

**COALITION POUR LA SURVEILLANCE INTERNATIONALE
DES LIBERTÉS CIVILES**

En collaboration avec

**Association canadienne des professeures et professeurs d'université
Association des libertés civiles de la Colombie-Britannique
Congrès du travail du Canada
Ligue des droits et libertés
Syndicat canadien de la fonction publique**

**Rapport de recherche
sur les contrôles frontaliers
et les atteintes à la liberté et aux droits des voyageurs**

Février 2010

Remerciements

La Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles et ses partenaires désirent souligner le travail exceptionnel de Patricia Poirier qui a dirigé la recherche, recueilli les témoignages et mené les entrevues qui font l'objet de ce rapport. Son leadership, son engagement et sa persévérance ont été déterminants pour assurer le succès du projet.

Nous tenons aussi à remercier toutes les personnes qui ont accepté de nous faire part de leurs expériences qui constituent le fil conducteur de ce rapport.

Table des matières

Remerciements	2
<i>Charte canadienne des droits et liberté</i>	4
<i>Déclaration canadienne des droits</i>	4
Abréviations et acronymes	5
1. INTRODUCTION	7
1.1 Les contrôles frontaliers	8
1.2 Information préalable sur les voyageurs (IPV).....	12
1.3 Dossier du passager (DP).....	13
1.4 Le Centre national d'évaluation des risques (CNER).....	15
1.5 Le ciblage des Canadiennes et des Canadiens racisés	17
1.6 Le profilage racial et l'échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis	21
1.7 Le passage frontalier de Peace Arch – une expérience unique	25
1.8 L'harmonisation des banques de données	30
2. LE PROGRAMME DE PROTECTION DES PASSAGERS	31
2.1 L'incidence de la liste d'interdiction de vol des États-Unis	31
2.2 La liste des États-Unis est toujours utilisée au Canada.....	33
2.3 La Loi sur la sécurité publique	37
2.4 Préciser une « personne désignée »	38
2.5 Manque de clarté et cadre législatif	40
2.6 Première victime connue de la liste canadienne d'interdiction de vol.....	42
2.7 Bureau de réexamen	43
2.8 Le rôle du SCRS	45
2.9 Faux positifs.....	46
2.10 Un lourd prix à payer	50
2.11 Quel recours ?.....	52
3. SECURE FLIGHT	53
4. CONCLUSIONS	56
5. PRINCIPALES CONCLUSIONS ET QUESTIONS SOULEVÉES EN MATIÈRE DE POLITIQUES	58

Charte canadienne des droits et liberté

Liberté de circulation et d'établissement

- 6.(1) Tout citoyen canadien a le droit de demeurer au Canada, d'y entrer ou d'en sortir.
 (2) Tout citoyen canadien et toute personne ayant le statut de résident permanent au Canada ont le droit :
- a) de se déplacer dans tout le pays et d'établir leur résidence dans toute province;
 - b) de gagner leur vie dans toute province.

Garanties juridiques

7. Chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentale.

Droits à l'égalité

- 15.(1) La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination, notamment des discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

Déclaration canadienne des droits

2. Toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement du Canada ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration canadienne des droits*, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer, restreindre ou enfreindre l'un quelconque des droits ou des libertés reconnus et déclarés aux présentes, ni à en autoriser la suppression, la diminution ou la transgression, et en particulier, nulle loi du Canada ne doit s'interpréter ni s'appliquer comme [...]
- e) privant une personne du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, pour la définition de ses droits et obligations;

Abréviations et acronymes

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
ATAC	Association du transport aérien du Canada
CCDP	Commission canadienne des droits de la personne
CCEISN	Comité de coordination pour l'examen intégré des questions de sécurité nationale
CIEM	Centre intégré d'évaluation des menaces
CNER	Centre national d'évaluation des risques
CNLA	Conseil national des lignes aériennes du Canada
CPVPC	Commissariat à la protection de la vie privée du Canada
CSARS	Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité
CSILC	Coalition internationale pour la surveillance des libertés civiles
DP	Dossier de passager
EIPF	Équipes intégrées de la police des frontières
EISN	Équipes intégrées de la sécurité nationale sections des enquêtes relatives à la sécurité nationale
SESN	relative à la sécurité nationale
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IPV	Information préalable sur les voyageurs
IVRE	Initiative d'identification des voyageurs à risque élevé
LPD	Liste des personnes désignées
PPP	Programme de protection des passagers
PSP	Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité
SASLIP	Système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection primaire
SCRS	Service canadien du renseignement de sécurité
SIED	Système intégré d'exécution des douanes
SIGLIP	Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire
SIPAX	Système d'information sur les passagers
SIR	Systèmes informatisés de réservation
SITA	Société internationale de télécommunications aéronautiques
UCP	Unités de ciblage des passagers

Traduction libre des noms d'agences et des programmes aux États-Unis

CAPPS-II	<i>Computer-Assisted Passenger Pre-Screening System, version 2</i> Système de préfiltrage des passagers par ordinateurs – 2 ^{ième} version
CBP	<i>Customs and Border Protection</i> Service des douanes et de la protection des frontières
DHS	<i>Department of Homeland Security</i> Département de la Sécurité intérieure
FBI	<i>Federal Bureau of Investigation</i> Bureau fédéral des enquêtes – (police nationale)
GAO	<i>General Accounting Office</i> Bureau de l'inspecteur général du ministère de la Justice
NTC	<i>National Targeting Center</i>

TRIP	Centre national de ciblage <i>Travel Redress Inquiry Program</i> Programme d'enquête et de réparation à l'intention des voyageurs)
SSSS	<i>Secondary Security Screening Selectee</i> Identifie les individus qui doivent toujours subir un examen secondaire
TSA	<i>Transportation Security Administration</i> Agence de la sécurité du transport
TSC	<i>Terrorist Screening Center</i> Organisme qui administre les listes de personnes soupçonnées de terrorisme

1. INTRODUCTION

La Coalition internationale pour la surveillance des libertés civiles (CSILC) appuie les efforts légitimes visant à lutter contre le terrorisme qui constitue une attaque contre les droits humains. Cependant, ces efforts doivent toujours respecter les normes des droits de la personne. Il est impossible de défendre la démocratie, l'état du droit et une culture des droits humains en sacrifiant ces principes. La sécurité et la liberté ne sont pas des contraires : le respect des droits fondamentaux est une condition essentielle, un élément primordial de la sécurité.

Au début de 2008, en collaboration avec des groupes de défense des libertés civiles et des partenaires du mouvement syndical, la CSILC a mis sur pied un projet de recherche-action et d'information sur les contrôles frontaliers et les atteintes à la liberté et aux droits des voyageurs. Ce projet avait pour mandat de documenter les incidences des « listes d'interdiction de vol » et d'autres listes de surveillance gouvernementales.

Le projet visait les buts suivants :

- scruter les activités, pratiques et systèmes de profilage du Centre national d'évaluation des risques (CNER), y compris leur degré d'harmonisation et d'interopérabilité avec le Terrorist Screening Center des États-Unis, de même que l'étendue, la prolifération et la nature des diverses listes de surveillance et bases de données utilisées pour l'évaluation du risque et les contrôles frontaliers;
- établir un mécanisme permettant de recueillir, de documenter et de systématiser des renseignements relatifs aux personnes éprouvant des ennuis aux aéroports et aux postes frontaliers à cause des listes d'interdiction de vol et des listes de surveillance de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et d'autres organismes, listes dont l'application peut se traduire par l'interdiction d'entrée au pays, un contrôle secondaire ou d'autres mesures ayant des incidences évidentes et très concrètes sur le respect de la vie privée et la liberté de circulation des individus.

La recherche en cours sur la surveillance des voyageurs, les contrôles frontaliers et les listes de surveillance a débuté en mars 2008. C'est le 18 juin 2008, à l'occasion du premier anniversaire de la mise en œuvre du Programme de protection des passagers (PPP), que le projet a vu le jour officiellement, de même que les sites Web www.surveillancedesvoyageurs.ca et www.travelwatchlist.ca et une ligne sans frais que peuvent utiliser les voyageurs pour raconter leur histoire.

Les deux sites Web ont permis de recueillir de l'information auprès des voyageurs et de diffuser à plus large public des renseignements sur les problèmes à la frontière, sur le respect de la vie privée et sur les libertés civiles. La CSILC, ses membres et ses partenaires ont utilisé les résultats de la recherche pour s'élever contre la création de nouveaux programmes visant à accroître la surveillance des voyageurs. Ces programmes incluent *Secure Flight*, le nouveau programme d'interdiction de vol des États-Unis, qui menace la souveraineté du Canada, les permis de conduire Plus avec identification par radiofréquence, le recours accru à la biométrie pour l'identification et la surveillance des voyageurs, en plus de nouvelles technologies comme les scanners corporels, qui permettent de voir à travers les

vêtements des voyageurs, ce qui menace le droit à la vie privée. L'information recueillie grâce aux sites du projet et à la ligne téléphonique sans frais et les travaux de recherche permettent de sensibiliser le grand public et à interpeller les autorités sur les questions liées aux pratiques abusives, dont le profilage racial et religieux.

1.1 Les contrôles frontaliers

Quiconque a traversé la frontière canado-américaine ces dernières années sait que, depuis le 11 septembre 2001, Ottawa et Washington ont grandement resserré les contrôles au nom de la lutte contre le terrorisme.

Le nombre de programmes de sécurité relatifs aux entrées-sorties ainsi qu'aux déplacements et faisant appel à de nouvelles technologies qui, il y a seulement quelques années, semblaient appartenir à la science-fiction, est véritablement étourdissant. Ces programmes permettent aux gouvernements d'établir la cote de risque des voyageurs, de même que de recueillir et de conserver de plus en plus de renseignements personnels.

Certains programmes et initiatives — dont NEXUS, le Centre national sur l'évaluation du risque, l'Initiative d'identification des voyageurs à risque élevé (IVRE), la liste canadienne d'interdiction de vol et les Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) — sont le résultat direct des efforts croissants visant à intégrer les systèmes de sécurité du Canada et des États-Unis dans le cadre de la Déclaration sur la frontière intelligente, que les deux pays ont signé en 2001, ainsi que du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) qui a suivi en 2005.

Depuis le 11 septembre 2001, l'identification, l'évaluation et l'atténuation du risque sont au cœur des pratiques de gestion de la frontière. L'ASFC reconnaît d'emblée qu'elle vise à créer une « frontière virtuelle » qui se rapproche le plus possible de la source éventuelle du risque – et qui s'écarte de la frontière physique classique.

Les programmes de l'ASFC ne forment qu'une partie, mais non la moindre, du système en place — ou en cours d'élaboration — visant à contrôler et à surveiller les déplacements des voyageurs. Voici une liste des programmes et banques de données du Canada qui jouent un rôle dans l'identification, l'évaluation et le ciblage des voyageurs :

Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	CANPASS et NEXUS ¹	Ces programmes sont d'application volontaire et entraînent des coûts additionnels pour les voyageurs. Par exemple, NEXUS est un programme conjoint du Canada et des États-Unis permettant aux personnes préautorisées et à faible risque qui fournissent leurs empreintes digitales et une photo numérique de leur iris de passer la frontière plus rapidement.
	Information préalable sur les voyageurs/ Dossier du	Depuis 2003, les compagnies aériennes doivent fournir les données IPV/DP à l'ASFC, et ce, dès le décollage ou dans les 15 minutes précédant l'arrivée au Canada, par le biais du SIPAX, qui gère et

¹ <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/program-fra.html>. (À moins d'indication contraire, la date de consultation de tous les liens est le 12 octobre 2009.)

	passager (IPV/DP)	emmagasine les données IPV/DP reçues des compagnies aériennes, des agences de voyage et des billetteries automatiques.
	Système d'information sur les passagers (SIPAX)	Mis en œuvre en 2002, le SIPAX recueille les informations IPV/DP sur les voyageurs et les membres d'équipage qui arrivent et fait une cotation des risques à partir de ces informations. En 2006, le SIPAX, qui est le système de données clé du Centre national d'évaluation des risques (CNER), a évalué approximativement 96 % des voyageurs aériens pour déterminer le risque qu'ils représentaient ² . L'ASFC prévoit étendre l'application du SIPAX à d'autres modes de transport, dont l'autocar et le train.
	Centre national d'évaluation des risques (CNER)	Le CNER reçoit les données sur la cotation des risques consignés dans le SIPAX et identifie les voyageurs à haut risque à l'aide des mêmes algorithmes secrets que les États-Unis. Il transmet régulièrement de l'information à la Customs and Border Protection (CBP – Service des douanes et de la protection des frontières) et au Department of Homeland Security (DHS – Département de la Sécurité intérieure) des États-Unis.
	Unités de ciblage des passagers (UCP) ³	Les UCP réparties dans huit aéroports du Canada effectuent des analyses plus poussées du risque que posent certaines personnes ou toutes les personnes voyageant à bord de vols choisis. Elles comparent les données des DP aux différentes sources renseignements de sécurité ou d'application des lois, afin d'évaluer les risques que présentent certains passagers. Selon cette évaluation, « un avis de signalement » peut être créé. Si tel est le cas, le voyageur doit généralement subir un deuxième examen.
	Système intégré d'exécution des douanes (SIED) ⁴	La base de données SIED est conçue pour appuyer les fonctions des inspectrices et inspecteurs de première ligne des douanes et du personnel des opérations du renseignement et des enquêtes en leur permettant de recueillir, d'analyser et de communiquer de l'information concernant les risques à la frontière. Le système sert également de lieu d'archivage commun pour les données sur l'exécution des mesures douanières, par exemple, les données sur les arrestations, les saisies et les enquêtes sur les douanes en cours. Tous les renseignements

² <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/ae-ve/2008/target-ciblage-fra.html>.

³ http://www.priv.gc.ca/information/pub/ar-vr/cbsa_060620_f.pdf.

⁴ http://www.priv.gc.ca/information/pub/ar-vr/cbsa_060620_f.pdf.

		portant sur une mesure d'exécution prise à l'égard d'une personne ou d'une entreprise sont entrés dans la base de données SIED. Les renseignements personnels conservés dans le SIED comprennent entre autres : la ou les raisons pour lesquelles la personne doit faire l'objet d'un deuxième examen; les résultats de la recherche et les notes sur les entrevues menées pendant le deuxième examen; les renseignements de base – nom, âge, adresse, citoyenneté, numéro d'immatriculation et numéro de passeport; les mesures d'exécution prises (fouille, arrestation, détention, etc., de la personne) et les résultats de l'enquête; l'identité des compagnons de voyage.
	Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire (SIGLIP) ⁵	Le SIGLIP est un lecteur de documents de voyage qui permet aux agents des douanes de consulter les bases de données de l'ASFC et de l'immigration afin de vérifier si le voyageur a déjà fait l'objet d'une mesure d'exécution ou d'un avis de surveillance ou s'il a des documents volés, perdus ou faux, de même que d'afficher des renseignements justifiant une inspection secondaire. Il est utilisé aux aéroports et dans certains emplacements de traversiers, d'autocars et de chemins de fer.
	Système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection primaire (SASLIP) ⁶	Le SASLIP est l'équivalent du SIGLIP utilisé dans les aéroports. Il comprend un lecteur de plaques d'immatriculation. Le SASLIP et le SIGLIP permettent de vérifier l'information consignée dans le SIED.
	Passage automatisé à la frontière (projet pilote)	Ce projet pilote de deux ans, appelé auparavant Ligne d'inspection primaire électronique, a été lancé en 2009 à l'aéroport international de Vancouver. Pendant le déroulement de ce projet, les citoyens et résidents permanents du Canada pourront utiliser une borne automatisée libre-service au lieu de se présenter à un agent des douanes pour une inspection primaire.
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)	Contrôle préembarquement	Ce programme prévoit le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels et peut comporter une fouille, la saisie d'objets et une fouille-palpation.
	Système de sûreté des cartes	Ce dispositif « autonome » valide chaque carte d'embarquement pour vérifier si l'information

⁵ http://www.collectionscanada.gc.ca/webarchives/20060121152252/http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/bsa-asf/bsa-asfd45_f.pdf.

⁶ <http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2008-2009/inst/bsf/bsf04-fra.asp>.

	d'embarquement (projet pilote) ⁷	enregistrée dans son code à barres correspond à un vol valide et si le même code à barres n'a pas déjà été utilisé le même jour. Les passagers choisis par les transporteurs aériens pour subir un contrôle secondaire sont automatiquement signalés par le système lors de la lecture de la carte d'embarquement. L'ACSTA a commencé à balayer, à recueillir et à conserver les cartes d'embarquement à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau pendant 24 heures en avril 2009, mais a omis de procéder à l'Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, comme l'exigent le Conseil du Trésor et la Commissaire à la protection de la vie privée ⁸ . Un porte-parole de l'ACSTA a indiqué que l'information n'est utilisée qu'en cas d'incident de sécurité. Le projet pilote devrait prendre fin en janvier 2010, mais il pourrait être maintenu plus longtemps si l'ACSTA juge qu'il faut procéder à plus de « recherche », a-t-il ajouté ⁹ .
Gendarmerie royale du Canada (GRC)	Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) ¹⁰	Aux termes de la Déclaration sur la frontière intelligente, ces équipes sont constituées de membres du personnel du renseignement et de l'exécution de la loi de la GRC, de l'ASFC, du DHS, d'organismes (locaux, provinciaux et étatiques) d'exécution de la loi du Canada et des États-Unis, de même que des services du renseignement. Les équipes, qui sont « placées de manière stratégique le long de la frontière », identifient les personnes et les organisations représentant une menace et font des enquêtes à leur sujet. Elles peuvent arrêter des personnes et saisir des biens.
	Équipes intégrées de la sécurité nationale (EISN) ¹¹ [anciennes sections des enquêtes relatives à la sécurité nationale (SESN)]	En remaniant ses SESN, la GRC affirme avoir accru sa capacité de collecte, d'échange et d'analyse des renseignements parmi les partenaires concernant des individus et des entités qui menacent la sécurité nationale dans les principaux centres canadiens.
Transports Canada	Programme de protection des passagers (PPP)	Programme canadien d'interdiction de vol entré en vigueur le 18 juin 2007 (voir la section 2).

⁷ http://www.catsa.ca/File/Library/8/French/corporate_plan09-10_2013-14_fr.pdf.

⁸ <http://cnews.canoe.ca/CNEWS/Canada/2009/10/13/11390706-sun.html> (date d'accès : 23 octobre 2009).

⁹ Ibid.

¹⁰ <http://www.rcmp-grc.gc.ca/secur/ibets-eipf-faq-fra.htm>.

¹¹ <http://www.rcmp-grc.gc.ca/secur/insets-eisn-fra.htm>.

Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)	Centre intégré d'évaluation des menaces (CIEM) ¹²	Créé en octobre 2004 par suite de la publication, en avril 2004, du document intitulé <i>Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale</i> , le CIEM « analyse les renseignements de sécurité fournis par ses partenaires et brosse un tableau des menaces potentielles. Ces évaluations sont ensuite communiquées aux membres de l'appareil canadien de sécurité et de renseignements, aux services d'urgence provinciaux, aux premiers intervenants et au secteur privé ».
	Contrôle de sécurité préliminaire et Programme d'interception aux points d'entrée ¹³	Ce programme est conçu pour identifier les risques pour la sécurité liés à l'entrée de réfugiés et contrôle et filtre les renseignements des personnes revendiquant le statut de réfugié.

La liste ci-dessus, qui n'englobe pas les autres mesures applicables à l'entrée de biens commerciaux ou de fret, illustre le réseau très complexe de programmes et de banques de données qui entrent en jeu lorsqu'une personne prend un vol intérieur ou international, effectue une croisière ou se rend aux États-Unis en voiture, en train ou en autocar. Chacun de ces programmes est assorti de ses propres règles et règlements.

