

Boarding Pass Security System

CATSA uses a Canadian technology—the Boarding Pass Security System (BPSS)—to scan bar codes on paper and electronic boarding passes. The system enhances the process of inspecting and validating passengers' boarding passes.

BPSS scans occur at two points—at the beginning of the line-up for pre-board security screening, and again as the passenger approaches the screening checkpoint. The scans capture the passenger's name, flight number, departure gate and the exact time and location of his or her screening. If there is a security incident, CATSA can use this information to investigate and resolve the incident.

The data that is gathered is also used to calculate wait times and passenger flows and helps CATSA and its contractors to better allocate resources to the checkpoints. As well, BPSS helps passengers retrieve lost or stolen items such as laptops, cell phones, wallets and passports. CATSA's Security Operation Centre can find out the exact time and location of a passenger's screening and can then review surveillance videos to trace missing items.

Data gathered through the BPSS program is securely stored for two years in compliance with the federal *Privacy Act*.











CATSA backgrounder

The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) is a federal Crown corporation with a mandate to protect the public by effectively and efficiently screening air travellers and their baggage at designated airports in Canada.

CATSA is responsible for a number of services related to security, including screening passengers and baggage before they board a flight (known as pre-board screening), screening passengers' checked baggage (hold-baggage screening), and the random screening of workers and other non-passengers entering restricted areas of the airport that are not accessible to the public. CATSA is also responsible for the deployment, administration and maintenance of the Restricted Area Identity Card (RAIC) program.

Following are summaries of each of these services.

Pre-board screening (link to separate backgrounder):

Each year, more than 52 million passengers and their belongings are inspected before they board planes at Canadian airports. Screening activities are carried out by 5,400 screening officers. It is CATSA's responsibility to ensure that nothing from Transport Canada's list of prohibited items is allowed on aircraft. Screening officers look for dangerous or potentially dangerous items such as knives, firearms and explosives.

CATSA's pre-board screening is compatible with that of its international partners in aviation security, and CATSA updates its security technology, workforce training and operational procedures accordingly.

Hold-baggage screening (*link to separate backgrounder*): The 62 million pieces of luggage checked by passengers each year is screened using explosives detection equipment.

Non-passenger screening (*link to separate backgrounder*): Non-passengers are airport workers who have access to restricted areas at Canada's airports. These people include flight and cabin crews, airline customer service personnel, baggage handlers, vendors and other airport staff. CATSA randomly screens about 715,000 non-passengers annually at Canada's 28 major airports, as per Transport Canada regulations.

Restricted Area Identity Card (RAIC) (link to separate backgrounder): The RAIC program, developed and maintained by CATSA, is the first dual biometric airport-identification program for non-passengers. A computer chip on each identity card stores fingerprint and iris information about the cardholder. The RAIC program, which has operated at Canada's 28 major airports since 2007, includes cards, fingerprint and iris readers at airport terminals, and a network linking airports to a secure central database.

CATSA works closely with Transport Canada, aviation industry partners and screening contractors. Its goal is to provide professional, effective and consistent security service, at or above standards set by Transport Canada.

CATSA is accountable to Parliament through the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. It is governed by a board of directors, with front-line operations directed by its president and CEO and senior management team.

CATSA operates under a third-party business model. It contracts the delivery of screening services to screening contractors who are responsible for employing the screening workforce. The following companies are responsible for delivering screening services at designated airports in Canada:

- G4S Secure Solutions (Canada) Ltd.: Pacific Region (British Columbia and Yukon);
- Garda Security Screening Inc.: Prairies Region (Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Northwest Territories);
- Garda Security Screening Inc.: Central Region (Ontario); and
- Securitas Transport Aviation Security Ltd.: East Region (Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador, and Nunavut).









Discovery of contraband or large sums of money

Contraband is any item that is illegal to possess, such as illegal drugs, martial arts weapons and switchblade knives.

