



uOttawa

L'Université canadienne
Canada's university

**FACULTÉ DES ÉTUDES SUPÉRIEURES
ET POSTDOCTORALES**



**FACULTY OF GRADUATE AND
POSTDOCTORAL STUDIES**

Julie Emond

AUTEUR DE LA THÈSE / AUTHOR OF THESIS

M.A. (criminologie)

GRADE / DEGREE

Département de criminologie

FACULTÉ, ÉCOLE, DÉPARTEMENT / FACULTY, SCHOOL, DEPARTMENT

Flux et sécurité : le passage dans l'aéroport canadien

TITRE DE LA THÈSE / TITLE OF THESIS

Martin Dufresne

DIRECTEUR (DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS SUPERVISOR

CO-DIRECTEUR (CO-DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS CO-SUPERVISOR

Line Beauchesne

Michael Kempa

Gary W. Slater

Le Doyen de la Faculté des études supérieures et postdoctorales / Dean of the Faculty of Graduate and Postdoctoral Studies

Flux et sécurité : le passager dans l'aéroport canadien

Julie Emond

**Thèse soumise à la
Faculté des études supérieures et postdoctorales
dans le cadre des exigences
du programme de maîtrise en criminologie**

**Département de criminologie
Faculté des sciences sociales
Université d'Ottawa**

© Julie Emond, Ottawa, Canada, 2010



Library and Archives
Canada

Published Heritage
Branch

395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Bibliothèque et
Archives Canada

Direction du
Patrimoine de l'édition

395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file Votre référence
ISBN: 978-0-494-79661-0
Our file Notre référence
ISBN: 978-0-494-79661-0

NOTICE:

The author has granted a non-exclusive license allowing Library and Archives Canada to reproduce, publish, archive, preserve, conserve, communicate to the public by telecommunication or on the Internet, loan, distribute and sell theses worldwide, for commercial or non-commercial purposes, in microform, paper, electronic and/or any other formats.

The author retains copyright ownership and moral rights in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

AVIS:

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque et Archives Canada de reproduire, publier, archiver, sauvegarder, conserver, transmettre au public par télécommunication ou par l'Internet, prêter, distribuer et vendre des thèses partout dans le monde, à des fins commerciales ou autres, sur support microforme, papier, électronique et/ou autres formats.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms may have been removed from this thesis.

While these forms may be included in the document page count, their removal does not represent any loss of content from the thesis.

Conformément à la loi canadienne sur la protection de la vie privée, quelques formulaires secondaires ont été enlevés de cette thèse.

Bien que ces formulaires aient inclus dans la pagination, il n'y aura aucun contenu manquant.


Canada

RÉSUMÉ

L'aéroport est un espace complexe et unique en son genre. À lui-même il regroupe des employés, des gens de passage, des utilisateurs, des policiers, des agents de sécurité et des services frontaliers, etc. Mais aussi, des restaurants, des magasins de toute sorte, des pubs, des zones de détente, des zones sécurisées et non sécurisées, etc. On le compare même à une ville en miniature. Bien évidemment, la sécurité de cet espace est tout aussi complexe en raison de l'importance de conserver les flux, primordial pour l'industrie.

Avec les événements du 11 septembre 2001, les mesures de sûreté sont devenues de plus en plus intenses dans les aéroports canadiens suivant la tendance mondiale initiée par les États-Unis. La réorganisation de la sécurité du transport aérien montre la complexité et particularité de l'aéroport.

Suivant ces événements, le gouvernement canadien a dû réorganiser la sécurité en jonglant avec des dimensions économiques mais également avec des questions de droits et libertés des citoyens. Il a mis en place une nouvelle politique en 2004 « Protéger une société ouverte : la politique de sécurité nationale ». Cette nouvelle politique signale un changement dans le discours de la sécurité au Canada. Nous verrons comment le principal acteur de la sûreté aérienne au Canada, l'ACSTA, modélise la sécurité et remplit son mandat de mise en place des mesures de sûreté dans un environnement conçu pour le mouvement.

Notre étude du discours de la sécurité qui se dégage dans l'aéroport s'inspire de deux outils conceptuels soit l'hétérotopie et l'institution transitoire. Ces outils nous permettent une compréhension théorique de l'aéroport au regard des questions d'architecture, de mobilité et de contrôle.

On qualifie d'espace hétérotopique un endroit où il y a une apparente continuité et normalité. Il comporte un système d'ouverture et de fermeture permettant ainsi d'être à la fois pénétrable et isolé selon les besoins. Avec l'hétérotopie, on remarque une désagrégation du pouvoir et du territoire, une importance de la confession et de la surveillance, de même qu'une architecture permettant de masquer en quelque sorte les techniques de sécurité et de contrôle en place. De son côté, l'institution transitoire principalement conçue pour le mouvement, contient trois étapes par lesquelles on obtient l'autocontrôle des individus, c'est-à-dire l'architecture, la confession et l'hyperdocumentation. Une nouvelle modalité de pouvoir s'impose : la technologie de l'aveu.

L'aéroport est donc synonyme d'un pouvoir de contrôle, de confession des individus et d'un espace particulier et même d'exception. Il existe toutefois un dernier concept important dans la compréhension de la sécurité dans les aéroports : le passager.

L'aéroport est désormais un lieu hyper sécurisé où s'élabore une dynamique à laquelle chaque passager doit se soumettre s'il veut voyager. On remarque, en outre, que le passager se doit d'être en charge de sa propre sécurité. En effet, il est possible de voir que de plus en plus, on cherche à créer un passager informé, coopératif et même, proactif. Cette emphase sur la participation du passager dans la sûreté aux points de contrôle dans les aéroports, permet d'alléger les retards et délais reliés à cette intensification de la sûreté. L'ACSTA combine donc les questions de flux et de sécurité à l'aide du passager proactif.

En somme, l'étude du discours de la sécurité dans les aéroports soutenu par le gouvernement canadien, Transports Canada et l'ACSTA, offre une perspective de cet espace particulier où s'établissent des normalités qui défient de plus en plus nos valeurs démocratiques canadiennes.

REMERCIEMENTS

J'exprime mes profonds remerciements à mon directeur de thèse, Martin Dufresne, pour sa patience et sa compréhension tout au long de ce projet mais également, pour sa confiance et son intérêt en mon sujet de recherche.

Je tiens aussi à remercier mes évaluateurs, Line Beauchesne et Michael Kempa. Vos conseils et commentaires furent grandement appréciés.

Merci à ma famille pour le support inconditionnel, particulièrement mes parents, Louis et Pauline, et ma sœur, Andréane. Vos encouragements m'ont permis de terminer ce travail commencé il y a longtemps.

Johanne, encore une fois merci pour ton temps et tes précieux conseils.

Last but not least, Landon, thank you for being supportive, encouraging and patient. You kept my motivation alive and you understood those days when I was attached to my computer or a pile of paper. You gave me the strength to complete this challenge of mine.

À vous tous, encore une fois, merci.