Il n'est pas étonnant que les voyageurs éprouvant de sérieux problèmes à la frontière ne sachent pas pourquoi ils sont visés et que ceux ciblés injustement ou victimes d'une erreur sur la personne ou d'un profilage racial ou religieux ne puissent obtenir réparation.

1.2 Information préalable sur les voyageurs (IPV)

Afin de comprendre pourquoi certains voyageurs sont longuement interrogés à l'aéroport, il est utile d'évaluer la quantité de renseignements que différents organismes gouvernementaux du Canada et des États-Unis recueillent, se transmettent et s'échangent sur chaque passager aérien (et éventuellement sur tous les passagers voyageant en autocar, train ou paquebot.)

L'IPV/DP constitue un de ces ensembles de renseignements. L'ASFC a commencé à recueillir les données IPV le 7 octobre 2002 et les données DP le 8 juillet 2003 afin d'identifier avant leur arrivée au pays les personnes (passagers et membres d'équipage) susceptibles de menacer la sécurité du Canada. Ce programme vise la totalité des passagers, qu'ils soient de l'étranger ou du Canada.

Les données IPV sont consignées dans la portion lisible par machine du passeport du passager ou du membre d'équipage et comprennent le nom, la date de naissance, le sexe, la citoyenneté ou la nationalité de la personne en cause ainsi que le numéro du document de voyage.

¹² <http://www.itac-ciem.gc.ca/index-fra.asp>.

¹³ http://www.priv.gc.ca/information/ar/200607/200607_pa_f.cfm.

1.3 Dossier du passager (DP)

Les données DP incluent des renseignements personnels touchant la réservation et l'itinéraire de voyage du passager, tels qu'ils sont entrés dans le système de réservation des transporteurs commerciaux ou dans un des quatre grands systèmes informatisés de réservation (Sabre, Galilée/Apollo, Amadeus et Worldspan) qu'utilisent toutes les agences de voyage, y compris des sites populaires comme TripAdvisor et Expedia.

Voici ce qu'en dit Edward Hasbrouck, un spécialiste de San Francisco en matière de vie privée et de données sur les déplacements: « Les SIR [systèmes informatisés de réservation] relient les agents de voyage aux compagnies aériennes et à d'autres fournisseurs de services de voyage (hôtels, agences de location de voiture, etc.), eux-mêmes reliés entre eux, en plus d'emmagasiner les données sur les réservations. En tant que dépôts centraux et oligopolistiques de données provenant de nombreuses sources au sujet des voyageurs, les SIR jouent le même rôle central et ont la même importance en matière de données sur les déplacements — et sur la protection de la vie privée — que les bureaux de crédit en matière de données financières »¹⁴ [notre traduction].

C'est l'industrie de l'aviation commerciale qui, au fil des années, a mis au point le DP aux fins du service à la clientèle. Le DP renferme plus de 35 champs d'information différents, dont le nom de la personne ayant réservé le vol, celui de la personne qui a payé le billet d'avion ainsi que le numéro et le type de carte de crédit; des champs permettent de préciser si la personne voyage seule ou est accompagnée — dans ce cas, le nom du compagnon de voyage est indiqué — et si le billet a été acheté (ou non) à l'aéroport le jour même. Les préférences alimentaires et les besoins en matière de santé y apparaissent aussi. Les données recueillies ne portent pas seulement sur les billets d'avion. Lorsqu'elles sont recoupées, elles peuvent révéler des détails comme l'appartenance à un syndicat, l'orientation sexuelle et les convictions politiques ou religieuses.

« Si vous faites vos réservations d'hôtel, de voiture, de croisière, d'excursion, de visite touristique, d'activité, de parc thématique ou de théâtre par le biais de la même agence de voyage, du même site Web ou de la même compagnie aérienne, ces informations s'ajoutent au DP. Autrement dit, un DP n'est pas nécessairement ou habituellement constitué d'un coup : des renseignements provenant de nombreuses sources différentes viennent s'y ajouter avec le temps, par le biais de différents canaux » [notre traduction], d'après Hasbrouck.

Les données que contient le DP peuvent être analysées et explorées en même temps que d'autres renseignements secrets afin d'identifier les voyageurs à risque élevé qui seront ciblés au point de contrôle ou à leur arrivée à destination ou qui seront interdits de vol parce que jugés trop dangereux.

Comme il ressort clairement d'un document d'information récent de la SITA¹⁵, avec les systèmes d'information préalable sur les voyageurs, mis au point à la fin des années 1990, il

¹⁴ http://www.hasbrouck.org/amazingrace2/index_7.html.

¹⁵ La SITA, qui a son siège à Genève, a été fondée en 1949 sous le nom de *Société internationale de télécommunications aéronautiques* en tant que coopérative offrant des services de communications entre les aéroports. Elle a fini par devenir une entreprise multinationale de la technologie de l'information (TI) spécialisée dans l'offre et la mise au point de TI pour l'industrie aéronautique. Ses membres représentent 90 %

est devenu possible de recueillir des données dès le début du voyage des passagers – à l’enregistrement, en fait. Ainsi, avant le décollage, les organismes gouvernementaux peuvent vérifier les listes de surveillance et transmettre aux compagnies aériennes des directives autorisant ou refusant l’embarquement¹⁶.

Lorsque le gouvernement fédéral a proposé de modifier la *Loi sur les douanes* en 2002 afin de forcer les compagnies aériennes à mettre les données DP à la disposition de l’ASFC, les risques d’abus et de mauvais emploi n’ont pas échappé à George Radwanski, alors commissaire à la protection de la vie privée du Canada. Il a soutenu que la collecte et la conservation des données DP reviendraient à créer une banque de données à la « Big Brother »¹⁷ et représenteraient une ingérence sans précédent dans la vie des Canadiennes et Canadiens respectueux des lois. Malgré les protestations du commissaire, le gouvernement fédéral a modifié la *Loi sur les douanes*, mais a raccourci la période de rétention des données, celle-ci passant de 6 ans à 3,5 ans.

L’ASFC a le pouvoir légal d’obtenir et de recueillir des renseignements aux termes de l’article 107.1 de la *Loi sur les douanes*, du *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*, de l’alinéa 148(1)d) de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés* et de l’article 269 du *Règlement sur l’immigration et la protection des réfugiés*.

Pour les gouvernements, l’analyse du risque au moyen des données DP — et des données biométriques — est un élément clé des procédures de gestion de la frontière. La SITA préconise le recours à ses systèmes afin que les gouvernements puissent réconcilier et procéder plus facilement au forage des données IPV et DP, qualifiant sa technologie d’« extrêmement utile » non seulement dans la lutte contre le terrorisme, mais aussi dans les enquêtes criminelles.

À l’heure actuelle, les compagnies d’autocars, de chemins de fer et de croisière sont tenues de fournir des données DP seulement sur demande, mais l’ASFC a indiqué en février 2008 que sa surveillance des voyageurs entrant au pays serait étendue à tous les modes de transport. Le gouvernement fédéral a déclaré publiquement qu’il maintenait son engagement de renforcer les exigences en matière de données DP.

Le tableau ci-dessous, extrait de *Ciblage avant l’arrivée – Étude d’évaluation* (ASFC, janvier 2008), indique quelles données doivent être transmises au CNER et à quel moment¹⁸.

Mode	Renseignements	Délais
Air – Équipage et voyageurs	IPV/DP	Les données doivent être fournies au départ ou dans les 15 minutes de l’arrivée au Canada. (Obligatoire)

du trafic aérien mondial. Paul Colby, de British Airways, est l’actuel président du conseil d’administration de la SITA.

¹⁶ <http://www.sita.aero/content/pnr-risk-analysis-leads-border-security-fight-against-terrorism-0>

¹⁷ http://www.priv.gc.ca/media/nr-c/02_05_b_020926_2_f.cfm.

¹⁸ <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/agency-agence/reports-rapports/ae-ve/2008/target-ciblage-fra.html>.

Eau – Équipage des navires de commerce	IPV provenant du manifeste de l'équipage	Aussi à l'avance que possible, minimum sept jours avant l'arrivée (mise à jour au dernier port de départ avant le Canada). (Obligatoire)
Eau – Équipage et passagers des paquebots de croisière	IPV provenant des manifestes des passagers et de l'équipage	Aussi à l'avance que possible, minimum [96 heures] avant l'arrivée (mise à jour au dernier port de départ avant le Canada). (Sur demande)
Rail – Équipage	Déclaration de l'équipage ferroviaire	Au moins deux heures avant l'arrivée au point d'entrée. (Sur demande)
Rail – Voyageurs	IPV provenant des manifestes des passagers	Renseignements fournis au départ de la dernière gare avant l'arrivée au Canada. (Sur demande)
Autocar	IPV	Si demandés, des renseignements sont fournis au départ de la dernière gare avant l'arrivée au Canada. (Sur demande)

1.4 Le Centre national d'évaluation des risques (CNER)

On sait très peu de choses du CNER de l'ASFC, sauf pour ce qui est de l'information qu'il choisit d'afficher sur son site Web. Toutefois, le juge Dennis O'Connor a traité de son fonctionnement dans *Un nouveau mécanisme d'examen des activités de la GRC en matière de sécurité nationale*, son deuxième rapport sur les événements entourant le renvoi vers la torture de Maher Arar en Syrie par les États-Unis. Le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVPC) et la vérificatrice générale ont aussi publié des renseignements fort utiles au sujet du CNER et de la nature de ses activités dans le cadre de la vérification de divers programmes de l'ASFC.

Le CNER a été créé en 2004 dans le cadre de la Déclaration sur la frontière intelligente. Il est doté d'employées et d'employés de l'ASFC et d'un petit nombre de membres du personnel de l'Agence du revenu du Canada. Ses trois fonctions principales sont les suivantes¹⁹ :

- recevoir les données IPV/DP et les analyser sur le plan des risques;
- recevoir les données de la liste de surveillance des terroristes des États-Unis;
- recevoir des informations préalables sur les expéditions commerciales et les analyser pour évaluer les risques.

Les activités du CNER comportent un important volet relatif à l'immigration et aux réfugiés, étant donné que le Centre conserve les mandats d'arrêt (avec identificateurs, dont des photos) délivrés en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et qu'il gère l'information connexe à ces mandats au moyen du Centre d'information de la

¹⁹ http://www.sirc-csars.gc.ca/pdfs/cm_arar_rcmpgrc-fra.pdf (page 181).

police canadienne. Il veille à ce que les dossiers concernant toutes les personnes déportées soient maintenus dans ce système automatisé²⁰.

Il est indiqué, dans *Ciblage avant l'arrivée – Étude d'évaluation* (janvier 2008), que les cibleurs de l'ASFC évaluent à leur arrivée les voyageurs aériens qui, selon le SIPAX, atteignent ou dépassent au moins un seuil de risque pour la « sécurité nationale » afin de vérifier s'ils représentent une menace. « Le CNER aide à la recherche des menaces à la sécurité nationale (p. ex. des armes de destruction massive et des matières radioactives), tandis que les cibleurs dans les régions se concentrent sur la contrebande, les contaminants environnementaux (p. ex. le dendroctone du pin et les produits chimiques) et d'autres menaces. »

Le CNER compare les informations reçues avec celles des bases de données internes (le Système intégré d'exécution des douanes) de l'ASFC, afin d'apparier les avis de surveillance ou de relever tout problème antérieur avec les passagers débarquant. Les données DP sont entrées dans un système d'analyse des risques qui attribue à chaque passager une cote de risque à l'aide d'algorithmes élaborés à partir d'une vaste base de données.

« Ces algorithmes visent à repérer des constellations de facteurs désignés par l'ASFC comme indicateurs de risque accru. Les passagers considérés comme présentant un risque élevé de participation possible à des activités terroristes ou à d'autres crimes graves comme la contrebande et le trafic de drogues ou de clandestins seront soumis à un interrogatoire plus serré à leur arrivée au Canada », peut-on lire dans le rapport du juge O'Connor. « Les données des deux genres [IPV et DP] recueillies par l'ASFC [au moyen du CNER] peuvent être partagées avec d'autres organismes du gouvernement aux fins de la sécurité nationale ou de la défense nationale, lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire que l'information a trait à une menace réelle ou soupçonnée envers la sécurité ou la défense du Canada »²¹.

Le Canada et les États-Unis utilisent le même système de cotation des risques. Conformément à un protocole d'entente signé en 2005, le CNER transmet automatiquement au National Targeting Center (Centre national de ciblage) des États-Unis de l'information sur les voyageurs faisant l'objet d'un avis de surveillance lié au terrorisme ou à la criminalité grave. Ceux arrêtés à la frontière en vue d'un deuxième contrôle ont été signalés par le biais de ce système (voir la section 1.7 ci-dessous).

Les pratiques de l'ASFC relatives à l'échange de données peuvent constituer de sérieuses menaces à la vie. Au cours de sa vérification de l'ASFC, le Commissariat à la protection de la vie privée a constaté que les agents des services frontaliers transmettaient verbalement, plutôt que par suite de demandes écrites, beaucoup de renseignements à leurs homologues américains, ce qui contrevient tant à la politique de l'ASFC qu'à une entente canado-américaine. À cause de cette pratique, l'ASFC ne peut déterminer « avec une certitude

²⁰ <http://www.vanguardcanada.com/DataSiftingThatcher>.

²¹ http://www.sirc-csars.gc.ca/pdfs/cm_arar_rcmpgrc-fra.pdf (p. 179-180).

raisonnable » à quel point la communication de renseignements est conforme aux lois canadiennes²².

Lorsque la vérificatrice générale, Sheila Fraser, a examiné les activités de l'ASFC en 2004, elle a constaté « des lacunes et des incohérences dans les listes de surveillance qui servent à filtrer les demandeurs de visa ou de statut de réfugié et les voyageurs qui veulent entrer en territoire canadien », de même que l'absence de « contrôle général de la qualité [...]». Personne ne contrôle les retards d'entrée des données ni la qualité des données de ces listes »²³.

Dans un rapport de 2007, elle a aussi reproché à l'ASFC le degré peu élevé d'exactitude et de fiabilité des renseignements personnels recueillis, utilisés et divulgués à des fins de sécurité et de renseignement par NEXUS et le programme IPV/DP²⁴.

La commissaire à la vie privée madame Jennifer Stoddart est revenue à la charge dans son rapport 2006-2007 au Parlement, en formulant l'avertissement suivant : « Des gouvernements et organismes étrangers peuvent utiliser les renseignements personnels d'une façon nuisible pour des Canadiennes et des Canadiens qui n'ont pourtant rien à se reprocher. [...] Comme nous l'avons déjà vu dans l'affaire de M. Maher Arar, le transfert de renseignements personnels à l'extérieur du Canada peut avoir des conséquences désastreuses »²⁵.

1.5 Le ciblage des Canadiennes et des Canadiens racisés

L'épreuve de Maher Arar pèse lourd dans l'esprit de beaucoup de membres des communautés racisées, en particulier les communautés arabes ou musulmanes, lorsqu'ils voyagent. Arrêtés à répétition, interrogés et soumis à un examen secondaire, plusieurs personnes qui ont accepté de partager leur expérience dans le cadre de ce projet, ont indiqué qu'ils ne voyagent plus à l'extérieur du Canada autant qu'il y a dix ans et qu'ils évitent le plus possible de se rendre aux États-Unis.

Un musulman de l'Ouest canadien a raconté avoir été fouillé et interrogé à répétition — et longuement — au sujet de sa religion, de ses voyages et de sa vie lorsqu'il rentre au Canada :

Ces incidents [...] m'ont réellement affecté psychologiquement. J'ai commencé à penser que je serais déporté, comme Maher Arar et d'autres. C'était très stressant.

²² Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, *Vérification des pratiques de gestion des renseignements personnels de l'Agence des services frontaliers du Canada – Circulation transfrontalière des données*, http://www.priv.gc.ca/information/pub/ar-vr/cbsa_060620_f.pdf.

²³ Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 3 – La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200403_03_f_14895.html.

²⁴ Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 5 – Assurer la sécurité et l'ouverture de nos frontières – Agence des services frontaliers du Canada », http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200710_05_f_23829.html.

²⁵ http://www.priv.gc.ca/information/ar/200607/200607_pa_f.cfm.

Chaque fois que j'entre dans un aéroport ou que je me prépare à partir en voyage, je le fais avec la prudence d'un criminel qui ne veut pas se faire prendre. La seule différence, c'est que je ne suis pas un criminel.

Pour beaucoup de membres des communautés racisées, le ciblage et le profilage commencent avec le précontrôle des cartes d'embarquement et de leurs effets personnels.

À l'aéroport international d'Edmonton, j'ai eu un problème avec un gars de la sécurité — au service d'une agence privée — qui fouillait les gens et leurs bagages. J'attendais mon tour dans la file, comme les autres. Cet agent s'est approché de moi et m'a dit tout bas : « Quand ils en auront fini avec toi, je veux te fouiller parce que... tu sais... »

Après une fouille exhaustive, y compris le passage au rayon X de mes chaussures et une inspection de mon ordinateur portable, il a recommencé la fouille au complet.

Je me suis senti humilié parce qu'on m'avait traité différemment de tous les autres... Je crois que c'est parce que je ressemble à quelqu'un du Moyen-Orient et que je porte la barbe.

Un musulman d'Edmonton

Au poste de contrôle, un vieil homme, poli, m'a informé que j'avais été choisi encore une fois pour une vérification « au hasard » (deux fois de suite par pur hasard? Si j'étais un joueur, je voudrais bien avoir autant de chance!) Cette vérification a été cinq fois plus approfondie que la dernière. Après avoir vérifié que mes bagages ne renfermaient pas d'explosifs, de produits chimiques, etc., il a vérifié que je ne portais pas sur moi d'« armes non métalliques » : il m'a palpé les jambes, les bras, de face, de dos, une fouille-palpation très complète en effet – un peu plus et c'était la fouille à nu, littéralement! J'ai failli manquer mon vol...

Un Canadien musulman

Si beaucoup d'individus membres de communautés racisées qui s'appêtent à prendre un avion sont soumis à des contrôles de sécurité très rigoureux et plus nombreux que d'autres voyageurs, le traitement auquel ils sont assujettis quand ils rentrent au pays est encore pire.

À la mi-décembre 2009, Charmaine Archer, 42 ans qui voyageait avec son fils de quatre ans, a affirmé que des agents des services frontaliers l'ont malmenée, fouillée à nu à l'aéroport d'Ottawa alors qu'elle rentrait de Jamaïque où elle avait assisté aux funérailles de sa grand-mère. Selon elle, les douaniers n'ont pas intercepté de blancs. Lorsqu'elle leur a demandé pourquoi elle avait été ciblée, on lui a dit que c'était parce que son billet avait été acheté à la dernière minute, que son voyage n'avait duré que quatre jours et qu'il était « évident que je n'en avais pas les moyens.²⁶ » [notre traduction]

²⁶ <http://www.cbc.ca/canada/ottawa/story/2009/12/17/ottawa-airport-strip-search-archer.html> (Consulté le 20 décembre 2009).

C'était clairement du profilage racial... J'ai été humiliée et je me sentais impuissante... violée... et je crois qu'en agissant ainsi à mon endroit c'était un abus de pouvoir parce qu'il n'y aucune raison de me traiter de cette façon.

Charmaine Archer

Ces deux dernières années, j'ai eu de la difficulté à rentrer au Canada après un voyage. À l'aéroport d'Edmonton, j'ai été fouillé et détenu pendant trois heures, sans raison. On a passé au peigne fin tout ce que j'avais dans mes bagages et sur moi, y compris tous les papiers. On a mis mes effets personnels sans dessus dessous, mais on ne m'a pas dit pourquoi et je n'ai pas été arrêté.