If contraband items are discovered in carry-on or checked baggage during security screening, CATSA will document the items, notify local police and collaborate with police investigations.

Passengers entering or leaving Canada and carrying \$10,000 or more (or the equivalent in a foreign currency) are legally required to notify Canadian border authorities. CATSA does not have a specific mandate to screen for undeclared amounts of money. However, if cash worth \$10,000 or more is discovered in carry-on or checked baggage during screening, and the passenger is not flying domestically, it is CATSA's policy to notify police or the Canada Border Services Agency.









Full-body scanner

Full-body scanners use millimeter-wave technology to detect objects concealed in or under clothing. The machines project low-level radio-frequency energy over and around the passenger's body. CATSA has conducted an extensive evaluation of the full-body scanners and determined they provide a very effective additional layer of security for people travelling through Canadian airports.

During the pre-board screening process, passengers selected for secondary screening have the option of a physical search or, where available, a full-body scan. A passenger who opts for a full-body scan stands in the scanner chamber with arms raised. The images taken by the scanner are relayed to a screening officer in a separate room. If the officer detects a concealed object, additional searches will be performed. The passenger can choose to have that done in a private search area.

The scanners that CATSA uses do not pose a risk to human health or safety in either single or repeated exposures. They do not produce X-rays. Health Canada has concluded that the radio-frequency energy emitted by the full-body scanners used by CATSA is well within Canada's guidelines for safe human exposure in accordance with Health Canada regulations (Safety Code 6).







Hold-baggage screening

CATSA uses advanced-explosive detection technologies, such as computed tomography (CT) X-ray, to screen 62 million checked bags each year. Baggage screening is done according to regulations set out by the International Civil Aviation Organization.

When a suspicious item is spotted during screening, the bag goes through various levels of inspection. If a physical search is required, the passenger is paged and taken to a private room to witness the baggage being checked by a screening officer.

CATSA is currently replacing its equipment and aligning its Hold-baggage screening system with its international partners specifically the TSA and the European Union. By phasing non-CT Technology, such as non CT X-ray, CATSA will ensure that its system remains compatible with international standards. Alignment with the TSA will eliminate the need to re-screen checked baggage arriving from Canada, streamlining the process for passengers connecting through a U.S. hub.









Screening of non-passengers

Under aviation security regulations, CATSA must randomly screen people accessing restricted areas of airports who are not passengers. These people include flight and cabin crews, airline customer service personnel, baggage handlers, vendors and other airport staff.

Non-passengers are screened using the same equipment used to screen passengers. Bags, tools and other items carried by non-passengers may also be checked with X-ray and/or explosives-detection equipment.

While CATSA is responsible for screening non-passengers, local airport authorities control access to restricted areas.









Pre-board screening

Passengers are screened before they board aircraft to confirm their boarding pass information and to make sure they are not carrying any potentially dangerous items on their persons or in their carry-on bags.

Each year, more than 52 million passengers and their belongings are inspected before they board planes at Canadian airports. Screening activities are carried out by 5,400 screening officers. It is CATSA's responsibility to ensure that nothing from Transport Canada's list of prohibited items is allowed on aircraft. These items include knives, firearms, liquid containers over 100 millilitres and explosives.

Pre-board screening includes the following:

Scanning of boarding passes: At Canada's major airports, Screening officers use CATSA's Boarding Pass Security System (*link to BPSS backgrounder*) to electronically scan and validate each passenger's boarding pass.

Explosive trace detection: Screening officers may randomly select passengers while they wait in line to swab their hands, waist and shoes with explosives-detection equipment. Once cleared, these passengers are taken to the front of the line to continue the rest of the security screening process. This equipment can also be used to screen passengers' belongings (bags, computers, etc.).

Random selection for additional screening: Passengers may be asked to step on an electronic mat linked to a computer that randomly selects some people for additional screening. The electronic nature of the process removes any potential for bias in the selection. Passengers who have been randomly selected are directed to a screening line where they undergo additional screening. This process can involve a full-body scan, a physical search or swabbing for explosives trace detection. The physical search can be conducted in a private area at the request of the passenger.