GLOSSAIRE - ACRONYMES	vi
INTRODUCTION	vii
<u>CHAPITRE I</u>	<u>1</u>
LE DÉVELOPPEMENT DE LA SÉCURITÉ ET SÛRETÉ AÉRIENNE AU CANADA	1
Un produit de la mondialisation	1
La connexion entre la sécurité personnelle et la sécurité nationale	5
Les événements du 11 septembre 2001	10
Les mesures de sûreté dans les aéroports	13
Quelques critiques de ces nouvelles mesures de sûreté	18
<u>CHAPITRE II</u>	<u>26</u>
LA COMPLEXITÉ DE L'AÉROPORT	26
LE CROISEMENT ENTRE LA MOBILITÉ, LE CONTRÔLE ET L'ARCHITECTURE	28
La mobilité dans l'aéroport	29
Disposition architecturale	32
Individus et contrôle	36
LA TRANSFORMATION DU DISCOURS DE LA SÉCURITÉ	46
<u>Chapitre III</u>	<u>49</u>
Saisir le discours	49
Les documents d'analyse	53
Grille d'analyse	54
<u>Chapitre IV</u>	<u>56</u>
TROIS DIMENSIONS DE LA MODÉLISATION DE LA SÉCURITÉ	56
CONTEXTE	57
FLUX	67
LES SUJETS DE L'AÉROPORT	70
Du citoyen à l'intervenant	71

L'intervenant : le passager proactif	75
Chapitre V	80
LE PASSAGER DANS LE DISCOURS DE LA SÉCURITÉ	80
La modélisation de la sécurité dans l'aéroport : le passager proactif	81
La particularité de l'aéroport et l'espace d'exception	88
La « société ouverte », l'aéroport et le citoyen	95
CONCLUSION	101
ANNEXE	105
BIBLIOGRAPHIE	108

GLOSSAIRE – ACRONYMES

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
API	Advanced Passenger Information
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
CNP	Contrôle des non passagers
CPE	Contrôle pré embarquement
CSQ	Centrale des syndicats du Québec
CPB	Contrôle des bagages enregistrés
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées
DP	Dossier du passager
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IATA	International Air Transport Association
IPV	Information préalable sur les voyageurs
PCPTA	Programme canadien de protection des transporteurs aériens Canadiens
PNR	Passenger Name Record
RTC	Reconnaissance des types de comportement
SDE	Système de détection d'explosifs
SGS	Système de gestion de la sécurité
SGSu	Système de gestion de la sûreté
TC	Transports Canada

INTRODUCTION

Le discours de la sécurité au Canada a grandement changé dans les dernières années et ce, de manière plus évidente depuis le 11 septembre 2001. En effet, on remarque suite à ces événements, une transformation dans la manière dont le gouvernement définit la sécurité. Bien qu'une réorganisation était déjà en branle, ces événements ont servi de catalyseur. Cette transformation du discours se traduit par une nouvelle politique de sécurité en 2004 « Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale ». Notre société démocratique est aujourd'hui ce que le gouvernement canadien appelle une « société ouverte ». Ce dernier est désormais en charge de protéger la population et non plus les institutions démocratiques.

Comme le changement de discours se traduit particulièrement dans les politiques frontalières, il a, par conséquent, facilité la mise en place de nouvelles mesures de sûreté dans les aéroports. Le changement dans le discours de la sécurité et sa matérialisation dans l'aéroport par la transformation du contrôle et la mise en place de mesures de sûreté bousculent des notions de droits et liberté mais nous interroge aussi plus largement sur les rapports entre la citoyenneté et la sûreté. Il semble en fait que la toile de fond constitue le changement du discours de la sécurité.

On peut débattre le fait qu'il s'agisse d'un discours de la sécurité ou d'un discours de la sûreté. En fait pour nous, le discours de la sécurité englobe le discours de la sûreté. Le gouvernement effectue désormais une distinction entre les deux termes dans le transport aérien, le premier référant davantage aux accidents ou le respect des procédures, le second, réfère quant à lui à la criminalité et les

menaces terroristes. Quand on parle de discours de la sécurité, on doit donc comprendre autant la sécurité que les mesures de sûreté dans les aéroports.

De nombreuses mesures de sûreté se sont ajoutées aux mesures de sécurité déjà existantes, amplifiant de manière significative la surveillance et le contrôle des passagers. En outre, l'aéroport qui est devenu un espace où il est de plus en plus question de sécurité, constitue un endroit privilégié pour observer les manifestations de cette transformation du discours.

Ces mesures questionnent le statut du citoyen lorsqu'il se transforme en passager et qu'il traverse l'aéroport. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a pour mandat de modéliser cette sûreté. Or, faire fonctionner la sécurité dans l'aéroport implique de s'attarder aux flux et donc d'organiser une combinaison flux/sécurité. En outre, on constate qu'une des solutions privilégiées consiste à faire introduire de plus en plus le passager dans son modèle de sécurité. Mais que signifient ces transformations du passager dans le discours pour la citoyenneté? En amenant le passager à participer de plus en plus à sa propre sécurité, le gouvernement n'est-il pas en train de définir un nouveau citoyen dans l'aéroport?

Pour identifier les paramètres du problème de la sûreté dans les aéroports, nous nous penchons tout d'abord sur le développement de la sécurité et la sûreté aérienne au Canada. En outre, nous voyons que le transport aérien s'est développé parallèlement avec la mondialisation pour devenir l'industrie qu'elle est aujourd'hui. Conséquemment, l'émergence de questions de sécurité et éventuellement, de sûreté, est inévitable. À ce sujet, nous voyons qu'il existe différentes définitions du concept de sécurité auquel s'ajoute la sûreté, ce pourquoi il sera nécessaire

d'éclaircir ce que l'on doit comprendre par ce terme. Les événements de 2001 ont certainement facilité la tâche du gouvernement et des services de sécurité par l'émergence d'un contexte de peur et de menace menant à une demande du public pour la mise en place de nouvelles mesures de sûreté dans les aéroports. Nous nous intéressons donc aux mesures affectant particulièrement les passagers et relevons les critiques dont elles ont fait l'objet.

Toutefois, l'aéroport représente un endroit complexe. C'est pourquoi nous croyons qu'il est utile de présenter un bref historique du développement de l'aéroport et d'expliquer brièvement ce qu'il comprend avant de voir comment il est pensé aujourd'hui. Une fois l'aéroport défini d'une manière plus concrète, nous étudions les différentes perspectives théoriques de l'aéroport regroupées selon trois catégories, c'est-à-dire, la mobilité, l'architecture et enfin, les individus et le contrôle. Enfin, notre problématisation de l'aéroport nous permet d'aller au-delà des questions de droits et liberté des individus aux points de contrôle et d'aborder la matérialisation du changement du discours de la sécurité et son impact sur la citoyenneté.

Pour mettre à jour la modélisation de la sûreté dans les aéroports nous effectuons une analyse qualitative du discours de l'ACSTA en utilisant les concepts soulevés dans les approches théoriques de l'aéroport. En effet, une analyse discursive des rapports annuels de l'ACSTA, de la nouvelle Politique canadienne de sécurité nationale du gouvernement, ainsi que de différentes publications sur la gestion du transport aérien par Transports Canada, nous permet de comprendre comment se transforme le discours de la sûreté dans les aéroports canadiens et comment il s'élabore. De surcroît, il est possible de dégager les rationnels

sécuritaire et économique proposés par l'ACSTA dans la sûreté du transport aérien qui s'inscrivent dans le nouveau discours de la sécurité au Canada. Comme ces mesures de sûreté ont grandement affecté le transport aérien autant au niveau des passagers qu'au niveau économique, la manière dont l'ACSTA aborde les questions de sûreté dans le transport aérien, c'est-à-dire, de combiner ces aspects sécuritaires et économiques, devient essentielle pour comprendre comment la sécurité s'organise dans les aéroports. Ultimement, nous verrons comment le passager devient l'élément-clé de ces nouvelles mesures de sûreté.

CHAPITRE I

LE DÉVELOPPEMENT DE LA SÉCURITÉ ET SÛRETÉ AÉRIENNE AU CANADA

Un produit de la mondialisation

Tentons d'imaginer, le temps d'une seconde, la vie d'aujourd'hui sans le transport aérien. Si cette idée paraît inimaginable, c'est que cela montre comment ce mode de transport influence nos vies et y est ancré. En effet, nul besoin d'expliquer à quel point un monde sans l'aviation ne ressemblerait en rien à notre monde actuel. Impressionnante dans ses débuts, du fait de sa nouveauté, elle prit véritablement son ampleur et son envol avec la révolution des années 50 et l'avènement du moteur à turbine. Depuis, le passager s'attend à ce qu'il puisse se déplacer partout, rapidement et en toute sécurité. Au fil des années, elle est devenue une des plus grandes industries. Il est impossible pour quiconque de nier l'apport considérable de ce progrès technique qu'est l'aviation sur notre vie en général. Le transport aérien évolue en parallèle avec la mondialisation dans laquelle nous continuons d'évoluer. Comme le mentionne Mike Crang, «Of all the spaces of a globalized world [...] airports may be the most emblematic » (Cresswell, 2006 : 220).