Un Afro-Canadien vivant en Alberta

Avant, je voyageais cinq ou six fois par année. Maintenant, seulement trois ou quatre fois. Quelqu'un de l'ASFC m'emmène inmanquablement à part pour m'interroger et pour des fouilles supplémentaires. Récemment, en revenant de Londres, l'agent des douanes et de l'immigration a marqué ma carte de déclaration douanière. Je me suis dit que je serais soumis à d'autres fouilles... et ce fut le cas, bien sûr. [...] Tous mes bagages ont été ouverts et fouillés un à un. On a examiné de nouveau mon ordinateur portable et mon téléphone cellulaire. [...]

Même si l'agent a été poli — comme c'est habituellement le cas —, j'ai dû passer au moins une heure et demie à répondre à des questions du genre : Quelles sont vos croyances? Est-ce que vous êtes un musulman pratiquant? Que pensez-vous de la situation au Moyen-Orient? [...] J'ai subi une fouille en règle. On m'a même demandé de vider mes poches et on a examiné tout ce que contenait mon portefeuille, après quoi on m'a dit que je pouvais partir. J'ai demandé pourquoi cette même situation se répétait à chaque visite. [...] J'ai souligné que presque toutes les personnes présentes dans la salle où se faisaient les contrôles étaient des gens de couleur : des Sud-Asiatiques, des gens d'origine chinoise, africaine... On m'a dit qu'ils avaient été choisis au hasard.

Un musulman de Toronto
qui voyage à l'extérieur du Canada pour son travail

À mon retour d'un voyage au Moyen-Orient, [...] tous mes bagages ont été fouillés. [...] L'agente des douanes a regardé rapidement ma carte, a noté mon nom et m'a immédiatement dirigé vers la salle de fouille.

Curieusement, les gens avant et après moi n'ont pas eu à se rendre dans cette salle, jusqu'à ce qu'un Noir le soit. L'agente des douanes a complètement fouillé ma valise, examinant chaque article, chaque chaussette, chaque livre – elle en a même feuilleté des pages. Elle a examiné

chaque papier, chaque pochette... tout! Elle m'a ensuite posé de nombreuses questions sur un ton pénible, d'une voix incroyablement lente et monotone, comme pour me provoquer. Je me sentais comme un criminel... L'expérience a été très déplaisante. Après environ une heure où j'ai gardé mon calme et j'ai souri fréquemment, elle m'a laissé partir sans examiner le reste de mes bagages.

Ma femme et ma sœur (deux musulmanes pratiquantes qui s'habillent modestement et portent le foulard), arrivées environ trois semaines plus tard avec des enfants, ont aussi été arrêtées à l'aéroport d'Edmonton et leurs neuf valises ont été fouillées! Pendant tout ce temps, elles voyageaient avec un enfant de 3,5 ans et d'un bébé de 10 mois, sans que le personnel des douanes s'en soucie le moins du monde.

Un Canadien musulman

Un Ontarien a décrit l'épreuve qu'il a subie à l'été 2008 en rentrant au Canada par le poste frontalier du pont Queenston-Lewiston, à Niagara Falls, au volant d'une voiture d'occasion achetée à Atlanta (Georgie). L'agent de l'ASFC l'a soumis à un interrogatoire qui a duré trois heures et l'a accusé de mentir au sujet de la voiture.

J'ai trouvé que ce fonctionnaire avait manqué totalement de professionnalisme. [...] Il m'a parlé des trois étapes que pouvait franchir une question en litige et m'a dit que chacune me coûterait les yeux de la tête.

Dans son esprit, il était convaincu que je mentais. Rien ne pouvait le faire changer d'idée. Il a présumé que j'étais coupable jusqu'à preuve du contraire. Je suis un citoyen canadien qui trime dur, un père de famille qui n'a jamais eu de problème avec les douanes auparavant. [...] J'avais en main tout ce qu'il fallait pour prouver que j'avais acheté le véhicule, y compris à quel endroit.

J'ai senti que l'agent me dénigrait et m'humiliait, qu'il manquait de respect envers moi. [...] Il agissait ainsi parce qu'il présumait que j'étais coupable, sans preuve aucune.

Après plus de trois longues heures frustrantes de conversation stérile, j'ai demandé à parler à l'agent responsable. J'ai expliqué la situation à cet agent. Satisfait de ce que je lui ai dit, il a ordonné au subalterne qui s'occupait de moi de me laisser partir.

Je suis convaincu que mon nom, mon aspect physique et mes croyances ont amené ce jeune agent à sauter aux conclusions, sans preuve aucune.

Un Ontarien d'origine moyen-orientale

Les agentes et agents de l'ASFC me prennent parfois pour un Marocain ou un Iranien. J'ai la peau un peu foncée et je parle avec un accent. On me demande toujours mon lieu de naissance, même s'il est écrit en toutes lettres

sur mon passeport. Dès que je dis « Portugal », leur langage corporel change et ils se détendent un peu.

Desiderio Fortunato

En mai 2008, j'ai assisté à la conférence américaine d'urologie, à Orlando (Floride). L'agent des douanes des États-Unis a regardé mon passeport canadien (tous mes visas et tampons du Hadj sont en arabe). Il m'a demandé si je parlais arabe. Quand j'ai répondu par la négative, il m'a regardé fixement, n'en croyant pas ses oreilles. Il a tourné les pages de mon passeport encore une fois et m'a demandé si je pouvais lire l'arabe. J'ai encore répondu « non, je ne parle pas arabe ». [...] J'ai aussi ajouté que le Coran existait en anglais, de sorte que je n'ai pas eu besoin d'apprendre l'arabe. Il m'a vraiment mis mal à l'aise. Il a semblé chercher quelqu'un du regard avant de tamponner mon passeport et de me laisser passer. J'aurais dû lui demander s'il y avait lien entre le profilage et la capacité de lire l'arabe, mais je ne l'ai pas fait.

Un médecin ontarien

Depuis qu'il a été interrogé et fouillé au poste frontalier de Coutts (Alberta), le nom du Dr Saxon Govender fait l'objet d'un avis de signalement électronique. On lui a indiqué qu'il resterait en vigueur pour les sept prochaines années. Le médecin d'Edmonton a expliqué que ces problèmes ont commencé le 13 octobre 2009 lorsque des agents frontaliers ont fouillé sa voiture et confisqué un objet religieux – des cendres – le Vibhuti – qu'il conserve toujours avec lui. Les cendres furent analysées et on a trouvé une infime trace d'un dérivé d'un opiacé.

L'agent a appelé un autre agent des douanes qui avait la main sur son arme comme si j'étais un criminel... Un prêtre dans un temple hindou m'a donné ces cendres il y a 20 ans. Comment puis-je savoir ce qu'elles contiennent²⁷?

Dr Saxon Govender

1.6 Le profilage racial et l'échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis

Aux États-Unis, deux rapports publiés au début de 2009 ont montré que le nombre d'Américains musulmans victimes des listes discutables de surveillance des terroristes est disproportionné. Dans son rapport intitulé *Returning Home: How U.S. Government Policies Undermine Civil Rights at Our Nation's Doorstep*²⁸, l'Asian Law Caucus souligne avoir reçu plus de 40 plaintes relatives à de longs interrogatoires, à des fouilles, à des détentions et même à la copie de documents personnels de membres des communautés musulmanes, sud-asiatiques et moyen-orientales.

²⁷ <http://www.cbc.ca/canada/edmonton/story/2009/12/08/edmonton-hindu-doctor-border.html> (Consulté le 13 décembre 2009.)

²⁸ <http://www.asianlawcaucus.org/wp-content/uploads/2009/04/Returning%20Home.pdf>.

Dans *Unreasonable Intrusions: Investigating the Politics, Faith & Finances of Americans Returning Home*²⁹, le groupe Muslims Advocate donne la liste des questions le plus fréquemment posées aux musulmans rentrant au pays, dont les suivantes : Quelle est votre religion? Quelle mosquée fréquentez-vous? Combien de fois par jour priez-vous? Que pensez-vous de la guerre en Irak? À quels organismes de charité faites-vous des dons?

Au cours des dernières années, ces questions ont été posées à des Canadiens musulmans détenus à la frontière par des agences gouvernementales américaines – FBI, CBP et DHS –, séparément ou simultanément. Certains des cas vécus décrits ci-dessous soulèvent également des interrogations quant aux renseignements que des agents des services frontaliers et des services de sécurité du Canada transmettent à leurs homologues des États-Unis.

Ali SeifEnnasr

Le 22 octobre 2006, Ali SeifEnnasr, un Canadien d'origine tunisienne vivant à Ottawa a pris un avion pour Chicago (Illinois), où il devait assister à un atelier de formation de deux semaines avant d'occuper un nouvel emploi à Toronto pour IBA Management Consultant Inc., une société ayant son siège aux États-Unis.

Son nouvel employeur avait fourni aux autorités de l'immigration des États-Unis toute l'information dont elles avaient besoin pour autoriser son entrée au pays. M. SeifEnnasr n'a pas eu de difficulté lorsqu'il a passé la douane américaine à Ottawa, en route vers Chicago. Cependant, deux agents de la CBP l'attendaient à l'aéroport d'O'Hare. Ils l'ont arrêté, interrogé longuement puis renvoyé au Canada sous prétexte qu'il représentait « une menace à la sécurité nationale ».

Je crois que le SCRS a transmis de l'information à mon sujet aux autorités américaines entre le moment où je suis monté à bord de l'avion et celui où je suis arrivé à Chicago.

Je suis victime de harcèlement de la part du SCRS depuis plusieurs années. Entre le 19 août 1998 et le 18 novembre 2004, des membres de ce service m'ont demandé à plusieurs reprises de leur servir d'antenne, de leur fournir des renseignements sur les pays arabes et sur la communauté arabo-musulmane d'Ottawa. [...] J'ai toujours refusé et je crois que c'est pour cette raison que j'ai attendu plus de quatre ans pour obtenir ma citoyenneté.

Pendant sa nuit de détention à l'aéroport de Chicago, M. SeifEnnasr a été interrogé à trois reprises par des agents de la CBP et du DHS, qui l'ont photographié et qui ont aussi relevé ses empreintes digitales.

Les principales questions du FBI étaient les suivantes : Combien de langues parlez-vous? Où êtes-vous né? Quel est votre pays d'origine? Quand l'avez-vous quitté? Des membres de votre famille sont-ils toujours là? Lesquels? [...] Avez-vous essayé de renverser le gouvernement des États-Unis? Dans quelle mosquée d'Ottawa allez-vous prier habituellement?

²⁹ http://www.muslimadvocates.org/documents/Unreasonable_Intrusions_2009.pdf.

M. SeifEnnasr s'est senti victime de profilage ethnique et religieux. Non seulement les agents des États-Unis ont-ils fait preuve de discrimination à son égard, mais ils ont rendu son épreuve encore plus humiliante en ne lui permettant pas d'utiliser son tapis de prière dans sa cellule et en lui offrant, au coucher du Soleil, un sandwich au porc pour qu'il mette fin à son jeûne du Ramadan.

Son député, Paul Dewar, l'a aidé à déposer des plaintes officielles, mais M. SeifEnnasr n'a pas pu blanchir sa réputation ni voyager à l'extérieur du Canada depuis mars 2006.

Un musulman du Sud de l'Ontario

Un Canadien musulman du sud de l'Ontario a témoigné de sa malheureuse expérience au poste frontalier de Detroit (Michigan), au printemps 2007. Après avoir été fouillé, puis interrogé pendant neuf heures par la CBP, le FBI et le DHS, on lui a dit qu'il menaçait la sécurité nationale et on lui a enlevé son visa TN-ALÉNA. Jusque-là, ce visa lui avait permis de travailler aux États-Unis.

L'homme, qui tient à garder l'anonymat, travaille pour une entreprise faisant des affaires au Canada et aux États-Unis.

On m'a interrogé longuement au sujet de ma religion, l'islam, d'un voyage en Égypte quelques années auparavant et de différents leaders islamiques. On voulait savoir ce que je pensais des conférenciers islamiques populaires et on m'a interrogé au sujet du Jihad.

Les agents ont saisi son ordinateur portable et inspecté systématiquement sa voiture. Ils ont relevé ses empreintes digitales, l'ont photographié, puis lui ont dit que, comme il menaçait la sécurité nationale, son visa n'était plus valide. Il a ensuite eu la permission de rentrer chez lui en voiture.

L'homme a indiqué que, peu avant cet incident, un agent du SCRS lui avait demandé s'il accepterait de lui transmettre tout ce qu'il savait au sujet de la communauté arabo-musulmane locale. Il affirme qu'il est devenu plus que méfiant quand, une semaine après avoir été refoulé à la frontière des États-Unis, le même agent a communiqué de nouveau avec lui et lui a demandé pourquoi il ne l'avait pas appelé à l'aide pendant sa détention aux États-Unis.

Mahmoud Zeitoun

En mars 2007, Mahmoud Zeitoun a aussi été refoulé à la frontière des États-Unis dans des circonstances suspectes.

Cet étudiant en génie et président de l'Association étudiante musulmane de l'Université Lakehead avait accepté de se rendre à Denver (Colorado), en compagnie d'une dentiste locale qui souhaitait obtenir un agrément aux États-Unis. M. Zeitoun devait agir comme patient pendant l'examen.

M. Zeitoun, qui est né au Liban mais qui possède un passeport canadien, a été détenu et interrogé pendant une journée entière à l'aéroport international Minneapolis-St. Paul (Minnesota), en route pour Denver.

Lorsque les agents de la CBP lui ont parlé pour la première fois à l'aéroport, ils lui ont dit qu'il pouvait entrer aux États-Unis à la condition d'en repartir par un autre point de sortie entre 7 h 30 et 19 h 30, ce qui entraînait en conflit avec son vol de retour. Quand il a demandé à parler avec un superviseur, on lui a dit qu'il avait besoin d'un visa pour entrer aux États-Unis. Les agents de la CBP, du DHS et du FBI ont gardé M. Zeitoun en détention pendant 12,5 heures.

Je me sentais insulté. J'avais peur. Je me sentais très, très faible. J'avais l'impression d'être torturé. J'ai dû rester assis dans la salle d'interrogatoire toute la journée et répondre à des questions à savoir si j'avais des liens avec le groupe libanais Hezbollah. On voulait savoir si je connaissais des personnes qui vouaient de la haine aux États-Unis. On m'a demandé : « Que pensez-vous des personnes qui participent à des attaques suicide à la bombe? Vous trouvez que ce qu'ils font est acceptable, n'est-ce pas? Si vous nous révélez quelque chose, nous vous laisserons entrer au pays. » Je leur ai dit : « Je vous en prie. Je suis un citoyen canadien. Vous me parlez de gens que je ne connais pas. »

Après avoir saisi son ordinateur portable, les agents ont dit à M. Zeitoun qu'il serait enfermé dans une cellule s'il ne donnait pas son mot de passe de courriel au garde-frontière.

M. Zeitoun croit, du moins en partie, qu'il a été arrêté parce qu'il a déjà été détenu pendant plus de cinq heures au poste frontalier américain de Sault Ste. Marie en 2005. À ce moment-là, les autorités frontalières avaient noté dans la base de données commune qu'on lui avait refusé le droit d'entrée aux États-Unis, ce que M. Zeitoun n'a appris que pendant sa détention à Minneapolis.

M. Zeitoun a pu revenir au Canada par avion après avoir eu la permission de téléphoner à son frère, qui a communiqué avec un chargé de cours de l'Université Lakehead. Ce dernier a parlé à un enquêteur canadien en matière de sécurité nationale, lequel a donné un bref coup de fil à « un ami » aux États-Unis, puis a rappelé pour dire que M. Zeitoun serait libéré avant 21 h.

D^r Munir El-Kassem

Quelques mois plus tard, soit le 5 mai 2007, D^r El-Kassem, un dentiste, a pris un vol Québec-Milwaukee (Wisconsin). Pendant l'escale à l'aéroport de Detroit, on l'a arrêté, on a relevé ses empreintes digitales et on l'a interrogé pendant des heures.

À la question sur la raison de mon voyage aux États-Unis, j'ai répondu que j'allais faire un exposé sur l'Islam dans le cadre d'une conférence interreligieuse. On m'a emmené dans une salle à part et, pendant quatre heures, on m'a inondé de questions sur toutes sortes de sujets, dont ma famille au Canada, et on m'a demandé si j'avais déjà rencontré Oussama ben Laden ou Saddam Hussein. On m'a aussi demandé si j'aimais « Dieu ou Allah ». Pendant tout ce temps, je ne pouvais pas m'empêcher de penser à Maher Arar...

D^r El-Kassem est directeur de la clinique de l'École de médecine dentaire de l'Université Western Ontario (London), aumônier universitaire et défenseur réputé du dialogue

interreligieux. Un mois après cet incident fâcheux, Peter MacKay, alors ministre des Affaires étrangères, lui a dit qu'il avait donné des directives à son personnel afin qu'une enquête complète soit menée sur les événements ayant entouré sa détention. Il lui a aussi affirmé qu'il avait abordé la question avec la secrétaire d'État des États-Unis de l'époque, Condoleeza Rice, qui a promis de faire enquête.

D^r El-Kassem n'a toujours pas eu de nouvelles, ni d'Ottawa ni de Washington. Même s'il est souvent invité à prendre la parole pour promouvoir le dialogue interreligieux, il ne va plus aux États-Unis.

Je ne veux pas perdre mon temps à répondre à des questions ou à être détenu à la frontière. Résultat? Une voix modérée a été réduite au silence et ne peut plus participer au dialogue pour la paix.

Munir El-Kassem

1.7 Le passage frontalier de Peace Arch – une expérience unique

Avec plus de deux millions de véhicules qui y passent par année, le poste frontalier entre Surrey (Colombie-Britannique) et Blaine (Washington) est le troisième point d'entrée le plus achalandé au Canada.

Le 25 novembre 2009, les agissements d'agents canadiens ont braqué la lumière sur ce poste frontalier – connu sous les noms de Peace Arch et Douglas, lorsque la journaliste américaine bien connue, Amy Goodman y fut détenue, interrogée et photographiée. Le fonctionnaire de l'ASFC voulait savoir si elle avait l'intention de parler des Jeux olympiques d'hiver lors de sa causerie qui devait avoir lieu à Vancouver.

« Je ne comprenais pas très bien à quoi il (agent frontalier) faisait allusion... C'était évident qu'il ne me croyait pas. Il n'arrêtait pas d'insister : 'Vous niez que vous allez parler des Olympiques. Je lui ai dit : Ce n'est pas ce que j'ai prévu pour ce soir, » a raconté Amy Goodman sur les ondes de son émission de télé/radio quotidienne diffusée par plus de 800 postes au Canada et aux États-Unis. Elle a expliqué qu'elle avait indiqué aux agents que sa causerie porterait sur l'assurance-maladie, les changements climatiques, les guerres en Irak et en Afghanistan, ainsi que sur la crise économique mondiale³⁰.

Elle avait invité à prendre la parole à la Bibliothèque de Vancouver pour faire la promotion de son nouveau livre *Breaking the Sound Barrier* (Briser le mur du son), et pour participer à une activité de collecte de fonds.

Les agents des services frontaliers ont aussi inspecté tous ses documents et les ordinateurs portables de ces deux compagnons de voyage.

Il est sensé y avoir une séparation entre l'État et la presse. C'était un enjeu très sérieux du fait que l'État a scruté mes documents, qu'il a passé au crible mes notes et qu'on m'a demandé le sujet de ma causerie. Si les journalistes craignent de faire

³⁰ http://i1.democracynow.org/2009/11/30/amy_goodman_detained_at_canadian_border (Consulté le 20 décembre 2009.)

*l'objet de surveillance, il sera difficile pour le public d'avoir accès à l'information. Et l'information est garante de la démocratie*³¹.