X-rays of carry-on baggage: Screening officers use X-ray machines to scan passengers' carry-on bags. When a banned item (link to list) is seen on the scan, officers conduct a physical search of the bag. Depending on the item, the passenger is offered the following options:

- Items that are allowed in checked baggage may be checked with the airline if there is enough time.
- Items may be taken to the passenger's car or left with friends or family members who are in the area outside the entry to the screening checkpoint.
- Items may be stored or mailed at airports where these services exist.
- The passenger may choose to abandon the item for appropriate disposal.

Screening officers may also use explosive detection trace technology to screen the passengers' belongings.

Walk-through metal detector: As carry-on baggage passes through the X-ray machine, the passenger walks through a metal-detecting machine. If the metal detector's alarm goes off, the passenger is instructed to ensure that all keys, cell phones and coins are removed from pockets and go through the detector again. If the alarm sounds again, a screening officer uses a handheld metal detector or does a physical search to determine what is setting off the alarm.





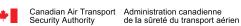




Private search

During the pre-board screening process, passengers can be selected for additional screening. This process can involve a full-body scan, a physical search and/or swabbing for traces of explosives. A passenger who opts for or is required to undergo a physical search may ask to have the physical search done in private rather than in the public screening area. CATSA provides private search areas at all security checkpoints. To do a physical search, a screening officer (of the same sex as the passenger) "pats down" the passenger.









Restricted Area Identity Cards

The Restricted Area Identity Card (RAIC) is a security pass issued by local airport authorities to all non-passengers working in the restricted areas of Canada's 29 major airports. The card must be carried and displayed by all airport workers who have Transportation Security Clearance from Transport Canada.

To verify a non-passenger's identity, each card has a built-in computer chip with a microprocessor and memory to store fingerprint and iris biometric identification data. The RAIC program includes the cards, the fingerprint and iris readers installed at airport terminals, and a network infrastructure that links airports to a secure central database.

When it became fully operational in 2007, the RAIC program developed by CATSA was the world's first dual biometric (iris and fingerprint) airport identification system for non-passengers using restricted areas. CATSA continues to be responsible for developing and maintaining the RAIC system, installing and maintaining the fingerprint and iris readers at airport terminals, and the network infrastructure.











Surrendered items

Transport Canada maintains a Prohibited Items List (link to list) to inform the public of what it considers threats to aviation security. Some of these items are banned in carry-on bags but allowed in baggage passengers check at airline counters. Other items are banned in both carry-on and checked baggage.

CATSA is responsible for screening baggage for banned items. However, screening officers do not have the legal authority to confiscate these items. If banned items are found during screening, officers will offer passengers the following options:

- tems that are allowed in checked baggage may be checked with the airline if there is enough time.
- Items may be taken to the passenger's car or left with friends or family members who are in the area outside the entry to the screening checkpoint.
- Items may be stored or mailed at airports where these services exist.
- Items may be abandoned for appropriate disposal.

Most of the items that are banned from checked baggage are either contraband, or—like compressed gas cylinders and lithium batteries considered to be hazardous and a safety risk to passengers and crew.

At most major airports, surrendered items such as knives, large scissors and tools are donated to charitable organizations. When contraband items are discovered, local police are notified.









Trusted Traveller CATSA Security Line

The Trusted Traveller CATSA Security Line (TTCSL) is a designated screening line for passengers who hold valid NEXUS cards. NEXUS is a joint Canada-U.S. program for low-risk, pre-approved travellers.

Passengers show their NEXUS card and boarding pass to enter clearly marked lines at selected airport pre-board screening checkpoints to bypass the queue and go straight to the screening line. Screening officers confirm passengers' identities by visually verifying their documents.