À l'instar de Urry (2007), nous pouvons croire que la mondialisation suit en effet l'évolution rapide de l'aviation. Il va même jusqu'à appeler les aéroports des « point[s] de transit de ce monde global » (150). Selon lui, cette évolution parallèle entre le transport aérien et ce « monde global » s'explique en huit points :

1. Le transport aérien constitue une composante majeure de l'émergence de l'économie globale.
2. Il présuppose une notion de temps universel ou global que l'on nomme

« zulu » dans le transport aérien.

3. Il est possible d'identifier plusieurs signes et pratiques associés à cette globalisation qui découlent directement du transport aérien international. Comme l'explique l'auteur (2007) : « Airspaces teach people through contemporary 'morality plays' the appropriate categories by which to navigate the conflicts and dilemmas of the contemporary world. We become true world 'citizens' » (151). Le transport aérien nous offre donc une nouvelle identité de « citoyen du monde ».
4. Le réseau du transport aérien rend possible la formation d'aires de trafic aérien très denses mais également la connexion et la mise en réseau de zones plus éloignées, permettant ainsi d'établir des endroits en périphérie des centres majeurs.
5. Les variations dans le capital réseau (*networks capital*) rendent visible les inégalités dans le transport aérien entre ceux que nous appelons « the kinetic elite » qui se traduit littéralement par « l'aristocratie en mouvement » ou ce que nous pourrions appeler la haute société et les « autres ».
6. Le mouvement quotidien aux aéroports contribue à la production de l'urbanisme contemporain.
7. Le trafic aérien international rend possible toute sortes de mobilités y compris les maladies.
8. Le transport aérien emprunte la perspective de vue de Dieu ou ce que nous pourrions aussi appeler une vue d'en haut. Il permet de voir le

monde d'une manière globale mais également d'une perspective totalement différente de celle que lorsque nous avons les deux pieds sur terre.

Symbole de mobilité, l'aéroport est également un emblème de notre monde postmoderne avec le développement de son architecture de plus en plus complexe et son évolution avec le mouvement capitaliste et mondialiste. En outre, les aéroports d'aujourd'hui n'ont rien à voir avec les tous premiers aéroports qui ont vu le jour au tout début de l'industrie. Les structures d'aciers et les façades de verres ont rapidement remplacé les tentes d'autrefois (Adey, 2004a : 500). Mais le changement et l'évolution ne s'appliquent pas seulement à l'apparence de l'aéroport. En effet, la définition même de l'aéroport et son rôle se sont également transformés au fil du temps. Sa structure évoluant et sa clientèle se diversifiant, l'aéroport est, par conséquent, devenu un espace sous haute surveillance ayant une importance économique grandissante pour l'industrie.

La sécurité aérienne a toujours fait l'objet d'une attention particulière au Canada, et ce dès les débuts de la mise en place des établissements liés au transport aérien. Toutefois, l'avènement de tragédies majeures dans ce secteur a conduit chaque fois à une augmentation des mesures visant non seulement à améliorer la sécurité là où elle a failli, mais aussi à rassurer la population ainsi que l'industrie du transport aérien.

Dans les débuts du transport aérien, c'était aux exploitants d'aérodromes ainsi qu'aux compagnies aériennes qu'était attribuée la responsabilité de la sécurité. Comme l'explique Lyon (2003), « [...] airports are today experiencing a huge expansion of security and surveillance, a process that began only gradually in the

early 70s » (16). C'est en effet suite à une vague de détournements d'avions et de sabotages dans les années 1970 que les changements dans la sécurité des aéroports débutèrent. Ils furent notables à la suite de l'attentat à la bombe à bord du vol 182 d'Air India en 1985, en particulier en raison du rôle de surveillance accrue assigné à Transports Canada. Entre autres, le gouvernement demande désormais la vérification des antécédents criminels et de crédit de tous les employés des aéroports. On remarquera à cette époque, l'installation de points de contrôle aux aéroports et l'introduction de l'appariement des bagages. Le gouvernement mettra en place également un programme de recherche et de développement de plusieurs millions de dollars pour de nouveaux équipements et technologies de sûreté et de contrôle. Les bagages feront aussi l'objet de contrôle plus rigoureux en passant dans des détecteurs de vapeurs d'explosifs. Les compagnies aériennes accorderont également plus d'attention au courrier. Enfin, une plus grande formation sera offerte aux agents de sécurité et au personnel des compagnies aériennes dans l'optique d'une plus grande compréhension et sensibilisation dans la sûreté du transport aérien. L'ACSTA (2006c) précise ces nouvelles procédures, réglementations et programmes qui sont mis en place afin d'obtenir un contrôle plus rigoureux, dans sa publication « Notre vision de la sûreté pour le transport aérien » (2).

En outre, à la suite de cette réorganisation de la sécurité du transport aérien, on voit de nouvelles mesures de sûreté de plus en plus importantes dans l'aéroport. Et c'est également suites à ces événements que l'on commence à parler davantage de sûreté aérienne que de sécurité aérienne. Mais que doit-on comprendre par sécurité et sûreté ? Que représentent ces concepts dans le transport aérien ? Il importe de saisir la distinction entre les deux pour bien comprendre le sujet qui nous

préoccupe.

La connexion entre la sécurité personnelle et la sécurité nationale

Au niveau politique, il existe principalement deux types de sécurité, la sécurité nationale et la sécurité personnelle des citoyens. Cette dernière est axée sur l'individu comme l'objet référent de la sécurité, et la menace est perçue en tant que menace à la qualité de vie de l'individu (McDonald, 2002 : 278). L'État possède un rôle à cet égard, mais il se doit de conjuguer avec la protection des droits et libertés. De son côté, la sécurité nationale réfère davantage à l'État par rapport aux menaces extérieures et aux questions d'ordre économique, territoriale et militaire. Bien que la sécurité nationale comprenne habituellement une dimension de la sécurité humaine, il n'en demeure pas moins qu'une différence claire de ces deux aspects, nationale et humaine, se pose traditionnellement dans le discours sur la sécurité, les aspects économiques et politiques l'emportant souvent largement sur l'aspect humain.

Weinstock (2002) définit la sécurité comme un « état de fait » et également « être à l'abri de forces susceptibles de nuire à ses intérêts » (353). Lorsqu'il est question de la sécurité du citoyen, la menace à la sécurité, implique la menace à des intérêts fondamentaux tels que la santé ou encore la vie, pouvant éventuellement justifier certaines restrictions aux droits et libertés. Lorsqu'il est question de sécurité nationale, la définition traditionnelle de la sécurité signifie la protection d'un État et de sa population contre une menace normalement militaire (MacLoed, Masson et Morin, 2004 : 10).

Aujourd'hui, toutefois, il est nécessaire d'aller au-delà de cette définition devant

une menace qui s'est grandement diversifiée tant au niveau des cibles que des moyens, et où il devient de plus en plus difficile de distinguer sécurité interne, externe et internationale dans un contexte de mondialisation où ces différents degrés de sécurité peuvent être superposés (MacLoed, Masson et Morin, 2004 : 10-11).

Par ailleurs, la sécurité n'est pas un concept absolu mais plutôt gradué, qualifiant ainsi une situation de plus ou moins sécuritaire, tout comme il constitue un concept subjectif car la sécurité se traduit également en un sentiment (Weinstock, 2002 : 354). Il existe donc une distinction majeure à établir entre le sentiment de sécurité et l'état de fait que l'auteur nomme la « sécurité objective », dans la définition de la sécurité. Un degré de sécurité « suffisant » peut être d'un équilibre entre cette « sécurité objective » et le « sentiment de sécurité » qui traduira un choix individuel et collectif (355). Le sentiment de sécurité ainsi que la sécurité objective influencent notre perspective de la sécurité.