Amy Goodman

Environ 90 minutes plus tard, après qu'on ait pris sa photo, les agents de l'ASFC lui ont permis de se rendre à Vancouver à la condition qu'elle quitte le Canada dans les 48 heures. Un porte-parole de l'ASFC a indiqué que les agents ont droit de poser des questions aux individus jusqu'à ce qu'ils soient convaincus qu'ils « satisfont toutes les exigences pour entrer au Canada.³² »

Deux semaines plus tard, Marla Renn, un membre du Réseau de résistance olympique à Vancouver a révélé qu'elle a été harcelée par des agents des services frontaliers canadiens après avoir été refoulée des États-Unis où elle devait participer à un événement communautaire à Portland (Oregon). (Elle avait été précédemment interdite aux États-Unis parce qu'elle était chômeuse.)

Les agents frontaliers américains m'ont détenu pendant six heures au cours desquelles, j'ai été interrogé, on a relevé mes empreintes digitales et on a photocopié mes notes. On m'a obligé de signer un document officiel indiquant qu'on m'avait refusé l'entrée aux États-Unis parce que je ne pouvais prouver que j'avais des liens ou des fonds au Canada. On a invoqué le fait que je suis sans-emploi bien que je n'aie pas de dossier criminel, que je suis mariée et que je viens d'obtenir un diplôme d'enseignement. Remise en liberté, on m'a escortée jusqu'à la frontière canadienne et les agents américains ont remis aux agents canadiens mon téléphone portable, ma caméra et mes notes. J'ai dû me soumettre à deux autres heures d'interrogatoires portant sur les activités dans le mouvement contre les Olympiques, notamment cette question évidente : « Aviez-vous l'intention de recruter des gens à Portland à la cause anti-olympique? »³³

Marla Renn

Si, au cours des derniers mois, l'accent a été mis sur la sécurité en lien avec les Jeux olympiques de Vancouver, plusieurs témoignages recueillis dans le cadre de ce projet de recherche, portent sur les agissements des agents des services frontaliers américains qui semblent particulièrement prompt à brandir leur arme ou leur vaporisateur de poivre de cayenne.

Desiderio Fortunato a appris à ses dépens que le fait de demander à un agent de la CBP de dire « s'il vous plaît » pouvait être dangereux pour sa santé et lui causer des ennuis à la frontière pour des années.

³¹ <http://statismwatch.ca/2009/11/26/border-guard-are-now-olympic-thought-police-amy-goodman-detained/> (Consulté le 20 décembre 2009.)

³² Josh Wingrove, "U.S. journalist says she was delayed at border, questioned about speech", *Globe and Mail*, le 26 novembre 2009.

³³ <http://www.straight.com/article-275905/vancouver/marla-renn-attempts-silence-dissent-wont-stifle-resistance-2010-olympics> (Consulté le 20 décembre 2009.)

M. Fortunato, 55 ans, est un professeur de danse de Coquitlam (Colombie-Britannique). Il a été vaporisé de poivre, immobilisé par les gardes-frontières américains, menotté et interrogé pendant trois heures parce qu'il avait demandé à un agent d'être un peu plus courtois. Natif du Portugal et citoyen canadien depuis plus de 25 ans, il a dit croire qu'on l'interroge souvent à la frontière parce qu'il a un accent et la peau foncée.

L'agent a été très grossier. Il m'a demandé pourquoi je me rendais aux États-Unis et ce que je faisais comme travail, puis il m'a dit de couper le moteur. C'était une de ces journées où je ne pouvais pas tolérer son impolitesse et j'ai décidé de réagir. Je lui ai donc demandé de dire « s'il vous plaît ». Nous avons échangé quelques mots et il a parlé d'utiliser son vaporisateur de poivre... Je croyais que c'était seulement une menace, mais il l'a utilisé!

Après l'incident, M. Fortunato a dû rencontrer des responsables de la CBP et du DHS, leur prouver qu'il n'avait pas de casier judiciaire et expliquer encore une fois pourquoi il se rendait aux États-Unis. Il possède une résidence secondaire à Blaine (Washington), où il aime aller se reposer. Selon le moment de l'année, il pouvait s'y rendre plusieurs fois par semaine. Maintenant, les 25 km à franchir peuvent lui prendre plus de deux heures parce qu'il est toujours arrêté et envoyé à un contrôle secondaire.

Chaque fois que je me rends à Blaine, ma voiture est fouillée de fond en comble. [...] Certains agents me connaissent et sont embarrassés d'avoir à fouiller ma voiture et à m'interroger chaque fois. J'attends toujours des excuses. Je veux que les gardes-frontières tiennent leur engagement d'être courtois avec les visiteurs.

Le 13 mars 2009, plusieurs agents de la CBP ont pointé leur arme sur Michael Greene. Ce propriétaire d'une entreprise de technologie de l'île San Juan (Washington) a été victime d'une erreur sur la personne.

L'agent m'a demandé mon nom et, presque aussitôt, j'ai vu des agents des douanes sortir en masse de l'immeuble. Un agent a crié à quelqu'un de sortir de sa voiture. Sur le coup, je ne savais pas qu'il s'adressait à moi. Puis, entre six et douze agents ont pointé leur arme sur moi. J'ai été menotté et emmené à l'intérieur pour être interrogé... Tout un choc!

M. Greene revenait chez lui après avoir participé à un concours de cornemuse organisé par la *British Columbia Pipers Association*, à l'Université Simon Fraser. Après avoir été enfin relâché, il a découvert qu'un fugitif de l'Iowa, « armé et dangereux », dont la date de naissance correspondait plus ou moins à la sienne, avait utilisé le faux nom de Mike Greene. Toutefois, selon la description du fugitif, il s'agissait d'un Noir pesant 220 livres.

J'ai dit à l'agent : « Je pèse 190 livres et je suis très blanc. » Il m'a répondu : « Nous avons dû vous faire tellement peur que vous avez changé de couleur. » (We must have scared the black out of you.)

Michael Green

Selon M. Greene, la réaction des autorités frontalières a été excessive. Quelques semaines plus tard, pendant le congé de Pâques, il a été arrêté encore une fois, même s'il avait pris soin de traverser la frontière pendant une période calme — tôt le matin — et d'informer immédiatement l'agent de ce qui s'était passé la dernière fois. M. Greene a été détenu et les agents ont déployé leur arme encore une fois. « Je leur ai dit qu'ils faisaient une grave erreur. » On lui a conseillé de s'inscrire au TRIP, un programme d'enquête et de réparation du DHS, pour dissiper toute confusion. Six mois plus tard, il n'avait toujours pas eu de nouvelles au sujet de sa demande. En attendant, il a décidé qu'il était plus sécuritaire de rester à la maison que de s'aventurer au Canada.

Hector Perez, un résident de Richmond (Colombie-Britannique), a connu une expérience semblable. Il n'en croyait pas ses yeux, lui non plus, quand six à dix agents de la CBP ont pointé leur arme sur lui le jour où il a voulu se rendre à Bellingham (Washington) pour une fin de semaine de magasinage à l'occasion de la fête du Travail.

Le 6 septembre 2009, j'ai voulu traverser la frontière au poste de Peace Arch, avec ma femme et ma fille âgée de 23 mois. L'agent a vérifié nos passeports dans l'ordinateur et je croyais que nous reprendrions la route en quelques minutes, comme d'habitude.

Mais ce qui est arrivé par la suite était tellement surréaliste que j'ai cru que c'était une blague ou que je n'entendais pas bien.

L'agent des services frontaliers qui était à la guérite m'a demandé de mettre ma voiture à l'arrêt et de couper le moteur, ce que j'ai fait. Je l'ai ensuite entendu dire dans un appareil radio bidirectionnel : « Quelque chose sur la voie 6. » Je n'y ai pas pensé sur le coup, mais il s'agissait de la voie dans laquelle nous nous trouvions. L'agent m'a ensuite demandé de retirer la clé de contact et de la lui donner, ce que j'ai fait aussitôt. Pendant ce temps, ma femme, assise sur la banquette arrière, a remarqué que beaucoup d'agents des douanes commençaient à sortir de l'immeuble. L'agent dans la guérite m'a ensuite ordonné de sortir de la voiture. Pendant que j'obtempérais, j'ai entendu quelqu'un crier : « Mains en l'air! » Et c'est ce que j'ai fait. J'ai alors vu au moins six à dix agents alignés côte à côte, pointant leur arme sur moi et vers l'arrière de ma voiture, où ma femme et ma fille étaient assises.

On m'a ensuite crié de me retourner, toujours les mains en l'air, et de commencer à reculer dans leur direction. À leur demande, j'ai ensuite dû mettre mes mains derrière mon dos. J'ai tout de suite été menotté et emmené dans l'immeuble, pendant que d'autres agents restaient derrière. À l'intérieur, tout le monde me dévisageait, comme si j'étais un criminel.

On m'a emmené dans une pièce sans fenêtre, où se trouvaient deux ou trois autres agents. L'un d'eux m'a fouillé, un autre a pris mon portefeuille dans ma poche arrière et a commencé à compter mon argent. [...] Après m'avoir fouillé, ils ont pris mon portefeuille et mes chaussures, ont enlevé mes menottes et m'ont dit de rester là. Et ils ont fermé la porte. Quelques minutes plus tard, ils m'ont dit de sortir de la pièce et m'ont redonné mes chaussures et mon portefeuille.

Un des agents a dit à M. Perez, originaire des Philippines, que sa date de naissance ne correspondait même pas à celle de la « personne armée et dangereuse » qui apparaissait sur leur liste de surveillance.

Je n'ai pas déposé de plainte auprès des autorités américaines parce que j'ai peur que cela n'empire les choses. D'une certaine façon, je ne leur fais plus confiance depuis cet incident. J'espère que personne d'autre ne vivra la même chose que moi, car c'est humiliant et ça fait peur.

Le poste frontalier de Peace Arch est non seulement l'un des plus fréquentés, mais on y trouve un centre controversé de coordination des Jeux olympiques. Selon le DHS, ce nouveau centre de 4,5 millions de dollars US est un site clé pour lutter contre le terrorisme et mener des opérations de sécurité jusqu'à l'ouverture des Jeux olympiques de 2010, à Vancouver, et pendant le déroulement des jeux.

Le centre, installé dans un entrepôt anonyme de 25 000 pieds carrés de Bellingham, peut accueillir 54 représentantes et représentants de quelque 40 organismes étatiques, fédéraux, locaux, tribaux et canadiens, selon ce qu'a déclaré Greg Miller, capitaine de patrouille de l'État de Washington et planificateur principal du centre, à l'Associated Press³⁴ en juillet 2009.

L'Associated Press a rapporté que le DHS avait loué l'immeuble pour deux ans, avec possibilité de renouvellement du bail pour deux autres années. La CBP pourrait y installer sa Direction aérienne et maritime et continuer d'occuper l'immeuble pendant des années, voire des décennies.

Même avant ces incidents survenus en 2009, des participants au projet de recherche avaient signalé dans le cadre de la présente recherche qu'ils avaient été détenus injustement ou traités sans ménagement par des agents des douanes des États-Unis.

On me demande toujours de me ranger sur le côté quand je vais aux États-Unis, ce qui signifie que je vais être interrogé pendant 10 à 30 minutes. Je trouve cela difficile, surtout quand je voyage avec quelqu'un d'autre.

Un résident de Surrey, dont le nom est courant en anglais

Chaque fois que je me rends aux États-Unis, que ce soit par avion ou en passant par le poste frontalier de Peace Arch, je suis arrêté et interrogé. J'aimerais bien faire quelque chose pour que ça cesse. Je suis traité injustement et ciblé à cause de ma religion et de mon origine raciale.

Un étudiant musulman de Vancouver

Andrew Feldmar, 69 ans, est un psychothérapeute réputé de Vancouver. Il ne peut plus aller visiter ses enfants qui vivent aux États-Unis depuis qu'un agent de la CBP l'a arrêté à la frontière en août 2006, a entré son nom dans un moteur de recherche Internet et a jugé qu'il ne pouvait entrer aux États-Unis à cause d'un article, rédigé en 2001, dans lequel il décrivait ses expériences avec le LSD dans les années 1960. On l'a détenu pendant des heures, on a

³⁴ http://seattletimes.nwsourc.com/html/travel/2009542927_webolympicsborder26.html.

relevé ses empreintes digitales et on lui a interdit d'entrer aux États-Unis tant qu'il n'aurait pas prouvé qu'il a été « réhabilité », même s'il n'a pas de casier judiciaire.

Vers la même époque, José Santos, de Langley (Colombie-Britannique), se rendait avec sa famille à Bellingham (Washington), près du poste frontalier, pour une lecture de poésie dans un café-restaurant. Victime d'une erreur sur la personne, M. Santos, qui porte le même nom qu'un fugitif américain et qui arborait alors d'impressionnants favoris, a été détenu plusieurs heures à la frontière par les agents américains, pendant que sa femme et son enfant étaient retenus dans une autre pièce.

Un agent des douanes a glissé à sa femme, Carla Braun, une note qui disait : « Cet homme vous tient-il en otage, vous et votre enfant? Vous pouvez nous dire la vérité. Vous êtes en sécurité ici. »

1.8 L'harmonisation des banques de données

L'harmonisation des banques de données du Canada et des États-Unis a entraîné l'application inégale des règles et règlements relatifs aux contrôles frontaliers, sans compter que l'information incomplète ou incorrecte emmagasinée dans ces banques ont causé de graves problèmes pour un certain nombre de voyageurs.

Patrick Adams, qui habite à Newark (New York), est un étudiant de Rutgers inscrit au palmarès du doyen. Il n'est pas près d'oublier son voyage avorté à Montréal, en mai 2008. Il a pris le train New York-Montréal avec sa grand-mère afin d'assister à la collation des grades de sa cousine à l'Université McGill.

Ma grand-mère m'a réveillé pour me dire que des agents des douanes vérifiaient des documents. [...] Ils ont fini par me demander de les accompagner jusqu'à un wagon à l'arrière du train. Ma grand-mère et moi étions déconcertés et nous ne savions pas ce qui se passait. [...] Un des quatre agents s'est informé de la raison de mon voyage au Canada et m'a demandé si j'avais déjà été condamné pour une infraction. Je lui ai dit « Non ». Il m'a alors demandé si j'avais déjà été arrêté et j'ai répondu : « Oui, une fois. » Il a ensuite lu les chefs d'accusation : obstruction à la justice et avoir opposé résistance à l'arrestation. J'étais étonné qu'il sache cela! J'ai dit que j'avais été arrêté, mais qu'il y avait eu non-lieu, faute de preuves. [...] Comme l'affaire ne s'était jamais rendue en cour et que j'étais innocent, j'ai été abasourdi et embarrassé.

Étant donné que les renseignements dans les bases de données communes à la CBP et à l'ASFC n'étaient pas à jour, Patrick s'est retrouvé coincé, en pleine nuit, à la frontière entre le Québec et l'État de New York. Il a été escorté sans cérémonie hors du train avec un touriste français et amené en voiture au poste frontalier de Plattsburgh.

Sa grand-mère n'avait aucune idée de ce qui lui était arrivé. La pile de son téléphone cellulaire étant à plat, il n'avait aucun moyen de la joindre pour lui indiquer où il était.

Cette expérience a été un véritable cauchemar. Peut-être que l'agent qui m'a fait sortir du train croyait que j'étais dangereux. Peut-être aussi qu'il avait

encore moins de sympathie pour moi parce que j'étais jeune [...] et que je portais des bottes et un chandail en molleton avec capuchon.

Patrick Adams

2. LE PROGRAMME DE PROTECTION DES PASSAGERS

Le PPP, entré en vigueur le 18 juin 2007, est une mesure gouvernementale hautement secrète. Transports Canada avait évalué son coût de mise en œuvre en 2007, à 13,8 \$ millions pour les premières cinq années du programme et de 2,9 millions \$ pour les années subséquentes. Ce programme n'a jamais fait l'objet de discussions au Parlement d'un examen. Pourtant, une poignée de bureaucrates avec la contribution de la GRC et du SCRS, ont le pouvoir de désigner des individus qui représentent « une menace immédiate à la sûreté aérienne » et de placer leurs noms sur une liste d'interdiction de vol, ce qui a de graves conséquences. Ces personnes n'ont aucun moyen de connaître à l'avance si leur nom figure sur la liste; pourquoi elles ont été ciblées; comment corriger les informations erronées dans leurs dossiers ou encore, comment se défendre.

Pour mieux comprendre comment le Canada en est venu à élaborer et à mettre en œuvre le PPP, il serait utile d'examiner l'évolution et l'allongement de la liste américaine d'interdiction de vol et son incidence sur les voyageurs.

2.1 L'incidence de la liste d'interdiction de vol des États-Unis

Le 11 septembre 2001, il y avait exactement 16 noms sur la liste originelle de surveillance qu'utilisaient les États-Unis pour le contrôle des passagers aériens³⁵. À la fin de 2008, environ 1,1 million de noms apparaissaient sur une myriade de listes de surveillance, dont la liste d'interdiction de vol.

Selon un rapport de vérification des listes de surveillance du FBI effectué par le Bureau de l'inspecteur général du ministère de la Justice des États-Unis, publié début mai 2009, cette liste comporte un taux d'erreur de près de 35 %³⁶. La liste, issue de pas moins de 16 organismes différents de renseignements³⁷, est criblée d'erreurs et d'inexactitudes. Certains individus sont particulièrement vulnérables car leur nom est souvent mal orthographié, de même que ceux portant des noms courants comme Robert Johnson ou le très répandu John Smith.

En octobre 2006, *60 Minutes*, l'émission d'affaires publiques de CBS, a obtenu une copie de la liste d'interdiction de vol des États-Unis et constaté qu'elle contenait les noms de 14 des 19 pirates de l'air du 11 septembre 2001 – qui étaient morts depuis cinq ans – et un certain nombre de personnes bien connues, comme Zacarias Moussaoui, le terroriste condamné, qui purge une peine d'emprisonnement à perpétuité au Colorado, et Saddam Hussein, qui était jugé à Bagdad à l'époque. L'émission a aussi révélé que le président bolivien Evo Morales et le président libanais Nabih Berri – maintenant président du parlement libanais –

³⁵ <http://www.aclu.org/safefree/resources/18752res20041110.html>.

³⁶ <http://www.usdoj.gov/oig/reports/FBI/a0925/final.pdf>

³⁷ <http://www.gao.gov/new.items/d06385.pdf>

figuraient aussi sur la liste. (Après la diffusion de l'émission, le FBI a fait savoir qu'il avait retiré leurs noms de la liste).³⁸

Les listes de surveillance des États-Unis s'allongeaient démesurément, de même que le nombre de plaintes de la part de passagers retardés ou à qui l'on avait refusé l'accès au voyage aérien. Des milliers de voyageurs, dont des enfants en bas âge, des personnalités connues, comme l'ancien sénateur Edward Kennedy ou même l'ex-ministre canadien de la Défense Bill Graham, ont découvert qu'ils portaient le même nom ou un nom semblable à une personne figurant sur la liste et qu'ils seraient toujours l'objet de vérifications supplémentaires. Même quelques policiers des airs fédéraux³⁹ se sont vu interdire l'accès à des vols qu'ils avaient pour mission de protéger, parce que leur nom avait été mis par erreur sur la liste, et l'ancien secrétaire du DHS Michael Chertoff, admettait en 2008 qu'une importante compagnie aérienne américaine enregistre 9 000 faux positifs par jour⁴⁰.

Aux États-Unis, la *Transportation Security Administration* (TSA) utilise deux listes de surveillance différentes. La plus connue est la liste d'interdiction de vol, une liste de personnes qui ne sont autorisées à prendre l'avion en aucune circonstance. L'autre, dite « *Selectee list* », contient les noms de gens dont les cartes d'embarquement portent la cote SSSS (*Secondary Security Screening Selectee*) et qui devront toujours subir un contrôle supplémentaire de leur personne et de leur bagage à main.

Il est pratiquement impossible de faire retirer son nom de la liste d'interdiction de vol des États-Unis. Maher Arar y figure encore, plus de deux ans après avoir été disculpé par la Commission d'enquête, présidée par le juge Dennis O'Connor, qui a formellement déterminé qu'il n'existait aucune preuve le reliant au terrorisme. Le gouvernement canadien s'est excusé pour les mauvais traitements qui lui ont été infligés et lui a accordé un dédommagement de plus de 10 millions de dollars. Mais son nom et celui des autres membres de sa famille demeurent sur la liste américaine.