Having designated pre-board screening lines for NEXUS card-holders ultimately streamlines boarding for all air passengers and improves customer service and efficiency. The TTCSL is available at Ottawa, Toronto Pearson, Toronto City Centre, Montréal, Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Halifax, Kelowna, Moncton, Québec City, St. John's airports and Regina.

The TTCSL is an initiative involving CATSA, the Canada Border Services Agency (CBSA) and Transport Canada. Travellers who want to enroll in NEXUS must apply to the CBSA, undergo a rigorous risk assessment and pay a processing fee. Those approved receive a NEXUS card that is valid for five years. At airports, NEXUS card-holders who use the TTCSL must still undergo pre-board screening and comply with all security requirements.









Système de sûreté des cartes d'embarquement

L'ACSTA utilise une technologie canadienne, le Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE), pour balayer les codes-barres des cartes d'embarquement papier et électroniques. Le système permet d'améliorer les processus d'inspection et de validation des cartes d'embarquement des passagers.

Le balayage du SSCE s'effectue à deux endroits : au début de la file de contrôle préembarquement et à l'approche du point de contrôle. Le balayage saisit le nom du passager, le numéro de vol, la porte d'embarquement ainsi que l'heure exacte et l'emplacement du point de contrôle. En cas d'incident lié à la sûreté, l'ACSTA peut utiliser ces renseignements pour étudier et résoudre l'incident.

Les données recueillies sont également utilisées pour calculer le temps d'attente et le débit des passagers et permettre à l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle de mieux affecter les ressources aux points de contrôle. En outre, le SSCE permet aux passagers de récupérer les articles perdus ou volés comme les ordinateurs portatifs, les téléphones cellulaires, les portefeuilles et les passeports. Le Centre des opérations de sûreté de l'ACSTA peut retracer l'heure exacte et l'emplacement où un passager a franchi le point de contrôle et examiner les vidéos de surveillance pour repérer les articles manquants.

Les données recueillies par l'intermédiaire du programme du SSCE sont conservées en lieu sûr pendant deux ans, conformément à la Loi sur la protection des renseignements personnels.











Survol l'ACSTA

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État fédérale dont le mandat est de protéger le public en effectuant des contrôles efficaces et efficients des voyageurs aériens et de leurs bagages aux aéroports désignés au Canada.

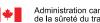
L'ACSTA est chargée d'offrir de nombreux services liés à la sûreté, notamment le contrôle des passagers et des bagages avant l'embarquement (qu'on appelle le contrôle préembarquement), le contrôle des bagages enregistrés des passagers, et le contrôle aléatoire des employés des aéroports et autres non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aéroport non accessibles au public. L'ACSTA est également responsable de la mise en place, de la gestion et de la mise à jour du programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).

Vous trouverez ci-dessous un résumé de ces services.

Contrôle préembarquement (lien vers le document d'information distinct) :

Dans les aéroports canadiens, plus de 52 millions de passagers ainsi que leurs effets personnels font chaque année l'objet d'un contrôle avant de monter à bord d'un avion. Les activités de contrôle sont effectuées par 5 400 agents de contrôle. L'ACSTA est chargée de s'assurer qu'aucun des articles interdits inscrits sur la liste de Transports Canada ne se retrouve à bord d'un aéronef. Les agents de contrôle recherchent les articles dangereux ou potentiellement dangereux comme les couteaux, les armes à feu et les explosifs.

L'ACSTA assure un contrôle préembarquement compatible avec celui de ses partenaires internationaux en matière de sûreté aérienne et veille à la mise à jour de sa technologie de la sûreté, de la formation de sa main-d'œuvre et des procédures opérationnelles connexes.





Contrôle des bagages enregistrés (lien vers le document d'information distinct) : Chaque année, 62 millions de bagages enregistrés sont contrôlés à l'aide d'appareils de détection de traces d'explosifs.