Pour l'État, le sentiment de la sécurité de la population a une aussi grande importance que la sécurité elle-même : « Security, for citizens of a nation-state, is therefore about *feeling* rather than *being* safe » (Matt McDonald, 2002 : 290). De plus, le maintien de la sécurité et les pratiques qui en découlent, sont partie intégrante de la fonction des États. Mais pour exercer ces mesures, ils doivent composer avec l'atmosphère politique, l'économie, les valeurs, la culture, qui sont autant d'aspects qui influencent la construction du sentiment d'insécurité dans la population pour justifier l'établissement de politiques ou de législations en la matière : « Policy makers do not necessarily choose security definitions, but are often chosen and framed by discourses of security » (McDonald, 2002 : 285). Dans

ce processus, où se retrouvent divers acteurs, «... « the successful » definition of security is implicitly accepted as set : as needing to be fundamentally redefined by actors in order to change, and as set in terms of being universally applicable to all issues coming within the purview of policy » (McDonald, 2002 : 285). Bref, la définition politique de la sécurité devra être adaptée au contexte dans laquelle elle sera appliquée et bénéficiera ainsi d'un discours qui rend légitime les mesures qui peuvent découler de cette définition.

Ainsi, en 2004, dans le cadre de la première politique de sécurité nationale au Canada, le gouvernement cherche à imposer une nouvelle vision de la sécurité qui lie désormais la sécurité nationale et la sécurité personnelle. En outre, cette politique intitulée « Protéger une société ouverte » modifie le discours de la sécurité de manière, clairement, à justifier l'implantation de nouvelles mesures sécuritaires :

La sécurité nationale a pour but de conjurer les menaces qui risquent de miner la sécurité de l'État ou de la société. Ces menaces ne peuvent généralement être écartées que par une action concertée, parce que les individus, les collectivités ou les provinces n'ont pas la capacité d'y faire face par leurs propres moyens. La sécurité nationale est étroitement liée à la sécurité personnelle et à la sécurité internationale. Si la plupart des infractions criminelles, par exemple, sont susceptibles de menacer la sécurité personnelle, elles n'ont généralement pas la même capacité que le terrorisme ou que d'autres formes de criminalité organisée de miner la sécurité de l'État ou de la société. (3)

Le gouvernement effectue un rapprochement entre la sécurité personnelle, la sécurité nationale et internationale. Ces trois dimensions de la sécurité tendent alors à se lier de plus en plus l'une à l'autre. Le gouvernement compare le terrorisme à une forme de criminalité pouvant miner autant la sécurité personnelle que nationale. Ce lien va se répercuter dans la justification de nouvelles mesures de sécurité dans le transport aérien qui affecte les citoyens. À cet effet, en 2006, le gouvernement

révise la définition de la sécurité. La « Loi sur l'aéronautique » offre désormais la définition suivante de la sûreté des transports :

4.81 (0.1) La définition qui suit s'applique au présent article et à l'article 4.82. Définition « sûreté des transports »

Protection des moyens de transport et des éléments de l'infrastructure des transports, y compris le matériel afférent, contre tout acte susceptible de causer ou d'entraîner :

- a) soit la mort d'une personne ou des blessures à celle-ci;
- b) soit la destruction d'un moyen de transport ou d'un élément de l'infrastructure des transports ou des dommages importants à ceux-ci;
- c) soit une perturbation d'un moyen de transport ou d'un élément de l'infrastructure des transports qui entraînera vraisemblablement la mort d'une personne ou des blessures à celle-ci ou la destruction d'un moyen de transport ou d'un tel élément ou des dommages importants à ceux-ci.

On y voit donc différents types de sécurité dans cette même définition, c'est-à-dire, la sécurité des individus, la sécurité économique ou encore, la sécurité nationale. On remarque également avec cette définition l'utilisation du terme « sûreté des transports » et non pas « sécurité des transports ». C'est que Transports Canada a établi une distinction entre les termes « sécurité aérienne » et « sûreté aérienne ». Alors que la majorité des écrits utilise davantage le terme général de sécurité, Transports Canada précise qu'il existe une différence entre la sécurité et la sûreté aériennes. L'expression « sécurité aérienne » réfère davantage à la prévention des accidents dans le transport aérien. À cet effet, Transports Canada (2010a) se donne pour objectif « d'accroître la sécurité dans les airs, et nous l'atteindrons avant tout grâce à une démarche proactive et intégrée en matière de prévention des accidents » (n/d). Pour Transports Canada, cette définition de la sécurité aérienne regroupe les activités suivantes : le cadre de réglementation de la

sécurité aérienne, la surveillance de la sécurité aérienne, le « Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires » ainsi que le « Services des aéronefs ».

Lorsque l'on veut faire référence au danger lié à la criminalité ou encore au terrorisme, selon Transports Canada (2010b), nous devrions faire référence ou parler de « sûreté aérienne » plutôt que de sécurité. Selon ses propres termes :

Transports Canada travaille avec diligence à apporter d'autres améliorations pour assurer la sûreté du système de l'aviation canadienne, pour faire en sorte qu'il soit protégé contre les interventions illicites, les attentats terroristes, et ne puisse pas être utilisé comme moyen d'attaquer nos alliés. (n/d)

Le programme de la sûreté aérienne comprend donc, au même titre que la sécurité aérienne, un cadre de réglementations ainsi qu'un programme de surveillance, mais diffère dans les activités. Il propose ainsi un « Programme d'aide aux services de police dans les aéroports » ainsi qu'un « Projet d'initiative de sûreté du fret aérien ». Bien que Transports Canada établit une distinction entre sécurité et sûreté, et que l'organisme réfère davantage à la menace terroriste et aux enjeux qui y sont liés, de manière générale, le terme « sécurité » y fait également référence et ce dans bien des écrits. Mis à part Transports Canada et l'ACSTA qui font une distinction claire entre les deux termes, il faut noter que les écrits à ce sujet ne suivent pas toujours la distinction établie par Transports Canada. En effet, ces deux termes sont facilement interchangeables dans le discours de la sécurité. Il existe malgré tout, de plus en plus une tendance à utiliser le concept de sûreté aérienne lorsque l'on désire faire référence aux problèmes liés au terrorisme, servant à justifier certaines mesures de contrôle des passagers et des bagages, etc.

Les événements du 11 septembre 2001

Le réaménagement majeur des politiques et mesures de sûreté liées au transport aérien fut particulièrement aisé suivant les attentats de 2001, le sentiment d'insécurité dans la population étant particulièrement exacerbé. L'émergence de ce que les gouvernements ont appelé une « nouvelle menace » vint justifier les moyens utilisés afin d'accroître une sûreté, soudainement ébranlée. Le gouvernement canadien a rapidement senti la crise suite à la fermeture des frontières américaines. Cela s'est d'abord produit par les nouvelles mesures de sûreté dans le cadre de la Loi anti-terroriste (C-36), quatre mois plus tard, et puis un resserrement des mesures frontalières, accélérant le mouvement amorcé dans les négociations américaines du « Smart Border ». Le gouvernement a justifié la permanence de ces nouvelles mesures de sécurité en 2004 dans ce qui allait être la première politique de sécurité nationale au Canada : « Protéger une société ouverte » qui comme nous l'avons souligné apporte une nouvelle perspective en ce qui concerne la sécurité et la sûreté de la société dans son ensemble, confondant désormais sécurité nationale et sécurité personnelle des citoyens.

Avec ce nouveau discours, l'emphase ou l'objectif de la sécurité qui était auparavant centré sur la protection des institutions de la société démocratique contre des menaces extérieures, intègre désormais la protection de la liberté, de la santé et de la sécurité des citoyens canadiens contre des menaces provenant autant de l'extérieur que de l'intérieur (Gouvernement du Canada, 2004 : 1). En effet, comme l'explique Bell (2006) : « The crafting of the policy and its attendant institutions is unique in its expansion of the frame of national security to include public health and infrastructure issues, while also serving as a contribution to the

anti-terror panic regime fostered with a special vigour by the Bush administration. » (148).

Cette société ouverte ne signifie pas que l'on est plus libre ou que l'on ait plus de droits. Elle signifie que le Canada étant basé sur une liberté de commerce, de mouvement de personnes et de marchandises, c'est-à-dire, la « société ouverte », le gouvernement doit donc tenir compte des nouveaux besoins de sécurité en fonction de cette nécessaire « ouverture » au monde.