Seuls les organismes d'application de la loi ou les services de renseignements qui ont inscrit le nom sur la liste peuvent le retirer⁴¹. En 2007, suite à des plaintes formulées par des voyageurs victimes de faux positifs et d'erreur d'identification, le DHS a instauré le *Travel Redress Inquiry Program* (TRIP – Programme d'enquête et de réparation à l'intention des voyageurs), qui était censé aider les voyageurs à surmonter les tracasseries administratives en plaçant leur nom sur une liste de personnes « autorisées ». Dès le début, ce programme a été critiqué et qualifié d'inefficace par les voyageurs et les défenseurs des libertés civiles. Un rapport récent de l'inspecteur général du DHS a confirmé que, « dans la plupart des cas », le programme a peu fait pour améliorer la situation.

Ce rapport du 11 septembre 2009 a dégagé de nombreuses failles au plan de la sécurité, de la vie privée, de la rapidité d'exécution et de l'efficacité administrative. Il a aussi révélé que non seulement certaines compagnies aériennes n'utilisaient pas la liste des personnes

³⁸ http://www.cbsnews.com/stories/2006/10/05/60minutes/main2066624_page3.shtml?tag=contentMain;contentBody

³⁹ <http://www.nationalterroralert.com/updates/2008/04/30/air-marshals-grounded-in-no-fly-list-mixup/>

⁴⁰ <http://www.nytimes.com/2008/05/15/opinion/15thu3.html>

⁴¹ <http://www.wired.com/politics/security/news/2005/09/68974>

« autorisées », mais qu'un transporteur aérien se servait par erreur de cette liste pour soumettre des passagers à une deuxième vérification⁴².

C'est sur cette toile de fond que le Canada a entrepris d'élaborer et de mettre en place sa propre liste d'interdiction de vol, d'autant plus que les médias avaient rapporté pour la première fois en 2006, que des compagnies aériennes canadiennes utilisaient la liste d'interdiction de vol des États-Unis pour leurs vols intérieurs, alors que la loi canadienne ne l'exigeait pas⁴³.

Dans son étude comparative des listes d'interdiction de vol des États-Unis et du Canada, Colin Bennett, politologue de l'Université de Victoria et un défenseur de la vie privée, explique que le Canada a élaboré sa propre liste pour tenter d'enrayer l'utilisation de la liste d'interdiction de vol des États-Unis au pays : « Les deux options – remettre des listes de passagers ou vérifier leurs noms sur les listes des États-Unis – ont été jugées inacceptables par le gouvernement canadien. Vérifier les noms sur une liste canadienne plus précise est donc apparu comme étant une solution plus acceptable⁴⁴ ».

Comme les transporteurs aériens canadiens se servaient de la liste des États-Unis, un nombre croissant de passagers rencontraient des problèmes et n'avaient d'autre recours que l'inefficace TRIP du DHS.

L'un d'eux a été le député du Nouveau Parti démocratique de Winnipeg, Pat Martin, qui pendant près de deux ans a essayé de faire retirer son nom de la liste des États-Unis.

Cela a été vraiment très déplaisant. On est littéralement gardé à vue pendant qu'ils décident s'ils vont vous donner une carte d'embarquement. C'est terriblement stigmatisant.

Le député Pat Martin cité dans le *Toronto Star*, 28 octobre 2006

Le député a réussi à faire retirer son nom de la liste, mais on ignore comment il s'y est pris.

C'est année-là, en 2006, Transports Canada a reçu entre 40 et 50 plaintes de Canadiennes et Canadiens touchés par une irrégularité, retardés ou interdits de vol en raison de l'application, au Canada, de la liste d'interdiction de vol des États-Unis.

Lorsque les représentants de la CSILC ont demandé des statistiques pour 2008, un responsable de Transports Canada a affirmé que le ministère ne conservait aucun chiffre concernant la liste américaine.

2.2 La liste des États-Unis est toujours utilisée au Canada

⁴²

http://www.btonline.com/businesstravelnews/headlines/frontpage_display.jsp?vnu_content_id=1004023167 (Consulté le 23 octobre 2009.)

⁴³ http://web.uvic.ca/~polisci/bennett/pdf/No%20fly%20lists%20_final_.pdf

⁴⁴ Colin Bennett, "Unsafe at Any Altitude: The Comparative politics of "no-fly lists" in the United States and Canada," http://web.uvic.ca/polisci/bennett/pdf/No%20fly%20lists%20_final_.pdf

Les lignes aériennes canadiennes — en particulier Air Canada — ont continué de vérifier si les noms de leurs passagers étaient inscrits sur la liste américaine d'interdiction de vol, même après l'instauration du PPP du Canada le 18 juin 2007. En fait, avant l'application de la liste canadienne d'interdiction de vol, Transports Canada et l'industrie canadienne du transport aérien avaient prêté que la liste américaine resterait en usage⁴⁵.

Lorsque des responsables de ce projet ont rencontré des fonctionnaires de Transports Canada à Ottawa le 6 mai 2008, Allan Kagedan, alors chef de la politique de la sûreté de l'aviation du ministère, a reconnu que les compagnies aériennes canadiennes utilisaient toujours la liste des États-Unis. Il a mis sur le compte de cette liste démesurée une bonne partie des problèmes d'erreurs d'identification de voyageurs canadiens. Selon lui, le Canada ne pouvait pas faire grand-chose pour mettre fin à cette pratique, étant donné que les compagnies aériennes peuvent faire ce qu'elles veulent.

Shahid Mahmood

Shahid Mahmood, un citoyen canadien, caricaturiste et architecte de Toronto, est peut-être la première victime de la liste d'interdiction de vol américaine en sol canadien. Au mois de mai 2004, Air Canada a refusé de lui vendre un billet pour se rendre de Vancouver à Victoria. Toutefois la compagnie était prête à vendre un billet à son épouse qui voyageait avec lui.

M. Mahmood a déposé une plainte auprès d'Air Canada et de la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) alléguant qu'il avait été victime de profilage racial. Depuis le mois de mai 2007, Air Canada lui a fourni toutes sortes d'explications, notamment qu'il était arrivé trop tard pour monter à bord de l'avion (mais pas son épouse) et qu'il n'avait pas les pièces d'identité requises (il avait son permis de conduire qui était une pièce d'identité reconnue à l'époque).

En décembre 2009, la CCDP a finalement accepté de référer sa cause au Tribunal des droits de la personne, ouvrant ainsi la voie à une première enquête publique sur l'utilisation des listes d'interdiction de vol au Canada.

Dans une lettre à M. Mahmood, le commissaire adjoint David Langtry a expliqué que la preuve avait démontré qu'il avait été ciblé mais qu'Air Canada « a fourni des explications contradictoires. » Il a ajouté : « Compte tenu de toutes ces circonstances, une enquête du Tribunal est justifiée.⁴⁶ »

M. Mahmood a déploré la lenteur de cette enquête en faisant remarquer que « deux premiers ministres ont été élus et se sont succédés, et il qu'il y a eue deux différents présidents aux États-Unis, et toujours aucune solution à l'horizon ». De plus cette situation l'a empêché de voyager aux États-Unis au cours des cinq dernières années.

Abdullah Almalki

⁴⁵ <http://www.redorbit.com/news/display?id=943116>.

⁴⁶ <http://www.thestar.com/news/canada/article/740920--tribunal-to-probe-no-fly-case> (Consulté le 20 décembre 2009.)

Au début du mois de décembre 2009, Abdullah Almalki, un Canadien victime de torture en Syrie, et un des trois hommes qui a fait l'objet de la Commission d'enquête Iacobucci, devait prendre la parole devant l'assemblée annuelle du Conseil canadien des réfugiés qui avait lieu à Windsor, Ont. Le sujet de sa causerie : « la citoyenneté à deux vitesses ».

Toutefois l'ingénieur qui habite Ottawa n'a pas pu assister à l'assemblée parce qu'on lui a interdit l'accès à un vol à destination de Windsor. On lui avait pourtant remis une carte d'embarquement mais qu'on lui a retiré quelques minutes avant de monter à bord de l'aéronef. On lui a alors expliqué qu'il pourrait se rendre à Toronto seulement parce qu'il lui était « interdit de voyager dans l'espace aérien américain ».

Le lendemain, lorsque son cas a été soulevé aux Communes, le ministre de la Sécurité publique d'alors, Peter Van Loan, a soutenu que le gouvernement ne pouvait faire grand-chose puisqu'il s'agit des listes d'interdiction d'autres pays. « Nous ne contrôlons pas la liste américaine d'interdiction de vol. Nous ne contrôlons pas la liste d'interdiction de vol d'autre pays », a-t-il dit.

« C'est très frustrant d'apprendre que je ne peux voyager librement au Canada sans justification », a déclaré M. Amalki en expliquant qu'il subit encore les conséquences de « la terrible désinformation disséminée par les agences canadiennes au sujet de moi-même et de ma famille. »

« Qui a décidé qu'on m'empêcherait de monter à bord d'un vol intérieur pour Windsor ? » a-t-il demandé. Il a révélé qu'au début de 2009, son épouse et son fils aîné, alors âgé de 15 ans, ont rencontré des problèmes lorsqu'ils ont voulu monter à bord d'un avion au départ de Vancouver. Sa femme avait alors dû montrer au préposé de la compagnie d'aviation, une copie du rapport de 544 pages de la Commission Iacobucci.

Adil Charkaoui

Le 3 juin 2009, un vol d'Air Canada en provenance de Fredericton à destination de Montréal a dû faire demi-tour alors qu'il survolait le nord du Maine parce le nom d'un passager aurait figuré sur la liste d'interdiction de vol des États-Unis.

Cet avion transportait Adil Charkaoui et deux agents de l'ASFC qui l'escortaient. M. Charkaoui, né au Maroc, père de trois enfants et résident permanent, a été arrêté en vertu d'un certificat de sécurité en 2003 et accusé de terrorisme par le SCRS. En février 2009 la Cour fédérale ayant levé les nombreuses restrictions contre lui, il était libre de voyager pour première fois en six ans.

Le 31 mai 2009, il a entamé une tournée de conférences à travers le Canada pour mettre en lumière la situation des victimes de certificats de sécurité et dénoncer les procès secrets au Canada. Il a confié aux journalistes qu'il se trouvait depuis 45 minutes à bord du vol en provenance de Fredericton lorsque les autorités américaines ont ordonné à l'avion de faire demi-tour et retourner au Nouveau-Brunswick, où lui-même et les deux agents de l'ASFC ont dû descendre de l'appareil.⁴⁷

⁴⁷ <http://www.cbc.ca/canada/story/2009/06/26/charkaoui-flight-return026.html>

M. Charkaoui a dit que la compagnie aérienne lui a dit que quelqu'un avait avisé par téléphone les autorités américaines de sa présence sur le vol, quoiqu'il ait obtenu la permission de Transports Canada et de l'ASFC de voyager. Qualifié de terroriste par l'ASFC et emprisonné pendant deux ans en application d'un certificat de sécurité, son nom n'était pas sur la liste canadienne d'interdiction de vol, puisqu'on l'avait autorisé à voler de Montréal à Halifax quelques jours plus tôt. (N.B. En octobre 2009, une juge de la Cour fédérale a cassé le certificat de sécurité contre M. Charkaoui sur la base de la preuve que le gouvernement a permis au tribunal d'examiner.)

La porte-parole d'Air Canada, Isabelle Arthur, a informé par courriel à la *Canadian Press* que le vol du 3 juin 2009 « avait été autorisé par les autorités américaines avant le décollage, [mais] que son entrée dans l'espace aérien des États-Unis avait été ensuite refusée. »

Le premier ministre Stephen Harper a de plus indiqué à un reporter de la CBC que le Canada coopérait régulièrement avec « nos amis américains » sur des questions de sécurité et que, M. Charkaoui étant sur la liste d'interdiction de vol des États-Unis, le Canada avait l'obligation de la faire respecter⁴⁸.

On ne sait pas comment le premier ministre du Canada a obtenu cette information, car la liste des États-Unis est un secret bien gardé. De fait, elle est si secrète que Cathy Berrick, l'ex-directrice de la *Homeland Security and Justice Issues* du *General Accounting Office* a avoué que le gouvernement américain expurge les listes qu'il remet aux compagnies aériennes, parce que les organismes de renseignements qui fournissent les noms ne veulent pas que ces listes circulent parmi les employés aéroportuaires dans les pays étrangers, de peur qu'elles ne finissent dans les mains des terroristes⁴⁹.

M. Charkaoui a déclaré à la *Montreal Gazette* qu'il a pu prendre l'avion pour Vancouver dans le cadre de sa tournée pan-canadienne à la fin de juin 2009⁵⁰, mais il n'a pas indiqué quelle compagnie aérienne il a utilisé ni si l'avion avait survolé les États-Unis.

Hernando Calvo Ospina

Ce qui est arrivé à M. Charkaoui rappelle un incident similaire survenu deux mois plus tôt à Hernando Calvo Ospina, un journaliste colombien vivant en France. Le 18 avril 2009, M. Ospina – qui a critiqué la politique étrangère des États-Unis – était en route pour le Nicaragua via Mexico pour le compte du *Monde Diplomatique*. Cinq heures avant l'atterrissage prévu du vol Paris-Mexico d'Air France, le vol a été dévié sur Fort-de-France, Martinique. Le capitaine a informé les passagers que les États-Unis n'autorisaient pas l'avion à survoler leur territoire, parce que l'un des passagers constituait une menace pour leur sécurité nationale.

⁴⁸ Ibid
⁴⁹

http://www.cbsnews.com/stories/2006/10/05/60minutes/main2066624_page3.shtml?tag=contentMain;contentBody

⁵⁰

<http://www.montrealgazette.com/news/Charkaoui+puzzled+latest+clash+with+authorities/1732859/story.html>

Lorsque l'avion a atterri, M. Ospina a été le seul passager à en descendre. Un fonctionnaire français lui a indiqué qu'il allait être interrogé à la demande des autorités américaines. « Il a dit que je devais savoir qu'après le 11 septembre 2001, les États-Unis avaient renforcé leur travail de 'coopération'⁵¹ ». Après avoir répondu à quelques questions et, entre autres, s'il était catholique et s'il savait comment utiliser des armes à feu, M. Ospina a été autorisé à partir. Air France lui a fourni un hôtel et des repas jusqu'à ce que la compagnie puisse le mettre sur un vol à destination de Managua.

Les États-Unis sont à mettre en œuvre leur nouveau programme *Secure Flight* (voir Section 3), qui transfère des compagnies aériennes au DHS la responsabilité de comparer les noms des passagers avec des listes de surveillance. Le programme a été graduellement mis en place pour les vols intérieurs aux États-Unis en 2009. On ne sait pas si les transporteurs aériens canadiens continueront d'avoir accès à la liste d'interdiction de vol des États-Unis et de l'utiliser pour les vols intérieurs canadiens une fois que le programme sera complètement en place.

Au mois de mars 2009, le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), qui représente les quatre plus importants transporteurs aériens au pays, dont Air Canada, a indiqué que l'application des règlements de *Secure Flight* au Canada « est le résultat net de l'échec du Canada de s'assurer que sa liste d'interdiction de vol soit acceptée comme faisant partie du système continental de sécurité aérienne. »⁵²

Quoi qu'il en soit, les effets de ce programme se feront sentir au Canada en 2010, lorsque les règlements de *Secure Flight* s'appliqueront non seulement à tous les vols au départ et à destination des États-Unis mais aussi ceux qui voyagent dans leur espace aérien, à moins qu'Ottawa et Washington n'en arrivent à une solution négociée.

2.3 La Loi sur la sécurité publique

C'est en août 2005 que l'on a appris que le Canada envisageait de mettre en place sa propre liste d'interdiction de vol lorsque Transports Canada a annoncé qu'il s'entretiendrait avec les parties intéressées sur la « mise en œuvre d'un programme de protection des passagers ». Toutefois, Ottawa avait préparé le terrain pour faire adopter son projet de liste d'interdiction de vol lorsqu'il a présenté d'urgence le projet de loi C-42 : *Loi sur la Sécurité publique*, qui amendait la *Loi sur l'aéronautique*, deux mois après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

Vivement critiqué, le projet de loi C-42 a été retiré, légèrement révisé et présenté de nouveau sous la forme du projet de loi C-55, qui a expiré au feuillet en septembre 2002. Enfin, le projet de loi C-7 : *Loi sur la Sécurité publique*, était présenté en février 2004 et recevait la sanction royale le 6 mai 2004.

Quoique la *Loi sur la Sécurité publique* et les amendements cruciaux à la *Loi sur l'aéronautique* aient été longuement débattus et examinés pendant plus de deux ans, il n'y a

⁵¹ <http://www.alternet.org/story/139606/>

⁵² http://ca.news.yahoo.com/s/capress/100101/utavel/flight_security_2 (Consulté le 2 janvier 2010).

pas eu, au cours de cette période, aucune indication laissant savoir que le gouvernement prévoyait constituer sa propre liste d'interdiction de vol.

Dans le document *Les répercussions des mesures de sûreté aérienne sur la protection de la vie privée*, présenté à la Commission d'enquête sur les mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, la Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, Jennifer Stoddart, a déclaré que son personnel avait examiné les témoignages clés des ministres et fonctionnaires devant tous les comités parlementaires pertinents, entre le 10 décembre 2002 et fin mars 2004. Il a conclu que : « Ces témoins n'ont pas parlé de la possibilité que le gouvernement crée un programme d'interdiction de vol. »⁵³

Fait révélateur, la plupart des observations du public en comité parlementaire, dont celles de la CSILC et de l'ex-commissaire à la protection de la vie privée, George Radwanski, portaient sur le paragraphe 4.82 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui donnait au SCRS et à la GRC le droit de recevoir et d'analyser, sans mandat, les données du DP ou IPV à des transporteurs aériens et exploitants de systèmes de réservation de services aériens, pour comparer les informations sur les passagers à toutes autres données sous leur contrôle. Les amendements ont aussi permis au ministre des Transports d'émettre des directives d'urgence aux termes de l'Article 4.76.

Selon le gouvernement fédéral, lus ensemble, ces amendements à la *Loi sur l'aéronautique* donnent à Transports Canada autorité pour créer et gérer la liste d'interdiction de vol ou la liste de personnes pouvant présenter « une menace immédiate à la sûreté de l'aviation », connue comme la Liste des personnes désignées (LPD). Le programme en tant que tel, qui n'est pas mentionné dans la loi, et les Règlements sur le contrôle de l'identité⁵⁴ établissant les « principes directeurs » du PPP n'ont jamais été examinés ni fait l'objet d'un vote au Parlement.

Au cours de 2009, le Commissariat à la protection des renseignements personnels (CPRP) a effectué une vérification du programme d'interdiction de vol. Cette enquête dont la portée était limitée a été effectuée en vertu de l'article 37 de la *Loi sur la vie privée*. Mme Stoddart a indiqué en novembre 2009, qu'il serait souhaitable de procéder à un examen plus approfondi du PPP, en avouant qu'elle n'avait pas le pouvoir juridique pour ce faire. « Il (le programme) demeure opaque. Son impact sur les vies des Canadiens demeure opaque et c'est préoccupant, » a-t-elle dit en ajoutant qu'elle souhaitait qu'il y ait plus de transparence, un examen parlementaire et une meilleure compréhension des mécanismes du programme.⁵⁵

2.4 Préciser une « personne désignée »

⁵³Jennifer Stoddart *Les répercussions des mesures de sûreté aérienne sur la protection de la vie privée*, en réponse à la Commission d'enquête relatives aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, (6 novembre 2007), p 10.

http://www.priv.gc.ca/information/pub/asm_071107_f.pdf

⁵⁴ <http://guava-main.pwgsc.gc.ca/rp-pr/p1/2008/2008-05-24/html/reg2-fra.html>

⁵⁵ <http://www.thestar.com/news/canada/article/727268---no-fly-watchdogs-blasted> (Consulté le 20 décembre 2009.)