Contrôle des non-passagers (lien vers le document d'information distinct): Les non-passagers sont les employés des aéroports qui ont accès aux zones réglementées dans les aéroports du Canada. Au nombre de ces personnes, mentionnons les membres d'équipage et le personnel de cabine, les agents chargés du service à la clientèle des compagnies aériennes, les bagagistes, les fournisseurs et les autres employés de l'aéroport. L'ACSTA contrôle environ 715 000 non-passagers de façon aléatoire chaque année dans les 28 principaux aéroports du Canada, conformément aux règlements de Transports Canada.

Carte d'identité pour les zones réglementées – CIZR – (lien vers le document d'information distinct) : Le programme de CIZR, élaboré et mis à jour par l'ACSTA, est le premier système d'identification à double lecture biométrique pour les non-passagers. Chaque carte d'identité est munie d'une puce informatique qui contient les empreintes digitales et rétiniennes du détenteur de la carte. Le programme de CIZR, qui est en place dans les 28 principaux aéroports du Canada depuis 2007, comprend notamment des lecteurs de cartes, d'empreintes digitales et d'iris situés dans les aérogares et un réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée.

L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec Transports Canada, ses partenaires de l'industrie aéronautique et ses fournisseurs de services de contrôle. Son but est de fournir un service de sûreté professionnel, efficace et uniforme, en respectant ou en surpassant les normes établies par Transports Canada.



L'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. L'ACSTA est régie par un Conseil d'administration dont les opérations de première ligne sont dirigées par le président et chef de la direction ainsi que par l'équipe de la haute direction.

L'ACSTA remplit son mandat selon un modèle de prestation de services par des tiers. Elle conclut des contrats pour la prestation des services de contrôle avec des fournisseurs de services de contrôle qui sont responsables de l'embauche du personnel de contrôle. Les entreprises suivantes sont chargées de la prestation des services de contrôle aux aéroports désignés du Canada:

- G4S Secure Solutions (Canada) Ltd. Région du Pacifique (Colombie-Britannique et Yukon);
- Garda Security Screening Inc. Région des Prairies (Alberta, Saskatchewan, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest);
- Garda Security Screening Inc. Région du Centre (Ontario);
- Securitas Transport Aviation Security Ltd. Région de l'Est (Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador et Nunavut).









Découverte d'articles de contrebande ou d'importantes sommes d'argent

Un article de contrebande est un article qu'il est interdit de posséder, comme des drogues illicites, des armes utilisées dans les arts martiaux et des couteaux à ouverture automatique.

Si des articles de contrebande sont découverts dans un bagage de cabine ou un bagage enregistré au cours du contrôle de sûreté, l'ACSTA consignera ces articles, avertira la police et collaborera à l'enquête policière.

Les passagers arrivant au Canada ou en partant qui transportent une somme d'argent de plus de 10 000 \$ (ou un montant équivalant en devises étrangères) doivent, selon la loi, en aviser les agents des services frontaliers canadiens. L'ACSTA n'a pas comme mandat particulier de contrôler les bagages pour rechercher de l'argent non déclaré. Toutefois, si une somme en espèces d'un montant d'au moins 10 000 \$ est découverte dans un bagage d'un passager qui se rend à l'extérieur du Canada au cours du processus de contrôle, l'ACSTA a pour politique d'avertir la police ou l'Agence des services frontaliers du Canada.









Scanner corporel

Les scanners corporels utilisent la technologie à ondes millimétriques pour détecter les objets dissimulés dans ou sous les vêtements. Ces appareils émettent des ondes de fréquence radio de faible intensité tout autour du corps du passager. L'ACSTA, qui a réalisé de nombreux évaluations de scanners corporels, a conclu qu'ils offrent un niveau de sûreté supplémentaire très efficace pour les voyageurs voyageant dans les aéroports du Canada.

