfondie ou, comme procédure plus simple et plus efficace, on pourrait interdire de transporter des marchandises sur un vol de passagers.

En cas de menace élevée ou accrue, le personnel des transporteurs aériens ne devrait faire aucune exception à ces procédures.

En tout temps, l'équipement de sécurité requis pour répondre à ces normes devrait être fourni et entretenu par le ministère des Transports, sous réserve des procédures de recouvrement des coûts convenues entre le Ministère et les transporteurs aériens. De plus, le Ministère devrait appuyer en priorité, de concert avec les transporteurs aériens, le développement de nouvelles technologies permettant de simplifier et d'améliorer l'efficacité des techniques et de l'équipement de détection de sécurité. En outre, il faudrait envisager d'affecter des constables de la GRC en uniforme aux patrouilles dans les aéroports. On estime que la visibilité de leur présence a un effet dissuasif utile pour les aéroports ailleurs dans le monde. Leur présence permettrait également des inspections régulières des opérations des systèmes de sécurité de l'aéroport ainsi qu'une intervention rapide en cas d'urgence. La visibilité de leur présence réduirait également la possibilité d'incidents du « côté ville » de l'aérogare passagers, le public pouvant y accéder librement. De même, les transporteurs aériens devraient s'intéresser davantage à une présence visible de la sécurité dans les aéronefs et près de ces derniers afin de mieux surveiller et contrôler l'accès aux aéronefs.

En ce qui concerne les aéroports intérieurs, le ministre des Transports devrait s'assurer que les objectifs essentiels de sécurité concernant l'accès des personnes et l'enregistrement des bagages et des marchandises sont respectés. Le ministre devrait déterminer si les mesures normales de sécurité applicables aux aéroports internationaux peuvent être modifiées sans nuire aux objectifs essentiels de sécurité. Le Ministère doit

toutefois veiller à ce que toute personne ou marchandise arrivant à un aéroport international en provenance d'un autre terrain d'aviation soit soumise à l'application totale des normes de sécurité actuellement en vigueur à l'aéroport international concerné. Le ministre peut également envisager d'imposer l'application des mesures de sécurité établies pour les aéroports internationaux à certains terrains d'aviation intérieurs.

Puisque, par règlement, les transporteurs aériens sont responsables de l'application des normes de sécurité relatives aux passagers et aux bagages, ils engagent du personnel pour les points de contrôle où les passagers et leurs bagages à main pénètrent du côté piste sécurisé de l'aérogare passagers. Ce personnel se sert également de l'équipement de sécurité relatif aux marchandises, aux passagers et aux bagages enregistrés. En règle générale, les transporteurs aériens recrutent les employés des agences privées de sécurité. Ces agences de sécurité et, au besoin les transporteurs aériens, devraient fournir une formation adéquate aux employés qui effectuent de telles tâches afin de veiller à ce que les normes de sécurité soient respectées. À cet effet, le ministère des Transports, avec l'aide de la GRC, devrait établir des normes et veiller à ce que de la formation adéquate soit offerte. De plus, ce personnel de sécurité devrait en tout temps travailler sous la supervision d'un professionnel de la sécurité expérimenté et capable d'intervenir efficacement en cas de circonstances inhabituelles. \_\_\_\_\_

---

En ce qui concerne l'aspect plus général de la sécurité du personnel, il serait préférable que tous les employés canadiens du côté piste et toutes les autres personnes qui ont un accès régulier aux zones particulièrement vulnérables de l'aéroport ou de l'aéronef se soumettent à des vérifications au fichier judiciaire et de sécurité personnelle comme condition d'emploi. Les transporteurs aériens devraient se porter garants des ressortissants étrangers. Des cartes d'identité visibles et contrôlées devraient être portées en tout temps. Une priorité constante de la gestion des aéroports et des transporteurs aériens doit être d'inculquer à tous les travailleurs la nécessité de se préoccuper constamment de la sécurité de l'ensemble de l'aéroport et du terrain d'aviation. Le public devrait être informé des mesures de sécurité en place en vue d'assurer sa protection dans les aéroports et à bord de l'aéronef, ainsi que de la contribution de ces mesures à l'accroissement de la sécurité.