Selon Transports Canada, le nom d'un individu peut être inscrit sur la Liste des personnes désignées (LPD) si c'est celui de :

- toute personne qui est ou a été impliquée dans les activités d'un groupe terroriste et qui soulève des doutes raisonnables quant au danger qu'elle présente pour la sûreté d'un aéronef ou aéroport, du public, des passagers ou des membres de l'équipage;
- toute personne qui a été déclarée coupable d'un ou de plusieurs crimes graves contre la sûreté aérienne;
- toute personne qui a été déclarée coupable d'une ou de plusieurs infractions graves ayant mis des vies en danger et qui pourrait attaquer un transporteur aérien, des passagers et ou des membres de l'équipage ou leur porter atteinte⁵⁶.

En 2008, le Bureau de réexamen de Transports Canada a demandé à deux conseillers en sécurité indépendants, Allan F. Fenske et Wendy Sutton,⁵⁷ d'analyser la plainte d'un individu dont le nom figurait sur la LPD.

Dans leur rapport, en date du 28 octobre 2008, M. Fenske et Mme Sutton ont conclu que le PPP était parsemé d'erreurs et que son cadre législatif et de réglementation devait être revu⁵⁸ (pour plus de détails, voir Section 2.5).

Le rapport est instructif. Le Groupe consultatif sur la Liste des personnes désignées (le Groupe consultatif) se réunit au moins tous les 30 jours – ou davantage s'il faut examiner de nouvelles informations – pour recommander l'ajout ou la suppression d'un nom sur la liste. Les noms à examiner sont soumis par la GRC ou le SCRS. Les membres votants sont au nombre de trois : le directeur général de la Sûreté et des préparatifs d'urgence de Transports Canada, un cadre supérieur du SCRS et un cadre supérieur de la GRC. D'autres responsables participent aussi aux réunions, notamment des suppléants des membres votants, le responsable du PPP et un secrétaire, mis à disposition par le directeur des renseignements de Transports Canada.

Les personnes présentes peuvent participer aux débats et, selon le rapport Fenske-Sutton, « toutes s'efforcent d'examiner de près les informations en faisant preuve d'un sain scepticisme... cependant, ce sont les trois membres votants qui prennent les décisions... et le président détermine la recommandation au ministre. »

Il est important de noter que le mandat du comité « ne l'oblige pas à motiver sa recommandation de désigner une personne », à moins que son opinion ne soit partagée, ce qui ne s'était encore jamais produit au moment d'écrire ce rapport.

Par ailleurs, bien que le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du Règlement sur le contrôle de l'identité déclare que le groupe consultatif travaillera « forts de conseils juridiques »⁵⁹, rien n'indique que le comité cherche un avis juridique externe.

⁵⁶ Site Web de Transports Canada, *Document d'information sur la Liste des personnes précisées, le Programme de protection des passagers et le Règlement sur le contrôle de l'identité*.
<http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/br-ppp-481.htm>

⁵⁷ Allan Fenske a été directeur général de l'Autorité des griefs des Forces canadiennes. Wendy Sutton enseigne à l'Osgoode Hall Law School et a été présidente du Tribunal de révision du Régime de pensions du Canada – Sécurité de la vieillesse.

⁵⁸ Rapport du Bureau de réexamen en date du 29 octobre 2008, obtenu par le projet de recherche de la CSILC

2.5 Manque de clarté et cadre législatif

Ces conclusions confirment les arguments formulés par les experts en vie privée, droits humains et juridiques dès sa mise en œuvre selon lesquels le PPP ne s'appuie pas sur un cadre législatif et réglementaire adéquats.

Dans leur résolution du 28 juin 2007 réclamant un moratoire et un examen parlementaire du programme, les commissaires canadiens à la protection de la vie privée ont fait valoir que la *Loi sur l'aéronautique* ne prévoit pas de « cadre législatif adéquat ou clairement défini à l'appui du PPP ».

Cette préoccupation a été reprise devant la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India présidée par John C. Major, ancien juge à la Cour suprême : « Ce programme est dépourvu de cadre législatif et de réglementation clair et évident », a fait valoir l'avocat torontois, Raj Anand⁶⁰.

Mme Stoddart a souligné que les critères sur le site Web de Transports Canada pour inscrire des personnes sur la liste « laissent beaucoup de place à la discrétion ». Un responsable de Transports Canada l'a reconnu, donnant à entendre qu'il n'y a pas de limite à la discrétion du ministre dans l'application du PPP.

Le pouvoir conféré par la loi au ministre d'interdire à une personne de monter à bord d'un aéronef est très étendu. Ainsi, la justification légale se trouve dans la conception même du Programme. Les lignes directrices indiquent les facteurs qui pourraient être pris en considération, sans toutefois entraver le pouvoir discrétionnaire du ministre⁶¹.

Brion Brandt, ancien directeur de la politique, de la sûreté et des préparatifs d'urgence de Transports Canada dans son témoignage devant la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, le 5 juin 2007

M. Brandt a aussi indiqué que les services de renseignements et ceux chargés de l'application de la loi réunissent des informations sur des personnes à partir de « toute source disponible, y compris d'autres juridictions »⁶², mais il n'a pas précisé comment la police et les agents du renseignement s'assurent que ces informations sont valides et exactes.

⁵⁹ <http://www.gazette.gc.ca/archives/p2/2007/2007-05-16/html/sor-dors82-fra.html>

⁶⁰ Weir Foulds LLP *Supplementary Submissions* to the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182, <http://www.majorcomm.ca/en/submissions/Lata%20Pada%20-%20Supplementary%20Submissions%20re%20New%20Evidence.pdf>

⁶¹ Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India. Transcriptions des audiences publiques, Volume 40, 5 juin 2007, p.4876 de la version anglaise.

⁶² Ibid, p 4875.

« En concevant le Programme de protection des passagers, le gouvernement fédéral cherchait à sauvegarder la vie privée et les droits des Canadiennes et Canadiens, et à s'assurer que les passagers aériens réguliers ne sont pas indûment importunés en raison de l'application du PPP », a déclaré Lawrence Cannon, ancien ministre des Transports, dans une lettre d'octobre 2007 à la CSILC. Il a indiqué que son ministère avait travaillé avec la Commissaire Jennifer Stoddart, « pour renforcer la protection de la vie privée et des droits de la personne, ainsi que pour élaborer les fondements rationnels crédibles d'un programme d'évaluation des passagers. »

Cependant, Mme Stoddart a tenu à dire que Transports Canada « n'a toujours pas prouvé l'efficacité des listes de personnes interdites de vol » malgré ses demandes répétées en ce sens. Dans son rapport de 2007-2008 déposé devant le Parlement en décembre 2008, elle critiquait le programme canadien de liste de passagers interdits de vol et les gouvernements qui « semblent croire que la sécurité nationale et publique repose sur la collecte, le tri et l'analyse de tonnes de données personnelles, sans jamais prouver l'efficacité de telles mesures ».

Les citoyens s'attendent à ce que l'État prenne des mesures pour les protéger. Mais ils s'attendent aussi que ces mesures respectent leurs droits, y compris le droit à la vie privée, et soient conformes à la primauté du droit, ce qui comprend les normes juridiques comme l'application régulière de la loi, le droit de consulter un avocat, le droit de connaître les preuves retenues, ainsi que les autres éléments d'équité procédurale qui constituent la base de notre système de droit. »⁶³

Jennifer Stoddart

Les deux enquêteurs indépendants sont allés dans le même sens et ont affirmé qu'un examen en vertu de la Charte était nécessaire :

Durant notre examen, nous avons identifié un certain nombre d'endroits où il y a un manque d'harmonisation – peut-être même une lacune ou une rupture – entre les politiques et procédures administratives adoptées pour l'exercice des pouvoirs aux termes de l'Article 4.81(1) paragraphe (b) et de l'Article 4.76, aux fins du PPP, et les conditions prescrites de ces dispositions, telles que nous les comprenons⁶⁴. »

Ils ont aussi révélé qu'en octobre 2008, le ministère des Transports n'avait pas signé le document prescrit autorisant la délégation des pouvoirs prévus aux Articles 4.76 et 4.81 de la *Loi sur l'aéronautique*⁶⁵.

⁶³ Jennifer Stoddart, *Rapport annuel au Parlement 2007-2008 – Rapport concernant la Loi sur la protection des renseignements personnels*. (Ottawa : Commissaire à la protection de la vie privée, 2007), p.56.

http://www.priv.gc.ca/information/ar/200708/200708_pa_f.pdf

⁶⁴ Rapport au Bureau de réexamen, 29 octobre 2008, signé par Allan F. Fenske et Wendy Sutton, conseillers en sécurité indépendants.

⁶⁵ Le paragraphe 4.76 de la Loi autorise le ministre ou un fonctionnaire mandaté à prendre une directive d'urgence pour empêcher quiconque de monter à bord d'un aéronef. Le paragraphe 4.81 autorise le ministre ou une personne mandatée à demander à l'industrie du transport aérien de fournir des renseignements sur une personne précisée.

2.6 Première victime connue de la liste canadienne d'interdiction de vol

Le 4 juin 2008, dans un grand aéroport canadien, un homme d'origine palestinienne s'est vu signifier une « directive d'urgence » selon laquelle : « Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déterminé que vous présentiez une menace immédiate pour la sûreté de l'aviation. » Il est devenu la première personne à qui il était interdit de monter à bord d'un avion au Canada en vertu du PPP.

Ce résident canadien se rendait dans son pays via Londres, où il avait prévu de passer un mois pour conserver son statut de résident et rendre visite à sa famille.

Depuis ce jour fatidique, il a engagé une série d'actions juridiques pour que son nom soit retiré de la liste d'interdiction de vol et pour contester la constitutionnalité du programme. Il fait aussi valoir que la *Loi sur l'aéronautique*, le Règlement sur le contrôle de l'identité et le PPP violent ses droits à la vie privée, car ils autorisent la collecte, la rétention et le partage d'informations personnelles, ainsi que la création de la LPD.

Dans un affidavit déposé avec sa demande en Cour fédérale, le plaignant indiquait qu'il ne possédait pas de casier judiciaire et n'avait jamais eu aucun « problème » avec la police, car il s'est toujours conduit correctement et jouit d'une bonne réputation dans la communauté. Son avocate, Me Johanne Doyon de Montréal, souligne qu'il n'a jamais été informé que son nom avait été inscrit sur la liste. Comme on ne lui a pas donné la possibilité de voir les preuves utilisées pour le faire figurer sur cette liste, il n'a aucun moyen de se défendre.

Cette décision a été par la suite renforcée en juin 2008 par la Cour suprême dans l'arrêt Charkaoui, qui a conclu que le SCRS avait le devoir de révéler toute l'information en sa possession concernant les individus arrêtés en vertu de certificats de sécurité nationale. Il s'ensuivrait que l'homme avait besoin des informations lui permettant de savoir pourquoi il on l'avait placé sur la liste d'interdiction de vol, afin de pouvoir blanchir son nom.

Dans sa requête, l'avocate a déclaré que le fait d'avoir interdit de vol son client constituait une violation des droits de ce dernier et lui causait un préjudice irréparable, étant donné que l'homme devait être dans son pays d'origine avant le 28 juin 2008 pour conserver sa résidence. Désormais, sa vie, sa sécurité et sa liberté étaient compromises et il risquait d'être arrêté s'il y retournait. Amnistie Internationale a bien documenté comment le pays en question procède à des emprisonnements systématiques et torture les personnes soupçonnées de terrorisme.

Lindsay Scotton, gestionnaire, évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, Direction de la vérification et de la revue du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, a déjà aussi averti que les conséquences pourraient être dramatiques si un résident d'un autre pays se voyait interdire l'accès à bord d'un avion à destination du Canada : « Par exemple, si l'on empêche une personne de monter à bord d'un aéronef dans un pays étranger – disons la Syrie ou le Pakistan – et que la police de la juridiction locale est notifiée par la GRC, qu'advient-il de cette personne ? On peut avancer sans exagération que la transmission d'informations à la police syrienne risque de constituer une menace pour la vie de cet individu. Assurément, sachant ce que nous savons maintenant sur ce qui est arrivé à Maher Arar, nous devons comprendre que la divulgation de ce genre d'informations pourrait avoir

de graves conséquences. Et la personne qui est bloquée à l'aéroport ou dans un pays étranger peut se trouver avec des membres de sa famille qui encourent des risques eux aussi. Nous considérons qu'il s'agit là d'un problème majeur⁶⁶ ».

Invoquant les dispositions sur la sécurité nationale prévues à l'Article 38 de la *Loi sur la preuve au Canada*, les avocats représentant Transports Canada ont refusé de fournir les informations que cet homme demande pour blanchir son nom, poussant son avocate à se tourner vers la Cour fédérale pour tenter de résoudre la question.

Transports Canada refuse aussi de rendre publiques des informations sur le nombre de personnes que l'on a empêchées de monter à bord d'un aéronef depuis le 1^{er} juillet 2008, invoquant la sécurité nationale et faisant valoir que la divulgation de ces informations pourrait raisonnablement présenter une menace à la sécurité des individus.

2.7 Bureau de réexamen

En juin 2008, le client de Me Doyon s'est tourné vers le Bureau de réexamen de Transports Canada demandant que son cas soit entendu rapidement, avant la fin du mois, pour éviter des préjudices supplémentaires, ce qui a été rejeté.

Lorsque Transports Canada a présenté le PPP aux groupes intéressés en 2005, les fonctionnaires ont soutenu que ce bureau du réexamen offrirait un mécanisme des plaintes fiable et efficace pour tout individu interdit de vol.

Le Bureau de réexamen, qui fait partie du service chargé de recevoir les demandes d'accès à l'information du ministère, a un double mandat : examiner les décisions liées au Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime; et examiner les plaintes des passagers aériens qui se sont vu refuser l'accès à bord d'un aéronef en vertu de la liste d'interdiction de vol.

Un conseiller indépendant examine les preuves secrètes, interroge le plaignant et fait une recommandation au ministre des Transports, qui a le dernier mot quant à savoir si le nom de la personne sera retiré de la liste ou y restera.

Transports Canada envoie une lettre au demandeur l'avisant de la décision du ministre. Le Bureau de réexamen tente de répondre à chacune des demandes dans un délai de 30 jours, mais certaines demandent plus de temps que d'autres⁶⁷.

De fait, lorsque les deux enquêteurs ont été mandatés pour examiner la plainte de l'homme, le 20 juin 2008, ils ont eu jusqu'au 24 octobre 2008 pour terminer leur rapport, soit environ quatre mois. Me Doyon et son client ont rencontré les enquêteurs et leur ont fourni une

⁶⁶ Lindsay Scotton, *The Passenger Protect Program – Canada's No-Fly List*, présentation au Centre sur l'éthique et la vie privée de l'Université St-Paul, le 12 janvier 2008. <http://www.ustpaul.ca/EthicsCenter/documents/LindsayScotton.pdf>

⁶⁷ Transports Canada, *Bureau de réexamen : Le processus*. <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/br-ppp-481.htm>

cinquantaine de documents en appui à leur demande dans le cadre de ce réexamen. Les mois ont passé et ni l'avocate ni son client n'ont eu de nouvelles du Bureau de réexamen.

Vers la mi-avril 2009, Me Doyon a envoyé une mise en demeure exigeant une réponse dans les 10 jours. Elle a reçu une lettre indiquant qu'une réponse allait suivre prochainement. À la mi-juin 2009, un an après avoir demandé qu'on s'occupe d'urgence de ce dossier, elle a reçu plusieurs documents, dont le rapport des enquêteurs. À l'insu de l'avocate, le rapport avait innocenté son client sept mois plus tôt.

Dans leur rapport, Allan F. Fenske et Wendy Sutton ont noté que :

- Le sous-ministre n'avait pas l'information nécessaire pour rendre sa décision et pas de recommandation motivée;
- L'information contenue dans le dossier du Groupe consultatif (Groupe consultatif sur la liste des personnes désignées et jamais présentée au ministre, non seulement était « trop vague, sélective et incomplète », mais elle ne satisfaisait pas non plus aux exigences juridiques;
- La décision du Groupe consultatif de maintenir le nom sur la liste a été prise sans fondement juridique;
- La décision d'inscrire le nom du plaignant sur la liste ne respectait pas les exigences de Loi, (concernant la définition d'un acte réel ou d'une tentative d'acte qui pourrait menacer la sûreté de l'aviation, et l'identification de la menace);
- L'analyste du renseignement n'a pas personnellement effectué d'évaluation ou évalué s'il existait une menace immédiate à la sûreté de l'aviation et il n'a pas respecté les trois exigences requises pour émettre la directive d'urgence⁶⁸.

Ils ont recommandé au ministre :

- De retirer le nom de l'homme de la liste canadienne d'interdiction de vol;
- De signer les instruments de délégation prescrits « pour plus de clarté et de certitude »;
- D'entreprendre un examen juridique complet du PPP dans la perspective des arguments formulés par l'avocate de la victime, selon lesquels le programme est anticonstitutionnel parce qu'il enfreint l'Article 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés*, puisque aucune information n'est communiquée aux personnes figurant sur la LPD, qu'elles ne sont pas entendues et qu'elles ne savent pas pourquoi elles sont ciblées.

Non seulement les représentants de Transports Canada ont-ils rejeté ces recommandations, mais ils ont indiqué que le nom de l'homme resterait sur la LPD.

Me Doyon a fait savoir qu'elle invoquerait la plupart des arguments qu'elle a formulés dans sa défense de Charkaoui dans le cas des certificats de sécurité pour que le nom de son client soit retiré de la liste d'interdiction de vol. La cause du gouvernement fédéral contre M. Charkaoui, accusé de terrorisme, a commencé à se défaire lorsque la cour a ordonné aux avocats du gouvernement de révéler leurs preuves. La juge de la Cour fédérale a examiné les preuves et décrété que la plupart d'entre elles pouvaient être communiquées sans mettre

⁶⁸ Rapport au Bureau de réexamen, 29 octobre 2008, signé par Allan F. Fenske et Wendy Sutton, conseillers en sécurité indépendants.

en danger la sécurité nationale. Le certificat de sécurité a été déclaré nul et non avenu en octobre 2009, lorsque le gouvernement fédéral, invoquant la sécurité nationale, a refusé de communiquer les informations au public.

2.8 Le rôle du SCRS

Le rapport du 29 octobre 2008 des deux enquêteurs du Bureau de réexamen révèle que c'était le représentant du SCRS au Groupe consultatif qui faisait valoir que le nom de l'homme devait être ajouté sur la liste d'interdiction de vol.

Les enquêteurs ont toutefois ajouté que le « Groupe consultatif ne reçoit pas les meilleures preuves dans un cas soumis à sa considération... Les informations sont tirées de ses fichiers [SCRS] et peuvent aller de conclusions élaborées fondées sur des motifs et sources multiples à des pièces individuelles et informations isolées coupées de leur contexte immédiat et sous-jacent »⁶⁹.

Le rapport révèle aussi que deux jours avant d'être interdit de vol, l'homme d'origine Palestinienne a reçu la visite de deux agents du SCRS chez lui. Ils l'ont emmené dans un café où ils l'ont interrogé.

Ils n'avaient pas de mandat et ils lui ont dit qu'« ils avaient des informations sur sa famille qui pouvaient entraîner des problèmes » dans son pays d'origine et qu'« ils pouvaient les utiliser s'il ne coopérait pas avec eux. Ils lui ont indiqué qu'il pouvait remédier à la situation s'il travaillait avec eux. »

Le jour suivant, ils ont de nouveau pris contact avec lui. Lorsque l'homme a refusé de les rencontrer, ils ont dit qu'« ils n'avaient rien contre lui. » Deux jours plus tard, il était interdit de vol.