De plus, l'État, en devenant le protecteur de la population dans la société ouverte, élimine les critiques en ce qui concerne les conséquences pour les droits et libertés des Canadiens et Canadiennes. Ce que le gouvernement précise dans sa politique de 2004 en mentionnant qu' « il est essentiel que le gouvernement ait l'aide et l'appui de tous les Canadiens pour que cette approche à la sécurité soit efficace » (2). De continuer le gouvernement, « Les Canadiens ont démontré qu'ils étaient prêts à mettre en place d'importantes mesures pour conjurer des menaces extraordinaires » (3). Il place ainsi ceux qui critiquent, comme étant eux-mêmes, une menace à la sécurité.

Cette politique de sécurité était devenue particulièrement nécessaire pour répondre aux pressions des États-Unis, particulièrement dans l'établissement d'un contrôle accru aux frontières. Le Canada cherche ainsi à répondre à des objectifs économiques de conserver les flux tout en rassurant les Américains en matière de sûreté frontalière : « While Americans are very worried about another attack, the strategic calculations in Canada remain focused on preventing or mitigating the economic consequences of America's response » (Harvey, 2004 : 4). Bien que cette réponse aux Américains dans le cadre des discussions sur les accords du « Smart

Border » était déjà en branle avant le 11 septembre 2001, le développement de ce projet se butait toujours aux nouvelles mesures de contrôle des passagers proposées par les États-Unis dans ces accords qui, dans le contexte canadien, feraient inmanquablement l'objet de critiques de la part de la population ou des organismes de protection des droits et libertés.

[...] the measures taken by the American authorities could, in certain respects, be thought of as incompatible with the fundamental values of Canadian society, especially if they call for greater monitoring of the activities and movements of individual citizens. (Macleod, Roussel et VanMens, 2000 : 347)

Cependant, le sentiment d'insécurité dans la population généré par le 11 septembre 2001 a résolu ce problème pour le Canada. En effet, ces événements ont grandement facilité la justification politique des nouvelles mesures de sûreté dans les aéroports canadiens. Selon le gouvernement, les négociations dans le cadre du « Smart Border » avaient pour objectif d'établir une frontière sûre et intelligente entre les deux pays afin de permettre une circulation sécuritaire des gens. Une déclaration signée en décembre 2001 précise qu'« [aux] termes de cette déclaration, nos gouvernements s'engagent à travailler ensemble afin de contrer ces menaces qui pèsent sur nos citoyens, nos institutions et notre prospérité » (Gouvernement du Canada, 2003 : n/d). La « Déclaration sur la frontière intelligente Canada - États-Unis » ou « Smart Border » fut adoptée le 7 février 2003. Bref, la mise en place de cette frontière intelligente qui cherche à maintenir les flux, ce qui est fondamental au plan économique, tout en assurant une plus grande sûreté, s'inscrit directement dans le changement de discours du gouvernement qui suivra en 2004 en ce qui concerne la sécurité et sûreté de la société ouverte. On voit donc que ce changement de discours s'inscrit dans une dynamique internationale.

Au cœur de la politique « Protéger une société ouverte » de 2004, se trouvent des activités de renseignement, de surveillance et de partage de l'information, pièces maîtresses des acteurs participant au maintien de la sécurité nationale. Elle marque également un point tournant dans l'histoire de la sécurité au Canada en ce sens qu'elle constitue, d'abord, une politique publique, puis, un positionnement du gouvernement quant à la source de la menace ainsi que les mesures à prendre pour la combattre. Les événements du 11 septembre 2001 ont somme toute accéléré sa mise en place.

Les mesures de sûreté dans les aéroports

Suivant la logique de la « société ouverte » et de la « frontière intelligente », le Canada, comme plusieurs autres pays, a également développé ce que Transports Canada nomme le « Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport », communément appelé CANPASS ou NEXUS. Ce programme offre un laissez-passer aux voyageurs fréquents entre le Canada et les États-Unis qui représentent un danger moindre, voire quasi nul pour la sûreté aérienne, tel que déterminé par le gouvernement. Les voyageurs doivent fournir leurs « renseignements biographiques de base, leurs empreintes digitales, une photographie et des renseignements fiables et vérifiables sur leur travail, leurs études et leur lieu de résidence portant sur cinq années consécutives » (Transports Canada, 2009c, n/d). L'obtention de ce laissez-passer permet donc un passage rapide et sans question à son détenteur aux points de contrôle de l'aéroport.

Autre événement important dans la transformation de la sécurité, le gouvernement a conféré à l'Administration canadienne de la sûreté du transport

aérien (ACSTA), en 2002, le statut d'une société d'État opérationnelle, et ce en vertu du projet de loi C-49, pour assurer la sûreté du transport aérien. De cette façon, Transports Canada conserve son pouvoir de régulation et l'ACSTA, pour sa part, devient responsable de la mise en œuvre de la sûreté aérienne. Les principales activités de sécurité de l'ACSTA comprennent entre autres le contrôle préembarquement des passagers et de leurs bagages de cabine (CPE), le contrôle des bagages enregistrés (CPB), le contrôle des non passagers qui entrent dans les zones réglementées aux aéroports (CNP), la création d'une carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) afin d'améliorer le système de laissez-passer pour les zones réglementées des aéroports et l'administration du Programme canadien de protection des transporteurs aériens canadiens (PCPTA). L'ACSTA veille également à l'achat, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports. Aussi, elle s'occupe de l'administration de l'entente contractuelle avec la GRC pour des services de police à bord de certains vols ainsi que la contribution au financement de services policiers élargis dans les aéroports (ACSTA, 2006c : 3).

Selon son rapport annuel de 2009, l'ACSTA fournit des services de contrôle dans 89 aéroports à travers le Canada qui regroupent 97 points de contrôle de passagers et d'employés dans les aéroports. Elle compte plus de 6000 agents de contrôle au Canada, contrôle 48 millions de passagers et 62 millions de bagages enregistrés par an (ACSTA, 2009 : 5). Le Canada suit donc le vaste mouvement international de réorganisation des infrastructures de sécurité aérienne et ainsi développe désormais, la sûreté du transport aérien.

Au lendemain du 11 septembre 2001, en plus de la mise en place de

l'ACSTA, on assiste également à la création d'une panoplie de nouvelles mesures destinées à contrôler et accumuler de plus en plus d'informations sur les passagers.

En outre, au cours de l'année 2002, le gouvernement a mis en place un système permettant la collecte et l'évaluation de renseignements sur les passagers : « Information préalable sur les voyageurs/Dossier du passager » (IPV/DP) (Gouvernement du Canada, 2008 : n/d). Ces « profils » de passagers peuvent être créés à partir d'un système de réservation informatique auprès d'agences de voyage ou directement avec les compagnies aériennes. Dans les deux cas, ils contiennent les informations suivantes : le(s) nom(s) du (des) passager(s), l'itinéraire détaillé, les informations pour contacter au moins un des voyageurs, les informations concernant le moyen de paiement, les préférences ou besoins spécifiques des passagers tels qu'une demande spéciale de repas, une chaise roulante ou encore la peur de voler, et enfin le nom de la personne faisant la réservation. Nous pouvons même y trouver de l'information sur des réservations de voiture et d'hôtel. Il s'agit en fait d'un profil permettant une pré-sélection dans la surveillance au sein de l'aéroport et ce, en fonction des informations sur l'individu. Comme le précise l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), « Le programme IPV/DP vise à faciliter l'entrée des voyageurs et des expéditions commerciales en règle tout en empêchant les terroristes et les personnes ayant commis des crimes liés au terrorisme ou d'autres crimes graves d'entrer au Canada » (Gouvernement du Canada, 2008 : n/d). Ces profils sont saisis dans des banques de données et sont accessibles aux divers acteurs de la sécurité comme Transports Canada ainsi qu'aux différents services de police qui, notamment, peuvent ainsi vérifier les listes de passagers et leurs informations personnelles. On

remarque donc que les passagers doivent désormais fournir de plus en plus d'informations à leur sujet, ainsi que se soumettre à des points de contrôle de plus en plus intenses et soutenus.