Pendant le processus de contrôle préembarquement, les passagers sélectionnés pour une fouille secondaire peuvent choisir entre une fouille manuelle et une fouille au moyen du scanner corporel, s'il y en un. Un passager qui opte pour le scanner corporel devra se placer debout, les bras levés, dans la chambre de l'appareil. Les images prises par le scanner sont transmises à un agent de contrôle se trouvant dans une autre salle. Si l'agent repère un objet dissimulé, une fouille supplémentaire sera effectuée. Le passager peut demander que la fouille soit effectuée dans une zone de fouille privée.

Les scanners utilisés par l'ACSTA ne présentent aucun risque pour la santé et la sécurité des humains, même si un sujet y était exposé à répétition. Ils ne produisent pas de rayons X. Santé Canada a conclu que l'énergie émise par les scanners corporels utilisés par l'ACSTA est tout à fait conforme aux normes canadiennes de sécurité en matière d'exposition chez l'être humain (Code de sécurité 6).









Contrôle des bagages enregistrés

L'ACSTA utilise des technologies de pointe en matière de détection d'explosifs, comme la tomodensitométrie (CT), pour contrôler 62 millions de bagages enregistrés chaque année. Le contrôle des bagages est effectué conformément aux règlements établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Lorsqu'un article suspect est repéré pendant le contrôle, le bagage subit divers niveaux d'inspection. Si une fouille manuelle est requise, le passager est appelé et conduit dans une salle privée pour observer la vérification du bagage par un agent de contrôle.

L'ACSTA est en train de remplacer son équipement et d'harmoniser son système de contrôle des bagages enregistrés avec ceux des États-Unis et de l'Union européenne. En abandonnant les technologies ne reposant pas sur la tomodensitométrie, l'ACSTA s'assure que son système demeure compatible avec ceux de ses partenaires internationaux. Notamment, l'harmonisation avec les États-Unis éliminera le besoin que la Transportation Security Administration contrôle à nouveau les bagages enregistrés en provenance du Canada, ce qui simplifiera le processus pour les passagers en transit dans un aéroport des États-Unis.



Canada





Contrôle des non-passagers

En vertu du Règlement canadien sur la sûreté aérienne, l'ACSTA doit contrôler de façon aléatoire les non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Au nombre de ces personnes, mentionnons les membres d'équipage et le personnel de cabine, les agents chargés du service à la clientèle des compagnies aériennes, les bagagistes, les fournisseurs et les autres employés de l'aéroport..

Les non-passagers sont contrôlés à l'aide du même équipement utilisé pour le contrôle des passagers. Les bagages, les outils et les autres articles transportés par les non-passagers peuvent également être contrôlés avec l'appareil de radioscopie ou l'appareil de détection d'explosifs.

Bien que l'ACSTA soit responsable du contrôle des non-passagers, les autorités aéroportuaires locales contrôlent l'accès aux zones réglementées.









Contrôle préembarquement

Les passagers font l'objet d'un contrôle avant de monter à bord d'un aéronef afin de confirmer les renseignements que renferme leur carte d'embarquement et de s'assurer qu'ils ne transportent pas d'articles potentiellement dangereux sur eux ou dans leurs bagages de cabine.

Chaque année dans les aéroports canadiens, plus de 52 millions de passagers équipés de leurs effets personnels font l'objet d'un contrôle avant l'embarquement à bord des avions. Les activités de contrôle sont effectuées par 5 400 agents de contrôle. L'ACSTA est chargée de s'assurer qu'aucun des articles interdits inscrits sur la liste de Transports Canada ne se retrouve à bord d'un aéronef. Au nombre de ces articles, mentionnons les couteaux, les armes à feu, les contenants de liquides de plus de 100 millilitres et les explosifs.

Le contrôle préembarquement comprend les éléments suivants :

Balayage de cartes d'embarquement : Dans les aéroports principaux du Canada, les agents de contrôle utilisent le système de sûreté des cartes d'embarquement (*lien vers le document d'information sur le SSCE*) pour balayer et valider la carte d'embarquement de chaque passager.