Il a déposé une plainte contre les deux agents du SCRS auprès du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS) pour leurs agissements « contraires à la loi » et pour avoir violé ses droits garantis dans la Charte des droits, mais le comité n'a pas encore entendu sa demande.

En 2007, le *Canadian Council on American-Islamic Relations in Canada* (CAIR-Canada) a signalé que les activités de collecte de renseignements du SCRS étaient en recrudescence, car des centaines de personnes d'origine arabe et des musulmans à travers le Canada avaient été interrogés sur leur lieu de travail, chez eux et aux abords de mosquées locales. Les agents du SCRS ont dit à ces hommes qu'ils n'avaient pas besoin de la présence d'un avocat et qu'ils leur demandaient de coopérer en partageant des informations sur des membres de leur communauté.

En avril 2007, l'hebdomadaire montréalais *The Mirror* citait un ancien étudiant de l'Université Concordia, maintenant ingénieur en mécanique, qui expliquait comment il avait été abordé par le SCRS :

⁶⁹ Ibid.

J'ai reçu un appel d'un agent du SCRS, il y a deux mois, me demandant de le rencontrer dans un café du centre-ville sur la rue Peel. On m'a posé beaucoup de questions sur mes activités dans la communauté musulmane [et] l'agent du SCRS m'a demandé de ne pas me faire accompagner par un avocat à cette rencontre. Les agents ont reconnu qu'ils n'avaient aucune preuve incriminante spécifique contre moi; ils m'ont expliqué qu'ils voulaient uniquement recueillir des renseignements sur notre communauté et j'ai eu l'impression d'être suspect au Canada simplement à cause de ma religion⁷⁰.

Mohammed

Ali SeifEnnasr, originaire de Tunisie, qui a été refoulé à l'aéroport de Chicago et a perdu son emploi en 2006, raconte une histoire similaire, tout comme cet homme du sud de l'Ontario qui a été refoulé et dont les autorités américaines ont annulé le visa l'année suivante (voir Section 1.6). D'autres jeunes musulmans ont fait savoir, dans le cadre du projet de recherche de la CSILC, qu'eux aussi avaient été invités à un « café » et à une « conversation » et qu'on leur avait dit qu'ils n'avaient pas besoin de se faire accompagner d'un avocat.

Le projet de recherche n'est pas une enquête scientifique, mais une proportion importante d'hommes d'origine arabe et de musulmans qui ont raconté leurs expériences dans le cadre de ce projet et rapporté qu'ils ont été soumis de façon répétée à de longs interrogatoires aux aéroports ou subi régulièrement un examen secondaire à leur retour au Canada, sont ingénieurs, informaticiens ou experts en télécommunications, ou bien étudient ces carrières. Plusieurs autres détiennent un diplôme en médecine et quelques-uns sont des activistes communautaires.

2.9 Faux positifs

La majorité des témoignages de voyageurs rapportés via les sites Web et les lignes téléphoniques sans frais du projet de recherche de la CSILC font état de faux positifs et de fausses identifications.

Les témoignages des voyageurs se ressemblent beaucoup. La plupart rapportent qu'ils se rendent compte que quelque chose ne va pas lorsqu'ils n'arrivent pas à imprimer leur carte d'embarquement aux bornes libre-service, que les voyageurs sont encouragés à utiliser. Lorsqu'ils se tournent vers le personnel aux comptoirs d'enregistrement, on leur dit invariablement d'attendre que leur billet et leurs documents d'identité soient vérifiés. Puis vérifiés une deuxième fois. En général, cela implique un ou plusieurs appels au superviseur, pendant que le voyageur – qui a été isolé des autres personnes de la file d'attente – est obligé d'attendre 10, 15, 30 minutes ou plus pendant que les appels sont passés, les superviseurs consultés et les documents vérifiés.

Beaucoup de voyageurs retardés de la sorte sont originaires de pays au Moyen-Orient ou sont musulmans. Certaines personnes ayant eu des problèmes au moment de

⁷⁰ <http://www.montrealmirror.com/2007/040507/news1.html>

l'enregistrement se sont fait dire qu'elles devraient « changer de nom » pour éviter d'être retardées à l'avenir. On a vivement conseillé à d'autres de s'inscrire à un programme de fidélisation d'une compagnie aérienne pour accélérer les formalités d'embarquement. Un certain nombre de voyageurs ont raté leur avion et l'on a refusé de leur accorder une compensation.

Cependant, tous ont éprouvé beaucoup d'anxiété et de stress et un certain nombre d'entre eux ont même décidé de ne plus prendre l'avion.

Tout cela est, est bien curieux, très ennuyeux aussi et un peu sinistre. Je n'ai jamais eu de démêlés avec police dans aucun pays. De fait, je n'ai jamais perdu de point sur mon permis de conduire ! Cet incident m'a beaucoup bouleversé, c'est le moins qu'on puisse dire.

Professeur à la retraite d'une école secondaire de l'Ontario

J'ai pris l'habitude, ces dernières années, d'être retardé à l'aéroport. Lorsque je me suis renseigné, on m'a informé que mon nom était sur la liste de surveillance des États-Unis et que, en conséquence, je devais subir un traitement « extra ». Cela, pour des vols à l'intérieur du Canada.

Homme d'affaires de l'Ouest canadien

Ma fille et moi, nous avons les mêmes initiales et nous sommes sur la liste d'interdiction de vol. Cela ne nous a pas empêchées de voyager, mais cela nous a fait perdre du temps et terni en quelque sorte notre réputation. La première fois que l'on m'a fourni cette information, j'étais à bord d'un avion avec mon employeur et cela m'a rendue suspecte à ses yeux... Ma fille... qui était très jeune et nerveuse de prendre l'avion, a aussi été prise à partie et on l'a fait attendre...

Femme de la Saskatchewan

Toutes les fois [que j'ai rencontré des problèmes] on m'a aussi dit de changer mon nom. Hier, cela s'est encore produit et aujourd'hui j'ai officiellement commencé à étudier comment procéder pour changer mon nom. Je voyage beaucoup à l'étranger et j'ai ma propre liste de villes « interdites de vol » que j'évite de peur d'être arrêté par des fonctionnaires moins redevables. Il en va de ma propre sécurité. Avant de ce faire, j'ai besoin de savoir quels sont les noms des 'criminels recherchés' pour savoir quelle partie de mon nom je devrais changer.

Homme de Vancouver au nom très commun en anglais.

Il y a environ un an, alors que je voyageais de Pearson à Ottawa sur Air Canada, j'ai été retardé au comptoir d'enregistrement et on m'a dit que mon nom était sur une liste. Quand je me suis choqué... on m'a dit de changer de nom.

Médecin de l'Ontario portant un nom du Moyen-Orient

La majorité des erreurs d'identification et faux positifs impliquent Air Canada, car la compagnie continue d'utiliser la liste américaine d'interdiction de vol, malgré le fait qu'elle ne soit pas exigée aux termes de la loi ou des règlements canadiens (voir Section 2.2).

Le 27 avril 2008, John Pass, récipiendaire du Prix littéraire du Gouverneur général dans la catégorie poésie en 2006, allait prendre place à bord d'un avion à destination des Territoires du Nord-Ouest pour y lire ses œuvres dans des bibliothèques et écoles, dans le cadre d'une tournée commanditée par le Conseil des Arts du Canada, lorsqu'on lui a dit que son nom était sur une liste d'interdiction de vol.

Ne pouvant obtenir sa carte d'embarquement, il a été retardé et interrogé sur son identité par un agent d'Air Canada :

On m'a finalement autorisé à monter à bord et on m'a informé que la raison de cette formalité était due au fait que je figurais sur une liste d'interdiction de vol et que je vivrais les mêmes embêtements et les mêmes affronts toutes les fois que je voudrais prendre l'avion. La seule information ou le seul recours que l'on m'a fourni...était que je devrais me procurer une carte Aeroplan.

John Pass, poète de la Colombie-Britannique

« En tant que citoyen canadien sans casier judiciaire et n'ayant jamais eu de problèmes auparavant avec des compagnies aériennes, il me semble que j'avais droit à des excuses et explications », a-t-il ajouté. Au lieu de cela, Air Canada et les services à la clientèle de Jazz (quoiqu'il n'ait pas voyagé avec Jazz) ont donné à M. Pass des renseignements contradictoires et confus.

La journée précédente, un autre auteur récipiendaire d'un prix, Jaspreet Singh, dans le cadre d'une tournée de promotion de son nouveau livre *Chef*, devait prendre un avion de Calgary à Ottawa, puis de Montréal à Calgary, et n'a pu accéder aux services électroniques d'embarquement.

J'ai été l'objet d'un interrogatoire long et détaillé au cours duquel ma capacité de voyager a été mise en question... Les employés d'Air Canada m'ont informé que j'étais sur une « liste », mais ils ont refusé de me donner des détails [...] le personnel d'Air Canada m'a aussi fait la suggestion grotesque de changer de nom...

Jaspreet Singh, auteur montréalais

Après que l'auteur eut annulé deux événements de premier plan à Toronto parce que ces expériences l'avaient rendu nerveux, son histoire a été rendue publique, ce qui a poussé Air Canada à répondre publiquement qu'elle avait examiné la question et que le problème était maintenant résolu. Mais M. Singh, qui a grandi en Inde et s'est installé à Montréal en 1990 où il a reçu son doctorat en génie chimique à l'Université McGill, n'a jamais découvert pourquoi il avait été pris ciblé.

Le fait, pour quelques voyageurs, de rendre publique leur expérience, leur a permis de trouver des solutions pour voyager avec une certaine assurance, mais ne leur a pas nécessairement apporté d'explications satisfaisantes.

L'histoire de Glenda Hutton en est un exemple concret.

Mme Hutton, secrétaire à la retraite de Courtenay (Colombie-Britannique), a appris qu'elle devait abandonner son rêve parcourir le monde. En octobre 2007, alors qu'elle devait prendre l'avion de Comox à Calgary, on lui a dit que son nom correspondait à un nom sur une liste de surveillance non spécifiée. Après une certaine hésitation et un temps considérable, on l'a finalement autorisée à monter à bord du vol d'Air Canada, mais l'incident l'a inquiété. Elle et Ken, son mari, vétéran militaire ayant servi pendant 25 ans, n'étaient qu'à quelques semaines d'entreprendre un voyage de rêve en Thaïlande. De retour chez eux, ils ont vérifié auprès de leur agent de voyage qui a été informé par Japan Airlines que le nom de Glenda était sur une liste d'interdiction.

Ils ont bien dit qu'ils pourraient probablement nous faire sortir du Canada, mais ils estimaient que ce n'était pas une très bonne idée d'aller en Thaïlande ou au Japon parce qu'ils ne pouvaient pas garantir qu'il n'y aurait pas de problème avec les autorités de là-bas.

Glenda Hutton

La compagnie aérienne a remboursé la presque totalité des billets et les Hutton ont commencé à chercher des réponses. Pourquoi Glenda était-elle sur une liste ? Que pouvait-elle faire pour en être rayée ? Et comment pouvait-elle accomplir son rêve de voyager à travers le monde ?

Dix-neuf mois et quelques milliers de dollars plus tard, Glenda et Ken ont finalement pu voir le Canal de Panama et profiter d'une magnifique croisière. Toute une aventure.

Je ne saurai jamais ce qui s'est passé, mais je suis persuadée que si je n'étais pas allée voir les journalistes ou si je n'avais pas cessé de leur envoyer des lettres et d'être tout le temps sur leur dos, je n'aurais jamais rien résolu.

Glenda Hutton

Mme Hutton fait allusion à son député, à Passeport Canada, à Transports Canada, à l'ASFC, au ministère des Affaires étrangères et au DHS des États-Unis. Elle les a harcelés et a exigé des réponses de leur part. Au début, personne ne voulait l'aider. Comme d'habitude, les représentants du gouvernement canadien l'ont renvoyée au DHS des États-Unis pour blanchir son nom. Mais le DHS lui a signifié qu'il ne pouvait pas l'aider.

Comme les retards n'étaient pas liés aux vols à l'intérieur ou à destination des États-Unis, DHS-TRIP ne peut prendre vos doléances en considération. Nous avons mis un terme à votre demande.

Agent du DHS

Finalement, quelqu'un a suggéré à Glenda d'obtenir une carte NEXUS, bien qu'elle n'avait pas l'intention de visiter les États-Unis. La carte NEXUS, selon le site Web de l'ASFC, « permet d'accélérer le processus de sécurité à la frontière pour les passagers préautorisés à faible risque au Canada et aux États-Unis ».

Mme Hutton a décidé de tenter sa chance. Si elle pouvait obtenir la carte, elle ne présenterait sûrement plus de risque. Elle a fait sa demande, envoyé 50 \$ non remboursables de frais de dossier et les documents obligatoires. Au bout de quelques jours, on lui a demandé de se présenter à une entrevue avec des représentants du DHS et de l'ASFC à Vancouver.

Elle devait fournir un document montrant qu'elle n'avait pas de casier judiciaire, ses empreintes digitales et même une lettre de la Commission nationale des libérations conditionnelles, quoiqu'elle n'ait jamais été accusée d'aucune infraction. Par ailleurs, pour obtenir la carte NEXUS elle a dû fournir des données biométriques – photos de son visage et son iris.

« Je n'ai eu absolument aucun problème (pour obtenir la carte). Pas de signalement. Je pense qu'on leur avait dit de se surveiller », a-t-elle confié.

Ce qui s'est produit pendant 19 mois après avoir été ciblée pour la première fois à l'occasion de ce vol de Comox à Calgary reste un mystère.

Personne ne va me présenter des excuses pour ce qui m'est arrivé.

Glenda Hutton

2.10 Un lourd prix à payer

L'histoire de Mme Hutton se termine sur une note positive, quoique, comme elle le souligne, l'épreuve lui ait coûté 2 000 dollars en frais d'annulation, ainsi que des frais de voyage et coûts liés à l'obtention de sa carte NEXUS, qui n'est valable que pour cinq ans. Sans parler du stress et de l'inquiétude de ne pas savoir ce qui pouvait lui arriver la prochaine fois qu'elle essaierait de monter à bord d'un avion.

Un autre résident de la Colombie-Britannique a raconté au projet de recherche qu'il a commencé à rencontrer des problèmes lors d'un voyage il y a quelques années. Lui-même et sa femme ne pouvaient jamais imprimer leur carte d'embarquement aux bornes automatisées – c'était devenu systématique. Ils étaient invariablement interrogés, mis à l'écart et retardés lorsqu'ils voulaient monter à bord d'un avion.

J'ai trouvé toute cette expérience dérangeante et terrifiante.

Résident de la Colombie-Britannique

Il se doutait qu'ils figuraient sur une liste quelconque d'interdiction de vol, mais il ne savait absolument pas pourquoi lui et son épouse, tous deux citoyens canadiens sans casier judiciaire, étaient ciblés. Très contrarié, il a fait appel à un avocat de Vancouver.

Cet avocat, a-t-il dit, était « en bons termes » avec le ministre de la Sécurité publique d'alors, Stockwell Day, et avec des fonctionnaires de l'ambassade des États-Unis à Ottawa.

Le résident de la Colombie-Britannique ne sait pas au juste ce que l'avocat a fait ou ce qu'il a dit à ces fonctionnaires, mais il n'a plus de problème lorsqu'il prend l'avion pour des vols intérieurs ou internationaux.

Pour cet homme, cela valait la peine de payer 16 000 \$ de frais juridiques.

Mais le prix à payer lorsque l'on est ciblé ne peut pas se calculer seulement en dollars et en contrariétés. Certains voyageurs ont dû aller jusqu'à renoncer à prendre l'avion.

Alistair Butt, qui vit dans la région d'Ottawa, avait 15 ans lorsqu'il a eu pour la première fois des problèmes au moment de prendre un vol de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve). On a dit à ses parents qu'il portait le même nom que quelqu'un d'autre sur la liste d'interdiction de vol.

Après une longue attente et de longues discussions entre la compagnie aérienne et les autorités de Transports Canada, Alistair a finalement été autorisé à monter à bord de l'avion. Mais ses parents craignaient qu'il ne soit toujours ciblé et ne se retrouve bloqué dans un autre pays et dans l'impossibilité de rentrer chez lui.

Pendant plus de deux ans, ils ont tenté d'obtenir une garantie quelconque qu'Alistair n'aurait plus de difficultés lorsqu'il prendrait l'avion. Sa mère, Heather Dunbar, qui a le grade de major au ministère de la Défense nationale, a tout essayé. Elle s'est tournée vers son député, les autorités de Transports Canada et les compagnies aériennes, mais personne n'a pu lui offrir une aide quelconque.

Transports Canada n'a fourni aucune aide ni aucune information, a dit Mme Dunbar, quoiqu'un fonctionnaire lui ait suggéré que son fils change de nom.

Il a dit (le fonctionnaire) que cela n'avait rien à voir avec Transports Canada et que toute la faute revenait aux compagnies aériennes...

Heather Dunbar, mère d'Alistair.

Depuis qu'Alistair a été pris à partie en juin 2007 et que son histoire a été rendue publique, sa famille a renoncé aux vacances annuelles hivernales sous le soleil. Alistair, étudiant lauréat de plusieurs prix, s'est vu offrir l'occasion de voyager vers des destinations exotiques l'année dernière, dans le cadre d'un programme d'été d'échanges d'étudiants. Mais sans aucune garantie qu'il pourrait prendre l'avion sans complications, ses parents ont mis fin à ces projets. Au lieu de cela, il a fait son programme d'échanges à Pittsburgh (Pennsylvanie), parce que ses parents pouvaient le conduire et le ramener en voiture. Curieusement, quoique son nom déclenche toutes sortes d'alarmes lorsqu'il veut prendre l'avion, il n'a aucun problème pour traverser la frontière avec les États-Unis dans un sens ou dans l'autre.

2.11 Quel recours ?

Comme Heather Dunbar s'en est vite rendu compte, il n'existe pas de recours pour les victimes de faux positifs. Beaucoup d'autres voyageurs l'ont également constaté depuis l'entrée en vigueur des listes d'interdiction de vol.

Lorsque John Pass a écrit à Transports Canada pour se plaindre de la façon dont il avait été traité et des informations confuses que lui avaient données Air Canada et Jazz, il a reçu le courriel suivant plus de deux mois après avoir envoyé sa lettre :

Veillez prendre note que les autorités de Transports Canada ont reçu votre lettre et ont déterminé que le ministère n'est pas en mesure d'y donner suite, car il apparaît que les problèmes que vous avez eus ne sont pas liés à notre programme. À la lumière de cela, il se peut que vos difficultés proviennent du fait que votre nom correspond à un nom sur la liste des États-Unis. En conséquence, je vous conseille de contacter le DHS TRIP des États-Unis sur le site <http://www.dhs.gov/trip>.

Transports Canada Service des renseignements de la sûreté

C'est pratique courante chez Transports Canada de renvoyer les plaignants au DHS aux États-Unis, même lorsque les passagers ont eu des problèmes à l'intérieur du Canada. M. Pass a indiqué qu'il n'avait aucunement l'intention de prendre contact avec les États-Unis. Beaucoup de passagers aériens sont de son avis; le coût d'obtention de la réparation par le biais des États-Unis, qui implique aussi que l'on doive fournir une masse de renseignements personnels à un pays étranger, est un prix qu'ils ne sont pas disposés à payer. Et comme Glenda Hutton l'a constaté, si le passager a des problèmes sur des vols qui ne sont pas « à l'intérieur ou à destination des États-Unis », le DHS-TRIP n'est pas en mesure d'apporter une aide quelconque.