### **Gestion de la sécurité**

L'application des normes de sécurité relatives aux aéroports et aux transporteurs aériens relève nécessairement de plusieurs organismes. Les transporteurs aériens auront toujours un rôle important à jouer en matière de sécurité de leurs opérations. Toutefois, on pourrait prétendre que c'est le ministère des Transports, plutôt que les transporteurs aériens, qui devrait fournir le personnel nécessaire à l'application des mesures de sécurité relatives au contrôle des passagers, des bagages et des marchandises. Il ne semble pas que ce soit nécessaire pour le moment. Il faut toutefois établir clairement l'autorité hiérarchique et la répartition des tâches entre le Ministère et les transporteurs aériens. Le ministère des Transports et son sous-ministre sont responsables de la mise en œuvre

efficace de toutes les mesures afférentes à la sécurité aérienne, peu importe qui les applique dans les faits.

Sauf dans des circonstances où l'urgence est évidente, les décisions importantes concernant les niveaux de sécurité devraient être prises par le directeur d'aéroport, les hauts fonctionnaires du Ministère (c.-à-d. le sous-ministre ou ses représentants) ou le ministre, selon la situation. Dans des circonstances normales, le SCRS, la GRC et les transporteurs aériens devraient diriger les renseignements et les conseils concernant les niveaux de sécurité vers le ministère des Transports, lequel devrait avoir le pouvoir en vertu du nouveau règlement d'ordonner aux transporteurs aériens d'observer les mesures requises afin de se conformer aux exigences liées à chaque niveau de sécurité.

Les arrangements financiers devraient être les suivants : les transporteurs aériens devraient défrayer les coûts d'opération liés aux mesures d'inspection des passagers, des bagages et des marchandises; les autres coûts de sécurité devraient être défrayés au moyen des fonds publics, sous réserve de toute décision subséquente relative au recouvrement des coûts.

### **Gestion des actes terroristes**

La responsabilité de la gestion des actes terroristes au Canada a toujours incombé au solliciteur général du Canada. Il dispose des ressources requises en matière d'application des lois pénales et du renseignement de sécurité, et il est en mesure de communiquer avec les autres organismes fédéraux et les autorités provinciales et municipales, et de coordonner leurs activités.

Le solliciteur général devrait consulter les procureurs généraux des provinces afin de veiller à ce qu'un service de police soit assigné à chaque aéroport et que ce service ait les ressources nécessaires pour intervenir en cas d'attentat à la bombe, de prise d'otages ou d'autres actes terroristes. Les procureurs généraux devraient également désigner au préalable le commandant de police qui exercera son autorité sur tout aéroport, transporteur aérien et autres organismes fédéraux/provinciaux/territoriaux susceptibles d'intervenir au moment de l'incident. Aux termes de la *Loi sur les infractions en matière de sécurité*, cette fonction devrait incomber à un membre de la GRC. Selon une chaîne de commandement convenue, cet agent de police relèverait du solliciteur général. Le ministère des Transports devrait être responsable de la préparation d'un « recueil des mesures de guerre » visant à s'occuper des actes terroristes et de veiller à ce que chaque organisme d'intervention connaisse bien les fonctions qui lui sont attribuées.

### **Vérification du système de sécurité – aéroports et transporteurs aériens**

Compte tenu des responsabilités du ministère des Transports concernant les aéroports et les transporteurs aériens, le ministre des Transports, en consultation avec le solliciteur général, devrait présenter un rapport annuel au premier ministre sur la pertinence des règles de sécurité, l'efficacité de leur application et l'existence d'un

« recueil des mesures de guerre » à jour dans chacun des aéroports, lequel peut être utilisé pour gérer les interventions en cas d'actes terroristes. Le rapport devrait comprendre le compte rendu d'au moins une simulation à grande échelle d'une situation d'urgence pour chaque aéroport international. Une telle évaluation du système devrait se faire régulièrement en collaboration avec le solliciteur général, lequel devrait s'assurer de la collaboration de tous les organismes d'application de la loi pertinents.