Après le 11 septembre 2001, d'autres événements ont justifié la mise en place de mesures additionnelles de sûreté dans le transport aérien affectant particulièrement les passagers. En effet, suite au démantèlement, le 10 août 2006 en Angleterre, d'un complot qui consistait à faire exploser simultanément des avions de ligne à destination d'aéroports nord-américains par l'intermédiaire de produits explosifs liquides, le Canada a suivi le mouvement général, initié par les États-Unis, en interdisant tout liquide ou gel dans les bagages à main (Transports Canada, 2006b : n/d). Toutefois, quelques mois plus tard, le gouvernement a permis à nouveau le transport des liquides acquis aux boutiques hors taxes, et ce sous certaines restrictions (Transports Canada, 2006c : n/d). Aujourd'hui, il est possible de voyager avec des liquides en format de voyage ne dépassant pas 100 ml, transportés dans un petit sac de plastique transparent, l'équivalent d'un sac à sandwich, et seulement un par passager. On remarque donc également plus de restrictions en ce qui concerne ce que les passagers peuvent apporter à bord de la cabine.

Le gouvernement a aussi mis en place, le 18 juin 2007, le « Programme de protection des passagers »¹ qui rend obligatoire la présentation d'une pièce d'identité émise par le gouvernement avec photo ou de deux pièces d'identification sans photo toujours émises par le gouvernement (Transports Canada, 2010c : n/d). Cette règle s'applique à tout passager de 12 ans et plus. L'identification des

¹ Passenger Protect

passagers se fait lors de l'enregistrement ainsi qu'à l'embarquement une fois passé les services de contrôle de l'ACSTA. Ce programme permet entre autres, la vérification des passagers avec ce que l'on appelle les « no-fly list » ou « liste de personnes précisées », communément appelée « liste noire » comportant le nom de personnes susceptibles de représenter une menace à la sûreté aérienne. Avec la vérification de la pièce d'identité, donc du nom, du sexe et de l'année de naissance, si le nom d'un passager apparaît sur la « liste de personne précisées », la compagnie aérienne contactera Transports Canada et ne remettra pas une carte d'embarquement (Transports Canada, 2010c : n/d). Cela réfère à l'utilisation des profils d'information des passagers expliqué précédemment, permettant ainsi l'identification des passagers et la possibilité de faire le lien entre les « listes de personnes précisées » et, de fait, d'effectuer une pré-sélection en terme de sûreté.

On remarque également, de plus en plus, une intensification de la catégorisation des passagers, du profilage, etc., bref, certains passagers obtiendront le privilège de la liberté de mouvement comparativement à d'autres qui auront à se soumettre à un plus grand contrôle (Lyon, 2006 : 404). Les nouvelles mesures de sûreté et l'intensification du contrôle aux aéroports se font de plus en plus sentir. On remarque généralement une intensification du contrôle dans le transport aérien lorsqu'un problème fait son apparition. Par exemple, suite à l'attentat raté à bord d'un avion de la compagnie Delta, en décembre 2009, on retrouve désormais des scanners corporels dans les aéroports majeurs du pays. Ces nouveaux dispositifs permettent une vision plus complète du passager afin de distinguer armes, explosifs ou tout autre objet sous les vêtements pouvant représenter une menace (ACSTA, 2010 : n/a).

Bref, la mise en place de ces politiques et programmes témoignent de l'implication soutenue du gouvernement dans la sûreté du transport aérien. Toutefois, il est important de conserver les flux qui s'inscrivent dans une réalité économique tout aussi importante comme on l'aura compris avec la mise en place de la frontière intelligente. Ainsi, avant les événements du 11 septembre 2001, la sûreté était davantage la responsabilité des organisations privées comme les aéroports et les aérodromes. Maintenant, le gouvernement se trouve à régir cette sûreté par l'entremise de politiques et mesures. On y voit aussi l'émergence d'une sûreté « situationnelle » par la création d'un espace précis et circonscrit où s'applique une sûreté spécifique à cet environnement particulier qu'est l'aéroport. Enfin, bien que ces mesures de sûreté ouvrent très peu la porte au débat de par le contexte dans lequel elles sont apparues, elles ont tout de même fait l'objet de critiques qui méritent notre attention.

Quelques critiques de ces nouvelles mesures de sûreté

Tel que nous l'avons expliqué auparavant, la mondialisation a joué un rôle important dans le développement du transport aérien. En effet, le développement des marchés et de l'économie a fait en sorte d'accélérer l'évolution de l'industrie du transport aérien afin de subvenir à la demande et aux besoins du milieu pour le transport de passagers. Suivant cette évolution rapide, de nombreuses questions furent soulevées au lendemain du 11 septembre en ce qui concerne les services de sécurité et de sûreté des aéroports qui, jusqu'alors étaient assurés par des compagnies de sécurité privée. Il semble alors que les services de sécurité privée aient de la difficulté à s'adapter à cette nouvelle réalité du transport aérien. À cet

effet, on remarque que :

Les sommes énormes investies par les pouvoirs publics et les entreprises privées au début des années 1990 pour favoriser la mondialisation ont donné lieu à une mobilité et à une interdépendance sans précédent. Mais les attaques du 11 septembre et les arrestations du mois d'août [10 août 2006] nous rappellent que la mondialisation a aussi une face cachée; jamais n'avons-nous été si vulnérables, si anxieux ou si préoccupés de notre sécurité. (Rushton, 2006 : n/d)

Les mois suivant les événements du 11 septembre 2001 sont marqués par la peur et l'insécurité dans la population, insécurité qui fut entretenue par les discours politiques de l'époque qui supportent la mise en place de nouvelles mesures de sûreté, surtout par le biais de la loi anti-terroriste C-36, tout en maintenant les flux économiques. Comme l'explique Giovanni Bisignami (2002), Directeur Général du « International Air Transport Association » (IATA) un an après les événements du 11 septembre 2001 : « Badly conceived security measures are badly hurting the Airlines [...] referring to costly stopgap security procedures that mainly succeed in hassling the passengers » (1). Bien que les compagnies aériennes ne remettent pas en question la réorganisation de la sûreté du transport aérien, elles s'inquiètent tout de même de leurs conséquences pour l'industrie. À cet effet, Bisignami mentionne l'importance de réviser les mesures en place pour ainsi s'assurer de leur efficacité pour l'industrie : « Aviation security has been greatly stepped up since September 11. A year on, it is now time to review these measures to ensure that they remain meaningful and efficient » (1).

La Centrale des syndicats du Québec (CSQ) (2001) réagit aux nouvelles mesures annoncées par le projet de loi anti-terroriste C-36 en soulignant les dangers que posent les nouvelles législations pour la société démocratique canadienne. À la suite de son dévoilement, la Centrale constate : « [...] l'utilisation

de la lutte au terrorisme comme excuse pour mettre en place un nouveau contrat social fondé sur le resserrement des droits et des libertés de la personne au nom de la sécurité nationale » (1). Aussi, selon la CSQ (2001), l'augmentation du pouvoir et de la mise en place de mesures intenses s'explique par le besoin de compenser un manque suite à des événements extrêmes. Elle précise également, à ce sujet, que le contexte actuel et les problématiques reliées aux questions de sûreté découlent de « l'insuffisance des ressources financières et humaines qui ont contribué à ce que les lois déjà en vigueur ne produisent pas leurs effets » (2).

Les événements du 11 septembre 2001 relancent et accentuent la question de la sûreté en fonction des droits et libertés. Or, pour la Ligue des droits et libertés (2004) :

Sécurité et liberté ne sont pas opposées. La condition incontournable, la composante essentielle pour assurer la sécurité est le respect des droits fondamentaux. Les mesures prises par le Canada ne nous apportent pas la sécurité, elles ne nous rendent que moins libres. Si nous réagissons au terrorisme en renonçant collectivement à nos droits et libertés, alors le terrorisme et le discours du tout sécuritaire auront gagné une importante bataille. (14)

Concrètement, selon la Ligue des droits et libertés (2004), les « mégafichiers » de données, l'augmentation du pouvoir des agents de contrôle, les données biométriques, le profilage racial, etc., viennent répondre à : « [un] conditionnement de l'opinion publique qui appelle une action [...] plus musclée et des lois plus sévères. [...] Le procédé utilisé pour justifier la mise en place de toutes ces mesures n'est pas entièrement nouveau. Il repose sur un climat de peur sciemment entretenue. » (12). On remet donc en question le discours du moment qui vient en quelque sorte justifier les mesures adoptées.