Quand j'ai demandé comment je pouvais être rayé de la liste, on m'a conseillé de prendre contact avec des gens de TSA aux États-Unis et de fournir mes renseignements personnels, après quoi je pourrais être rayé de la liste – inutile de dire que je n'ai donné et ne donnerai à un gouvernement étranger aucun renseignement personnel.

Grand voyageur canadien inquieté à cause d'une liste d'interdiction de vol

La semaine dernière, je me suis rendu au bureau de mon député... J'ai exposé ma situation. La personne dans le bureau m'a donné l'adresse électronique du service à la clientèle d'Air Canada. Je leur ai écrit pour les informer de ma préoccupation. Ils m'ont envoyé une lettre type expliquant comment je pouvais monter plus facilement à bord d'un vol à l'avenir : en envoyant une copie certifiée notariée de mon passeport quelques jours avant mon prochain vol. Ils ne m'ont pas expliqué comment il se fait que mon nom se retrouve sur cette liste d'interdiction de vol, ni comment l'en retirer.

Retraité de l'Ontario

Il semble que cela ne fasse de différence que l'on soit étudiant primé, poète primé, voyageur assidu ou même avocat de la Couronne, il n'y a guère de recours pour les victimes de faux positifs.

Le sénateur libéral Colin Kenny l'a découvert en 2008. Le sénateur, qui préside le Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, a pris la parole au Sénat le 28 mai 2008 pour se plaindre de la réponse qu'il avait reçue de la part de Lawrence Cannon, alors ministre de Transports Canada, suite à une lettre exposant les problèmes vécus par ses fils. Il semble que son fils aîné, Robert, avocat de la Couronne à Toronto, était régulièrement retenu avant de monter à bord de n'importe quel vol au Canada ou aux États-Unis.

« Quand Robert a commencé à être contrôlé, nous avons pensé que c'était juste de la malchance, mais maintenant que deux de mes fils font l'objet de contrôles, il semble que ce soit davantage qu'une coïncidence », a déclaré le sénateur.

En réponse, M. Cannon a suggéré que « vos fils se présentent plus tôt pour l'embarquement et apportent des documents supplémentaires pour faciliter la vérification de leur identité », ajoutant que les deux hommes – Robert et son frère cadet James – n'étaient pas sur la liste canadienne d'interdiction de vol et qu'il les encourageait à prendre contact avec le DHS des États-Unis.

Le sénateur Kenny n'a pas trouvé la chose amusante : « Si tout ce que nous pouvons faire pour des gens dont le nom figure sur la liste est de dire « allez donc voir sur tel site Web », je ne pense pas que le gouvernement fasse beaucoup pour la protection des Canadiennes et Canadiens... C'est comme cela qu'on expédie tous les Canadiens et Canadiennes qui sont pris dans ce piège – et il semble qu'ils soient des milliers – et c'est comme cela que le gouvernement du Canada les traite ? »

Le bureau du sénateur n'a pas répondu aux demandes de nouvelles récentes sur les expériences de voyage de ses fils.

3. SECURE FLIGHT

Alors que le PPP canadien et les listes américaines d'interdiction de vol et de surveillance ont empoisonné la vie de nombreux passagers aériens – et l'ont rendue insupportable à d'autres – la mise en oeuvre du programme *Secure Flight* des États-Unis, au cours des prochains mois, pourrait littéralement clouer au sol de nombreux Canadiens et visiteurs au Canada.

La « Règlementation finale »⁷¹ de ce programme a été publiée en octobre 2008 par l'administration Bush. Le programme donnera aux États-Unis le droit *de facto* de décider qui peut voyager vers ou depuis le Canada, étant donné que la vaste majorité des vols canadiens vers ou depuis l'Europe, les Caraïbes et l'Amérique du sud traversent l'espace aérien américain. Les États-Unis ont accepté d'exempter uniquement les vols « qui traversent l'espace aérien de la zone continentale des États-Unis entre deux aéroports ou endroits du même pays, s'agissant du Canada ou du Mexique ».

⁷¹ http://www.tsa.gov/assets/pdf/secureflight_final_rule.pdf

En vertu de ces règles, les voyageurs devront décliner leur nom, leur sexe, leur date de naissance et leur numéro de rectification du programme TRIP (s'ils en ont un) lorsqu'ils réserveront leur vol. Ces renseignements seront transmis au DHS et au bureau des douanes américaines 72 heures à l'avance – qui retourneront un résultat de carte d'embarquement à la compagnie aérienne. Ce « résultat » indiquera à la compagnie aérienne qu'elle doit émettre une carte d'embarquement sans restriction, refuser la permission de voyager ou émettre une carte d'embarquement avec filtrage renforcé (SSSS). Ces règlements donneront aux États-Unis accès à tout un sous-ensemble de renseignements – dont les données IPV sur les passagers aériens qui n'entrent pas aux États-Unis, mais ne font que survoler son espace aérien.

L'objectif du programme *Secure Flight* est de faire passer de la compagnie aérienne à TSA la responsabilité de la liste de surveillance avant le départ, pour retirer des mains des compagnies aériennes les listes de surveillance secrètes. On a laissé entendre que l'actuelle liste d'interdiction de vol aux États-Unis n'a jamais été très utile aux fins de sécurité, puisque le DHS n'a jamais confié aux compagnies aériennes ses listes véritablement secrètes.

Pour de nombreux défenseurs de la vie privée et des droits de la personne aux États-Unis, le programme de sécurité de vol n'est qu'un nom plus convenable du scandaleux CAPPS-II, (*Computer-Assisted Passenger Pre-Screening System*, version 2) qui a été abandonné à la suite de la publication d'un rapport accablant du *General Office of Accounting*⁷².

Infoglide Software, basé à Austin (Texas), l'un des fournisseurs de TSA en matière de sécurité de vol (et l'une des quatre compagnies originales qui ont illégalement obtenu des données du passager (PN) lors des essais de 2002 du CAPPS-II), a reconnu les similitudes entre les deux programmes. Dans son matériel de relations publiques, la compagnie fait valoir que son entité analytique la plaçait à l'avant-garde de la technologie du forage de données et était un outil pour « explorer les sources de données sans cesse croissantes dans le monde d'aujourd'hui »⁷³.

Depuis mars 2009, plusieurs aériennes américaines non nommées ont commencé à utiliser le programme *Secure Flight* à l'échelle nationale. Cependant, le nombre total de transporteurs aériens utilisant actuellement ce programme dans leurs opérations quotidiennes n'est pas connu, puisque TSA garde ses directives secrètes.

TSA dit que son objectif est de contrôler les passagers sur tous les vols commerciaux intérieurs d'ici le début de 2010. Le 15 mai 2009, des compagnies aériennes ont commencé à demander aux passagers de décliner leur nom tel qu'il apparaît sur le document d'identification délivré par le gouvernement qu'ils utilisent pour voyager. Le 15 août, elles ont commencé à demander aux passagers d'indiquer leur date de naissance et leur sexe au moment de leur réservation.

⁷² <http://www.gao.gov/new.items/d04385.pdf>

⁷³ <http://www.infoglide.com/documents/press/P090715.htm>

« L'objectif de TSA est de passer au crible 100 pour cent des passagers sur tous les vols commerciaux intérieurs d'ici 2010 et 100 % des passagers sur tous les vols commerciaux internationaux à destination, en partance ou passant au-dessus des États-Unis d'ici la fin de 2010 », a déclaré TSA, en août 2009⁷⁴ [notre traduction].

Ces mesures auront une grave incidence sur la souveraineté du Canada et sur le droit à la vie privée des Canadiennes et Canadiens, comme l'a écrit la CSILC au ministre des Transports, en décembre 2008. « Il est fort possible que les droits des Canadiennes et Canadiens garantis par la Charte et leur droit à la vie privée soient violés. Cela soulève aussi de graves questions quant à la capacité du Canada à mettre concrètement en œuvre des politiques qui soient véritablement indépendantes en matière de visas, d'immigration, de réfugiés et de relations commerciales. »

Dans sa lettre, la CSILC alertait sur le fait que la divulgation de renseignements personnels au DHS sur les passagers voyageant vers certaines destinations – en particulier Cuba – pourrait avoir des conséquences fâcheuses. « Par exemple, ces renseignements pourraient servir à identifier des compagnies canadiennes ayant des liens commerciaux avec Cuba ou pénaliser des voyageurs qui ont visité Cuba, en leur refusant par la suite le droit d'entrée aux États-Unis. »

En mai 2009 – presque six mois après réception de la lettre – le ministère a répondu que la lettre avait été transmise au ministère de la Sécurité publique. Il n'a fourni aucune réponse aux questions de fond soulevées par la CSILC. (Le ministre de la Sécurité publique n'a toujours pas donné suite à la lettre du 11 décembre 2008.)

Il n'y a rien dans les règlements publiés ou les documents officiels qui expose les normes à appliquer ou décrit comment les décisions seront prises pour délivrer ces nouveaux titres de voyage, et il n'y a pas non plus de mécanisme permettant aux voyageurs de savoir pourquoi on ne les autorise pas à prendre l'avion. Et, comme dans le cas du PPP canadien, aucune des décisions ne fait l'objet d'un processus ou examen judiciaire.

Selon certaines informations, le Canada, le Mexique et un certain nombre de pays des Antilles ont eu des discussions avec les États-Unis sur la demande de Washington d'obtenir les renseignements personnels de passagers aériens qui survoleraient son espace aérien sans s'y poser. Toutefois le Conseil national des lignes aériennes du Canada a déploré l'absence de progrès. Dans une lettre à Transports Canada en novembre 2009, les quatre plus importants transporteurs aériens ont dit craindre que le TSA impose soudainement ses nouveaux règlements ce qui les obligerait à violer les lois canadiennes sur la vie privée.⁷⁵

En outre, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), qui représente les transporteurs aériens de plus petite taille, a signalé que si *Secure Flight* était mis en œuvre, il pourrait entraîner le chaos dans les aéroports en cas de défaillance d'Internet ou des communications. Elle a aussi souligné que si les nouvelles réglementations obligeant les compagnies aériennes à soumettre les renseignements des passagers au DHS sont mises en œuvre, elles placeront les transporteurs aériens canadiens en infraction au regard de la *Loi*

⁷⁴ <http://www.tsa.gov/press/releases/2009/0812.shtm>

⁷⁵ http://ca.news.yahoo.com/s/capress/100101/utavel/flight_security_2 (consulté le 2 janvier 2010).

sur l'aéronautique et de notre *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*.

Malgré ces demandes répétées d'information sur la façon dont le Canada a l'intention de se pencher sur ces questions préoccupantes, Transports Canada a refusé de dire quoi que ce soit de plus que cette déclaration officielle :

Le gouvernement du Canada sait que les États-Unis prévoient de mettre en œuvre Secure Flight au cours des prochaines années et continue de travailler avec le gouvernement américain pour minimiser l'incidence sur les voyageurs aériens, tout en renforçant la sûreté de l'aviation. Le gouvernement américain et le DHS ont fourni l'assurance qu'ils travailleront de concert avec nous pour mettre en œuvre Secure Flight de sorte à reconnaître nos intérêts respectifs concernant la vie privée et la sécurité. Les États-Unis ont aussi indiqué qu'ils appréciaient les initiatives canadiennes en matière de sûreté de l'aviation et les efforts déployés par le gouvernement du Canada à travers son Programme de protection des passagers.

Nancy Dawson, analyste principale de la politique, Transports Canada

N.B. Peu avant la publication de ce rapport, un document de travail du ministère de la Sécurité publique obtenu par the *Canadian Press* en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* révélait que le Canada, qui continuait de subir des pressions en vue de renforcer son programme d'interdiction de vol, était en train de développer sa propre version du programme *Secure Flight*. Cette information soulève de nombreuses questions préoccupantes quant à la collecte des renseignements personnels des voyageurs, les normes et critères qui seront retenus pour placer les noms de personnes sur cette liste, le nombre de personnes qui seront ciblées pour rencontrer les exigences des autorités américaines, et les assises juridiques d'un tel programme.

4. CONCLUSIONS

Le nombre stupéfiant de programmes complexes, règles, réglementations, contrôles frontaliers et listes de surveillance ont eu une incidence indéniable sur tous les voyageurs des deux côtés de la frontière. Quoique beaucoup de ces programmes aient été établis dans le sillage du 11 septembre 2001, des efforts étaient déjà en cours pour intégrer les systèmes de sécurité canadien et américain dans le cadre de l'Accord sur la frontière intelligente Canada/États-Unis de 2001, qui a ensuite été consolidé et élargi par l'Accord de Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité de 2005.

Beaucoup de voyageurs qui ont des noms comme Smith, Martin et Khan ont été victimes de ces programmes. Mais ce sont des membres de communautés racisés, en particulier des membres de communautés musulmanes et arabes, qui ont été le plus touchés par ces mesures malavisées – trop souvent caractérisées par une exécution négligente et arbitraire et s'appuyant sur une législation mal rédigés et ce, avec peu ou pas de preuves que ces mesures sont efficaces sur le plan de la sécurité.

Les témoignages rapportés dans le cadre de ce projet ont à maintes reprises mis en évidence des cas où le profilage racial, religieux, ethnique et social a joué un rôle dans le ciblage injuste ou erroné de personnes pour qui voyager – même à l'intérieur du Canada – est devenu une opération stressante, difficile et coûteuse. Et pour quelques-uns, les conséquences ont été encore plus graves : perte de revenu et d'emploi, séparation d'avec la famille et impossibilité de pouvoir retourner dans leur pays.

Dans tous les cas cependant, les témoignages des voyageurs démontrent qu'il n'existe pas de mécanisme de réparation crédible et fiable pour les individus qui sont toujours interrogés, détenus et renvoyés à un examen secondaire à répétition ou pour les voyageurs qui sont toujours « aléatoirement » interceptés ou refoulés à la frontière. Ces exposés appellent à la mise en place d'un mécanisme d'examen et de surveillance pour l'ACSF.

Dans *Un nouveau mécanisme d'examen des activités de la GRC en matière de sécurité nationale*, le juge Dennis O'Connor a recommandé la création d'un comité de coordination pour l'examen intégré des questions de sécurité nationale (CCEISN), chargé d'examiner les activités d'agences fédérales telles que la GRC et l'ASFC. Ce comité viendrait combler les lacunes touchant la responsabilité et l'imputabilité qu'il a mis en relief au cours de son enquête sur le renvoi vers la torture de Maher Arar. Il a recommandé que ce nouveau comité puisse aussi examiner les programmes liés à la sécurité nationale de Transports Canada, tel que le programme d'interdiction de vol.

Qui plus est, rien ne nous permet de croire que les listes de surveillance aux frontières et les listes d'interdiction de vol nous aient mis davantage en sécurité. Toutefois, le nombre croissant de données recueillies sur les individus lorsqu'ils voyagent, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada sert à établir de vastes bases de données dont l'utilisation, au bout du compte, n'est ni contrôlée ni supervisée par notre gouvernement ou réglementé par nos lois.

Ces renseignements, dont les données du DP et du IPV, ainsi que le nombre de voyages effectués par des individus à un poste frontalier spécifique, ou le nom de la compagnie ou du compagnon d'un voyageur ou d'une voyageuse, sont recueillis, passés au crible, comparés, stockés et partagés avec des organismes d'État des deux côtés de la frontière – et avec d'autres gouvernements étrangers. Cela soulève de graves questions quant à la vie privée et à l'usage et au mauvais usage de renseignements erronés et douteux, qui pourraient avoir des conséquences désastreuses.

Malgré des demandes répétées, le gouvernement fédéral n'a jamais fourni de justification pour le programme canadien de liste d'interdiction de vol. Comme l'a noté le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, le fédéral n'a fourni aucun élément de preuve « à l'effet que le Programme soit raisonnablement susceptible de faciliter la détection et la prévention des menaces terroristes à la sécurité du transport aérien, ainsi que la tenue d'enquêtes à ce sujet. »

En outre, un rapport préparé par deux chercheurs indépendants pour le compte du Bureau de réexamen de Transports Canada, a conclu à de graves problèmes concernant le cadre législatif du PPP. Ils ont recommandé que la loi soit examinée à la lumière de la *Charte canadienne des droits et libertés*, dans le même sens que des recommandations similaires

formulées par les commissaires à la protection de la vie privée du Canada, ainsi que par les défenseurs des droits civils et humains.

C'est sur cette toile de fond que les voyageurs devraient se préparer pour la mise en œuvre du nouveau programme *Secure Flight*, en 2010. L'Association du transport aérien du Canada a prévenu que ces nouvelles règles « vont créer une véritable tempête » et les obliger à violer les lois canadiennes relatives à la vie privée.

Le programme canadien de liste d'interdiction de vol – dont la constitutionnalité est contestée devant les tribunaux, les implications croissantes concernant la vie privée, le déploiement de la biométrie et d'autres technologies nouvelles ayant pour cible les voyageurs ainsi que les listes de surveillance et les contrôles frontaliers – auront un impact dramatique sur notre avenir individuel et collectif. Le Parlement doit se pencher d'urgence sur ces questions.

Depuis juin 2007, le programme hautement secret d'interdiction de vol est largement passé inaperçu dans l'opinion publique canadienne et les parlementaires l'ont largement ignoré. Pourtant les conséquences pour les personnes qui sont injustement ciblées sont très graves. Le PPP manque non seulement de transparence mais de mécanisme de surveillance. Alors que tout indique que les États-Unis s'appêtent à imposer leurs propres règlements et vont décider qui a le droit de voyager à l'étranger par avion, les députés et sénateurs doivent se pencher sur la réglementation de *Secure Flight* afin d'assurer non seulement le respect des lois fondamentales canadiennes et de sa Charte des droits et liberté mais aussi afin d'assurer sa souveraineté.

5. PRINCIPALES CONCLUSIONS ET QUESTIONS SOULEVÉES EN MATIÈRE DE POLITIQUES

- Compte tenu des pouvoirs discrétionnaires et arbitraires accordés aux agents de l'ASFC et l'absence de mécanismes assurant leur imputabilité, il est urgent que le gouvernement mette en œuvre les recommandations de la Commission O'Connor réclamant un mécanisme intégré des plaintes et d'examen des activités de toutes les agences responsables de sécurité nationale. Cela comprendrait l'ASFC et Transports Canada.
- Il est évident, à la lumière des témoignages recueillis dans le cadre de ce projet, que le profilage racial ou religieux est un facteur qui détermine le traitement accordé aux voyageurs à la frontière canado-américaine, dans les aéroports ou pris dans les mailles des listes d'interdiction de vol et autres listes de surveillance. Le gouvernement doit reconnaître que le profilage racial et religieux existe et le Parlement devrait s'engager à examiner ces pratiques afin d'affirmer qu'elles sont inacceptables en vertu de la *Charte canadienne des droits et libertés*.
- Les risques d'abus et de violation des droits des voyageurs sont exacerbés en l'absence de mécanismes de réparation sérieux de même que par la Déclaration Canada-États-Unis sur la frontière intelligente qui a ouvert la voie aux échanges sans précédent d'informations entre les autorités canadiennes et américaines à la suite de

l'harmonisation et/ou l'intégration des banques de données, ainsi que de la création des Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF).

- Le Parlement devrait immédiatement examiner les incidences juridiques et les dispositions de la *Charte des droits et des libertés* par rapport au programme canadien d'interdiction de vol et tout autre nouveau programme qui pourrait être instauré pour répondre aux normes « plus robustes » imposées par le programme américain *Secure Flight*, qui entrera en vigueur au cours des prochains mois. Il faudra apporter une attention toute spéciale aux questions suivantes : l'absence de fondement juridique, le recours à des pouvoirs ainsi qu'à des critères arbitraires et discrétionnaires pour l'ajout des noms sur les listes d'interdiction de vol, l'absence de mécanismes de réparation, la collecte des données et l'échange de renseignements personnels, la violation potentielle du droit à la vie privée, la violation potentielle des lois canadiennes en matière de protection de la vie privée par Air Canada et d'autres transporteurs qui se soumettent aux exigences américaines.