Détection de traces d'explosifs : Les agents de contrôle peuvent choisir des passagers de façon aléatoire pendant qu'ils attendent dans la file pour prélever un échantillon sur leurs mains, leur taille et leurs chaussures avec un appareil de détection d'explosifs. Une fois contrôlés, ces passagers sont conduits en tête de file pour terminer le processus de contrôle de sûreté. Cet appareil peut également être utilisé pour contrôler les effets personnels des passagers (sacs, ordinateurs, etc.).

Sélection aléatoire pour le contrôle additionnel : Les passagers peuvent être invités à se placer sur un tapis électronique relié à un ordinateur qui sélectionne certaines personnes aléatoirement pour un contrôle additionnel. La nature du processus électronique élimine toute forme de parti pris dans le choix. Les passagers qui ont été sélectionnés sont dirigés vers une voie de contrôle où ils font l'objet d'un contrôle supplémentaire. Ce processus peut comprendre un contrôle au moyen du scanner corporel, une fouille manuelle

ou un prélèvement aux fins de détection de traces d'explosifs. La fouille manuelle peut être effectuée dans un endroit privé sur demande du passager.

Radioscopie des bagages de cabine : Les agents de contrôle utilisent des appareils de radioscopie pour contrôler les bagages de cabine des passagers. Lorsqu'un article interdit (lien vers la liste) est repéré au contrôle, les agents de contrôle procèdent à une fouille manuelle du bagage. Selon l'article, le passager se verra offrir les options suivantes :

- Les articles qui sont autorisés dans les bagages enregistrés peuvent être enregistrés par le transporteur aérien s'il y a suffisamment de temps.
- Les articles peuvent être rapportés dans la voiture du passager ou confiés à des amis ou parents qui se trouvent dans la zone située à l'extérieur du point de contrôle.
- Dans les aéroports où le service est offert, les articles peuvent être conservés ou envoyés par voie postale.
- Les articles peuvent être abandonnés par le passager pour être éliminés de façon adéquate.

Les agents de contrôle peuvent également utiliser la technologie de détection de traces d'explosifs pour contrôler les effets personnels des passagers.

Portique de détection de métal : Pendant que le bagage de cabine est analysé par l'appareil de radioscopie, le passager passe sous un portique de détection de métal. Si l'alarme du détecteur se déclenche, le passager doit vérifier si ses poches contiennent des clés, un téléphone cellulaire ou de pièces de monnaie avant de franchir de nouveau le portique. Si l'alarme retentit de nouveau, un agent de contrôle utilise le détecteur à main d'objets métalliques ou effectue une fouille manuelle afin de trouver ce qui a déclenché l'alarme.









Fouille privée

Pendant le processus de contrôle préembarquement, les passagers peuvent être sélectionnés pour un contrôle additionnel. Ce processus peut comprendre un contrôle au moyen d'un scanner corporel, une fouille manuelle ou une détection de traces d'explosifs. Un passager qui choisit la fouille manuelle ou qui doit en faire l'objet pourra demander à ce que cette dernière soit effectuée en privé plutôt que dans la zone de contrôle publique. L'ACSTA dispose de zones de fouille privées à tous les points de contrôle de sûreté. Pour procéder à une fouille manuelle, l'agent de contrôle (du même sexe que le passager) devra fouiller par palpation le passager.









Carte d'identité pour les zones réglementées

La Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) est un laissez-passer délivré par les administrations aéroportuaires à tous les non-passagers travaillant dans les zones réglementées des 29 principaux aéroports du Canada. Les employés travaillant à l'aéroport possédant une habilitation de sécurité en matière de transport de Transports Canada doivent être munis de leur carte et la présenter en tout temps.

Chaque carte, qui est munie d'une puce informatique contenant un microprocesseur et une mémoire pour stocker le profil biométrique des empreintes digitales et de l'iris, permet de vérifier l'identité du non-passager. Le programme de CIZR comprend les cartes, des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aérogares et une infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée.