Toutefois, suite aux attentats du 11 septembre, il est de plus en plus difficile de susciter le débat sur la question des droits et libertés dans la population. De plus, dans sa politique « Société ouverte » de 2004, le gouvernement va implanter sa nouvelle vision de la sécurité qui laisse entendre que la menace terroriste peut venir de partout. Il fait ainsi de toutes critiques à l'égard de sa politique, un ennemi ou une menace à la sécurité.

Parmi les nouvelles mesures de sécurité, l'intensification de la surveillance des populations est particulièrement visible dans l'aéroport grâce à l'information recueillie dans les « Dossiers de passager » (DP) ou « Information préalable sur les voyageurs » (IPV).² Selon Lyon (2006), ce type d'information traditionnellement utilisé à des fins de marketing, devient de plus en plus l'apanage de l'État pour assurer le contrôle et la surveillance des passagers. La collection de ces données ouvre la porte à une possible discrimination par l'exercice du « social sorting » (404).

Le profilage de risque associé à la sûreté dans le transport aérien soulève en effet plusieurs questions. Selon O'Malley (2006), la construction de ces profils de risque est trop souvent établie « à partir des expériences et des cultures de travail de fonctionnaires œuvrant dans le domaine de la sécurité » (413). C'est pourquoi on peut voir apparaître des problèmes tels que la discrimination, les faux négatifs, etc. On remarque des profils qui peuvent, par conséquent, devenir arbitraires.

Le Commissariat de la protection de la vie privée du Canada (2010) a

² Advanced Passenger Information (API) ou Passenger Name Record (PNR)

récemment proposé des lignes directrices dans l'adoption de ces nouvelles mesures afin de ne pas compromettre les droits fondamentaux des citoyens :

[...] les mesures de sécurité envahissantes n'ont pas encore fait leurs preuves et le caractère légitime de ces mesures est encore incertain ; les conséquences possiblement catastrophiques d'une faille dans la sécurité ne justifient pas qu'on ferme les yeux sur la nécessité de protéger la vie privée ; la protection de la vie privée doit être intégrée aux mesures de sécurité afin de pouvoir garantir les deux ; dans les faits, une atteinte excessive à la protection de la vie privée nuit à la sécurité. (2010 : n/d)

Il suggère donc de prendre les points suivant en considération :

[...] une quantité excessive de renseignements personnels est ingérable ; une atteinte régulière à la protection de la vie privée entraîne une certaine insouciance en matière de sécurité ; les renseignements personnels pertinents à des fins de sécurité sont noyés dans la masse de renseignements inutiles. (2010 : n/d)

En effet, ces banques de données et de renseignements utilisées pour le contrôle des passagers sont si vastes qu'elles deviennent difficiles à gérer correctement : le problème de la communication entre les divers acteurs dans la sûreté aérienne ainsi que le partage limité de ces données et renseignements. Donc, tous ces renseignements s'accumulent, mais la légitimité de leur utilisation ne fait certainement pas l'unanimité, tout comme les preuves de leur efficacité ne sont pas démontrées.

Déjà en 2003, le « Rapport du Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense » soulevait la question suivante : « Les voyageurs ont-ils lieu de croire que les nouvelles mesures de sécurité qu'ils financent sont telles que le transport aérien au Canada est nettement plus sûr qu'avant le 11 septembre 2001? » (9). Peut-on affirmer qu'une intensification des points de contrôle des passagers est la solution pour un système de sécurité ou sûreté à toute épreuve,

surtout que le Sénat a constaté de grandes lacunes dans la sécurité des coulisses du transport aérien : le fret aérien, l'accès aux zones restreintes, le contrôle des employés dans les aéroports, etc. Encore en 2008, The Star (2008), constatait ces failles à l'aéroport Pearson de Toronto :

While that incident renewed the focus on passenger screening, security analysts and police say the real security gap at Pearson and most airports worldwide is behind the scenes. Since 9/11 attacks on the U.S., governments have instead stressed tougher screening of passengers to create a public perception of security, analysts argue. (The Star, 8 janvier 2008 : 2)

C'est pourquoi le Comité sénatorial dans leur rapport de 2003 s'interrogeait à savoir si ces mesures ne répondait pas davantage au sentiment de sécurité plutôt qu'à la sécurité :

Le gouvernement fédéral et l'industrie canadienne du transport aérien se sont attardés à adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui ne risquent pas de passer inaperçues aux yeux du public voyageur. [...] Toutes ces mesures ont, certes, rassuré un grand nombre de voyageurs quant au renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports canadiens depuis les événements du 11 septembre 2001. Malheureusement, peu voire aucune amélioration n'a été apportée pour corriger les énormes défauts de sécurité en coulisse. (10)

Malgré les critiques faites à l'endroit de la sûreté du transport aérien en raison de lacunes à certains endroits, il appert que les utilisateurs sont prêts à sacrifier certains droits et libertés pour répondre à leur sentiment d'insécurité.

Tous ces constats et la question de l'effritement des droits et libertés ou encore, de l'équilibre entre la sûreté et la liberté par l'ajout de ces mesures amène le Commissariat à la protection de la vie privée (2010) à s'interroger sur l'idée que l'aéroport représente un endroit particulier qui justifie une diminution du respect de la vie privée. Il évoque l'exemple de l'utilisation des scanners corporels et leur impact sur la vie privée des passagers.

Si certains se questionnent sur les conséquences de ces nouvelles mesures de sûreté et du fonctionnement dans les aéroports suite au 11 septembre 2001, l'ACSTA quant à elle, soutient que les passagers continuent d'avoir confiance dans le système de sûreté au Canada et comprennent le rôle de l'ACSTA ainsi que les raisons derrière ces mesures de sécurité plus intenses. C'est ce qu'elle explique par l'intermédiaire d'un sondage qu'elle a commandé auprès du Centre de recherche Décima en 2006. Intitulé « Sondage 2006 auprès des voyageurs aériens », ce sondage a été effectué dans 16 aéroports du Canada (3). Ils ont ainsi sondé les passagers à propos de leur confiance envers le transport aérien ainsi que leur connaissance de l'ACSTA. Selon le même organisme, les résultats témoignent d'une bonne connaissance de l'ACSTA et d'un taux de satisfaction élevé des voyageurs envers l'Administration. En outre,

[...] les passagers ont confiance dans les mesures en place à l'heure actuelle [...], parmi les voyageurs qui connaissent l'ACSTA, leurs impressions de l'organisme sont favorables. Ce groupe a vraisemblablement pris connaissance de l'organisme grâce à la signalisation dans les aéroports ou aux articles dans les médias. Les passagers sont relativement satisfaits de leur expérience du contrôle de la sûreté. (3)

En ce qui a trait aux mesures de sûreté, le sondage souligne qu'une « vaste majorité des passagers ont jugé qu'ils possédaient suffisamment d'information sur les articles non autorisés à bord de l'avion. De ce fait, peu de personnes doivent abandonner un article le jour du départ » (3). Les quelques critiques à l'endroit de l'ACSTA portent principalement sur le temps d'attente aux points de contrôle ainsi que le service rude de la part de certains agents.