Le solliciteur général doit s'assurer qu'en cas de prise d'otages ou d'autres actes terroristes, il est en mesure de fournir une orientation générale aux responsables de la gestion de la crise et plus particulièrement, qu'il dispose de toutes les informations pertinentes et de tous les moyens lui permettant de transmettre ces informations à ceux qui en ont besoin, y compris le premier ministre. Des mécanismes sont en place à cet effet : le solliciteur général devrait les tester afin de savoir s'ils fonctionnent bien. Il devrait faire état des résultats au premier ministre et, par la même occasion, lui recommander des améliorations.

## CONCLUSION

L'examen de la sécurité des aéroports et des transporteurs aériens révèle que les normes de sécurité sont en grande partie adéquates et conformes aux normes internationales. Certains changements mis en place à la suite des événements du 23 juin devraient augmenter le niveau des normes à respecter et rendre leur application plus stricte. La clé d'une sécurité efficace est la vigilance, et celle-ci dépend d'une vérification minutieuse et des mises à l'essai régulières du système. On ne devrait pas permettre à la menace terroriste d'entraver indûment les activités quotidiennes normales, y compris les voyages par avion. Toutefois, il faut reconnaître que les passagers aériens sont vulnérables aux actes terroristes et aux incidents semblables. Il est donc très important que la sécurité aérienne se fonde sur des mesures efficaces et efficaces de sécurité, utilisées de façon courante, en matière d'inspection de sécurité d'un grand nombre de personnes, de leurs bagages, ainsi que des marchandises et du courrier. À mesure que la menace s'accroît, il est nécessaire d'accroître également les inspections minutieuses, ce qui occasionne en conséquence des inconvénients proportionnels pour les voyageurs. Toutefois, il est essentiel d'assurer une norme de sécurité de base dont l'application diligente répondra à la nécessité d'exploiter un système aérien sûr et efficace et de veiller à ce que chaque intervenant connaisse bien son rôle en cas d'accroissement de la menace ou d'incident.

ANNEXE A

Principales conclusions tirées du  
Rapport sur les mesures de sécurité relatives aux aéroports et aux transporteurs aériens

1. Aucun renseignement ne laissait croire qu'une bombe pouvait se trouver sur le vol 003 du Canadien Pacifique ou qu'une bombe pourrait avoir été placée sur le vol 182 d'Air India le 22 juin 1985.
2. Parce que le renseignement de sécurité ne peut constituer le principal moyen de lutter contre le terrorisme, et encore moins le seul, il importe d'appliquer des mesures de sécurité rigoureuses pour prévenir les actes terroristes ou les incidents semblables contre des aéroports et des transporteurs aériens.
3. Les normes de sécurité canadiennes équivalent aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou les surpassent.
4. Des faiblesses réelles ont été relevées dans le filet de sécurité des aéroports et des transporteurs aériens du Canada, que le ministère des Transports s'emploie à corriger.
5. Il est toutefois très important que de bonnes procédures de sécurité soient appliquées dans des circonstances normales et qu'un système de gestion de la sécurité permette l'ajout instantané de mesures additionnelles en cas de menaces précises ou générales.
6. Il n'est pas nécessaire que l'inspection aux rayons X des bagages enregistrés des vols internationaux soit un élément permanent des normes de sécurité relatives aux menaces normales.
7. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.
8. On considère que la présence visible de la police et des responsables des transporteurs aériens dans le complexe aéroportuaire et sur l'aire de trafic exerce un effet dissuasif utile.
9. Il ne semble pas nécessaire, à cette étape-ci, que le ministère des Transports fournisse le personnel requis pour appliquer les mesures de sécurité relatives à la vérification des passagers, des bagages et des marchandises.

10. La clé d'une sécurité efficace réside dans la vigilance, laquelle dépend d'une vérification attentive et de la mise à l'essai régulière du système.