Lorsqu'il est devenu entièrement opérationnel en 2007, le programme de CIZR mis au point par l'ACSTA était le premier système d'identification à double lecture biométrique (empreintes digitales et iris) au monde pour les non-passagers empruntant des zones réglementées. L'ACSTA est toujours chargée de perfectionner et de tenir à jour le système de la CIZR, ainsi que d'installer et d'entretenir les lecteurs d'empreintes digitales et d'iris dans les aérogares ainsi que l'infrastructure réseau.











Articles remis

Transports Canada tient à jour une liste des articles interdits (lien vers la liste) pour informer le public de ce qui est considéré comme une menace pour la sûreté aérienne. Certains de ces articles sont interdits dans les bagages de cabine, mais autorisés dans les bagages enregistrés aux comptoirs des transporteurs aériens. D'autres articles sont interdits aussi bien dans les bagages de cabine que dans les bagages enregistrés.

L'ACSTA est responsable du contrôle des bagages pour les articles interdits à bord des avions. Cependant, les agents de contrôle ne sont pas légalement autorisés à confisquer ces articles. Si des articles interdits sont découverts pendant le contrôle, les agents de contrôle présentent aux passagers les options suivantes :

- Les articles autorisés dans les bagages enregistrés peuvent être enregistrés par le transporteur aérien s'il y a suffisamment de temps.
- Les articles peuvent être rapportés dans la voiture du passager ou confiés à des amis ou parents qui se trouvent dans la zone située à l'extérieur du point de contrôle.
- Dans les aéroports où le service est offert, les articles peuvent être conservés ou envoyés par la poste.
- Les articles peuvent être abandonnés par le passager pour être éliminés de façon adéquate.



La plupart des articles qu'il est interdit de transporter dans les bagages enregistrés sont soit des articles de contrebande ou des articles considérés comme dangereux et représentant un risque pour la sécurité des passagers et des membres d'équipage tel que des bouteilles de gaz comprimé ou des piles au lithium.

Dans la plupart des aéroports importants au Canada, les articles remis comme les couteaux, les grandes paires de ciseaux et les outils sont donnés à des organismes de bienfaisance. Lorsque des articles de contrebande sont découverts, la police locale est prévenue.





Voie de contrôle réservée aux voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA

La voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA (VCVDC) est réservée aux passagers qui détiennent une carte NEXUS valide. NEXUS est un programme conjoint du Canada et des États-Unis conçu pour les voyageurs à faible risque et pré-approuvés.

Dans les aéroports sélectionnés, les passagers présentent leur carte NEXUS et leur carte d'embarquement afin d'accéder à une voie clairement identifiée qui leur permettra de contourner la file d'attente et d'arriver directement au point de contrôle. Les agents de contrôle confirment l'identité des passagers en effectuant une vérification visuelle de leurs documents.

Les voies de contrôle préembarquement réservées aux détenteurs d'une carte NEXUS permettent en définitive de simplifier l'embarquement de tous les passagers, tout en améliorant le service à la clientèle et l'efficacité. Ces voies sont en place dans les aéroports d'Ottawa, de Toronto (Pearson et centre-ville), de Montréal, de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, d'Halifax, de Kelowna, de Moncton, de Québec de St. John's et Régina.

La VCVDC est une initiative conjointe de l'ACSTA, de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de Transports Canada (TC). Les voyageurs qui souhaitent s'inscrire au programme NEXUS doivent en faire la demande à l'ASFC, faire l'objet d'une évaluation rigoureuse des risques et s'acquitter des frais d'administration. Les personnes dont la demande est approuvée reçoivent une carte NEXUS qui est valide pendant cinq ans. Dans les aéroports, les détenteurs de carte NEXUS qui empruntent la VCVDC doivent malgré tout faire l'objet d'un contrôle préembarquement et se conformer à toutes les exigences en matière de sûreté.