ANNEXE B

Recommandations principales  
du Rapport sur les mesures de sécurité relatives aux aéroports et aux transporteurs aériens

1. Le ministère des Transports, le Service canadien du renseignement de sécurité et la Gendarmerie royale du Canada devraient s'assurer qu'ils sont en mesure d'évaluer les renseignements sur la sécurité aérienne provenant de toutes les sources.
2. Le Ministère devrait participer activement aux travaux du comité présidé par des responsables du Solliciteur général qui a été chargé d'examiner les évaluations de menace terroriste et de veiller à ce que les utilisateurs reçoivent les renseignements requis en temps opportun et de manière utile.
3. Le ministère des Transports, les transporteurs aériens et les associations intéressées devraient coopérer étroitement à l'élaboration du système de gestion de la sécurité.
4. Un système de sécurité gradué, à niveaux multiples, prévoyant des mesures de sécurité pour chaque niveau, aidera à la mise en œuvre d'interventions rapides et cohérentes en cas de menace.
5. En présence d'une menace élevée ou accrue, le personnel des transporteurs aériens ne devrait faire aucune exception aux procédures de sécurité.
6. Le ministère des Transports doit veiller à ce que les personnes ou marchandises arrivant à un aéroport international en provenance d'un autre terrain d'aviation sont soumises à l'application des normes de sécurité en vigueur à l'aéroport international concerné.
7. Le ministère des Transports, la GRC et les transporteurs aériens doivent veiller à ce que les employés des agences privées de sécurité affectées à la sécurité des aéroports satisfont aux normes de sécurité prescrites.
8. En ce qui concerne l'aspect plus général de la sécurité du personnel, il serait préférable que tous les employés canadiens du côté piste et toutes les autres personnes qui ont un accès régulier aux zones particulièrement vulnérables de l'aéroport ou de l'aéronef soient assujetties à des vérifications de sécurité et du fichier judiciaire comme condition d'emploi.

9. Tous les travailleurs des aéroports et tous les voyageurs devraient être au fait de la contribution qu'ils peuvent apporter pour le maintien d'un niveau élevé de sécurité aérienne.
10. Le ministre des Transports et son sous-ministre sont responsables de la mise en œuvre efficace de toutes les mesures afférentes à la sécurité aérienne, peu importe qui les applique dans les faits.
11. Les décisions importantes concernant les niveaux de sécurité devraient être prises par le directeur d'aéroport, les hauts fonctionnaires du Ministère ou le ministre, selon la situation.
12. Le solliciteur général devrait consulter les procureurs généraux des provinces afin de veiller à ce qu'un service de police soit assigné à chaque aéroport et que ce service ait les ressources nécessaires pour intervenir en cas d'attentat à la bombe, de prise d'otages ou d'autres actes terroristes.
13. Le solliciteur général et le procureur général compétent devraient également désigner au préalable le commandant de police qui exercera son autorité sur tout aéroport, transporteur aérien et autre organisme fédéral/provincial/territorial susceptibles d'intervenir en cas d'incident. Aux termes de la *Loi sur les infractions en matière de sécurité*, cette fonction devrait incomber à un membre de la GRC. Cet agent de police relèverait du solliciteur général selon une chaîne de commandement convenue.
14. Le ministre des Transports, en consultation avec le solliciteur général, devrait présenter un rapport annuel au premier ministre sur la pertinence des règles de sécurité, l'efficacité de leur application et l'existence d'un « recueil des mesures de guerre » à jour dans chacun des aéroports, lequel peut être utilisé pour gérer les interventions en cas d'actes terroristes.
15. Le solliciteur général doit s'assurer qu'en cas de prise d'otages ou d'autres actes terroristes, il est en mesure de fournir une orientation générale aux responsables de la gestion de la crise et, plus particulièrement, qu'il dispose de toutes les informations pertinentes et de tous les moyens lui permettant de transmettre ces informations à ceux qui en ont besoin, y compris le premier ministre. Il devrait mettre à l'essai les mécanismes en place et faire rapport sur les résultats au premier ministre.

ANNEXE C

SYSTEME À NIVEAU DE SÉCURITÉ GRADUÉ