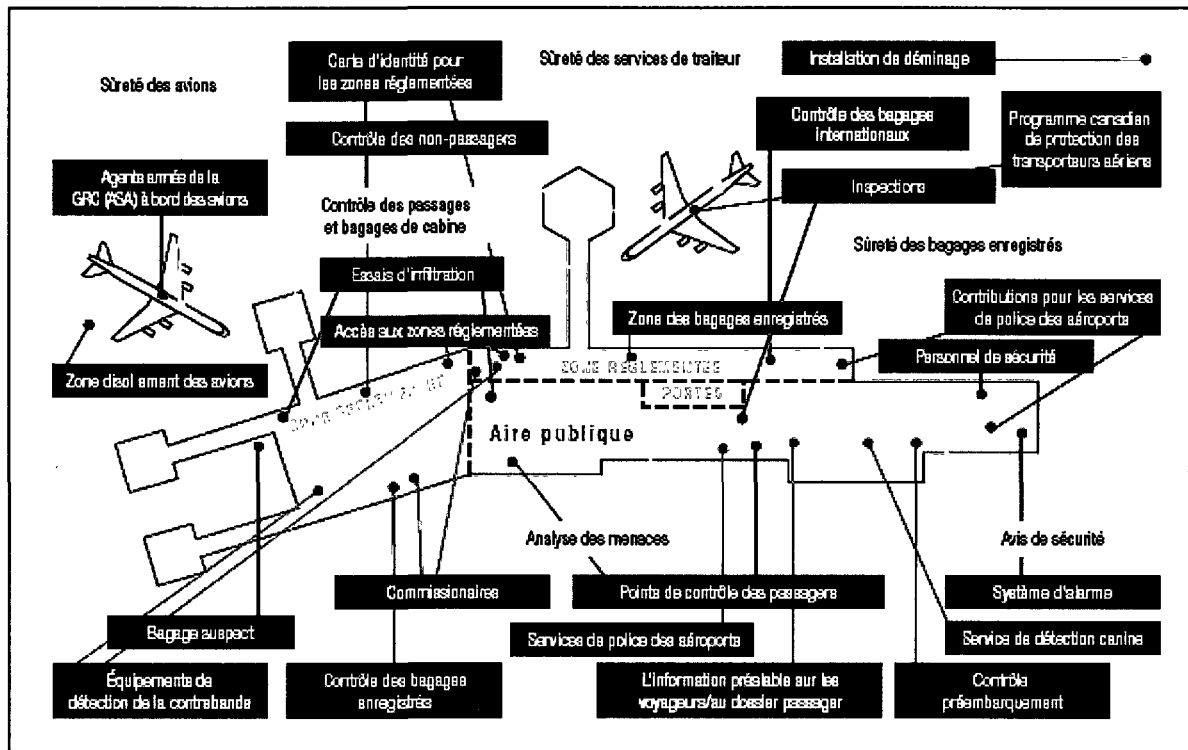
De manière générale, on remarque qu'il n'y a pas vraiment eu de débat en ce qui concerne les nouvelles mesures de sécurité. En fait, il s'agit davantage de

quelques critiques. Malgré la confiance qu'affiche l'ACSTA, des questions demeurent quant à ces mesures de sûreté et leurs conséquences pour les droits et libertés des citoyens d'une société démocratique. Avec la mondialisation, l'aéroport est devenu un espace de transit où s'est développé un contrôle des individus en mouvement relatif tant à des objectifs économiques que de sûreté. Il est également devenu un endroit de plus en plus comparé à une ville en miniature. En outre, la manière dont le discours de la sécurité s'opère dans les aéroports ouvre la porte à la question de la citoyenneté du passager.

CHAPITRE II

LA COMPLEXITÉ DE L'AÉROPORT

Il n'existe pas de consensus sur la définition même de l'aéroport. L'aéroport est, en soi, complexe. On y retrouve différentes zones, tout d'abord, celles non sécurisées telles que les zones d'enregistrement, les carrousels à bagages, les zones publiques, etc. et celles sécurisées telles que les zones de contrôle des passagers, les passerelles d'embarquement, le tarmac, les douanes et autres. Il y a également les zones non accessibles au public qui regroupent les zones pour les employés, les zones de contrôle des bagages enregistrés, etc. Enfin, les zones qui se retrouvent un peu partout dans l'aéroport, entre autres, les zones d'attente, les restaurants, les magasins. À cela se mêle une multitude d'individus : passagers, employés de compagnie aérienne, de sécurité, de restauration, de la vente au détail et services, de transports, des policiers. Cette liste est loin d'être exhaustive mais elle montre la richesse et la complexité de l'aéroport. Voici, à cet effet, une illustration des zones typiques de l'aéroport canadien qui montre la complexité de l'établissement et ainsi, comment son organisation et sa sécurité peuvent devenir problématiques :



(Comité consultatif, « Plan de vol », 2006 : 27)

Comment donc définir l'aéroport ? Que représente la structure d'acier et de verre, ses différentes sections, les gens qui s'y trouvent, les étapes à suivre, etc. ? L'aéroport d'aujourd'hui ou l'aéroport commercial et multifonctionnel est maintenant conçu pour recevoir les voyageurs en masse. Il voit ainsi à contrôler et à diriger la population de voyageurs. Il se fait de plus en plus grand et s'organise de multiples façons. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous trouvons la majorité de ceux-ci construits à la périphérie ou à même les grandes villes. Enfin, toujours selon Urry (2007), ces nouvelles infrastructures se développent de manière à ressembler à une ville, à plus petite échelle bien évidemment :

Airports are developing into small-scale global cities in their own right,

places to meet and do business, to sustain family life and friendship, and to act as a site for liminal consumption less constrained by prescribed household income and expenditure patterns. Airports are locations for meetings, as they develop into 'destinations' in their own right, ambivalent places of multiple forms of transport, commerce, entertainment, experience, meetings and events. (138)

Bref, définir l'aéroport n'est pas une simple opération. On remarque que l'aéroport est devenu un espace complexe. Pour cette raison, on verra que les représentations et significations de cet espace d'un point de vue théorique ne manquent pas.

LE CROISEMENT ENTRE LA MOBILITÉ, L'ARCHITECTURE ET LE CONTRÔLE

The airport is rendered as a site of freedom, where the pressures of the world slip away, where equal and undisturbed mobilities and identities form irrespective of the uneven relationships that go on outside. (Adey, 2004b : 1367)

Alors que certains auteurs ont romancé l'aéroport, le percevant notamment comme une célébration d'un monde postmoderne, pour la plupart des citoyens, l'aéroport est perçu simplement comme l'endroit où les avions atterrissent et décollent ainsi que le lieu où nous empruntons ce moyen de transport. Pour les voyageurs, il s'agit d'un passage obligé pour se rendre d'un endroit à l'autre, passage qui tient en une série d'étapes de sûreté où nous devons tous montrer « patte blanche ». Nous pouvons voir l'aéroport de plusieurs façons selon notre rapport avec celui-ci. En tant que citoyen, voyageur, compagnie aérienne, agent de sécurité, nous aurons une perception différente de l'aéroport.

Parmi les différentes approches utilisées pour comprendre l'aéroport, se dégagent celle qui traite davantage de la question du mouvement et de la mobilité, celle qui s'attarde à sa disposition ou son architecture et par conséquent, la manière

dont s'organisent les différentes sections qui le composent prend alors une signification importante. Enfin, il est également possible d'analyser l'aéroport en se penchant plutôt sur les relations qu'on y trouve dont font partie les mesures de sûreté et de contrôle des individus.

La mobilité dans l'aéroport

Comme l'aéroport fait ultimement référence au concept de mobilité, il n'est pas surprenant que plusieurs auteurs y fassent référence. En effet, nous y trouvons une panoplie de mouvements, entre autres, des passagers, des bagages, du cargo, des départs, des arrivées, de la sécurité, des douanes, des avions, etc. Et ces mouvements ne concernent pas seulement le mouvement pur et simple d'un corps, il touche aussi celui du matériel et de l'immatériel, précisément le mouvement de l'information et la transmission de données.

De manière générale, la mobilité est importante dans notre société et ce particulièrement dans l'aéroport. En effet, le concept de mobilité occupe de plus en plus de place comme l'explique Adey (2004a) : « Mobility has become central as the tenets of society, space and power that fill much of our thinking » (501). L'auteur avance même la question de l'émergence d'un nouveau paradigme de la mobilité. Plusieurs auteurs ont participé au développement de ce paradigme comme l'indique Adey (2004a) entre autres, Gilles Deleuze, Felix Guattari, Ian Chambers et Paul Virilio (501). Malgré le fait qu'il semble que ce paradigme se fasse plutôt discret en sciences sociales, cela montre l'importance de plus en plus grande de la question de la mobilité et de ce qui s'y attache.

Castell (1996) a développé de son côté, le concept de « network society »,

société dans laquelle l'espace organise le temps. Il en est venu à développer deux logiques : « space of place » et « space of flow ».

Our societies are constructed around flows: flows of capital, flows of information, flows of technology, flows of organizational interactions, flows of images, sounds and symbols. Flows are not just one element of social organization: they are the expression of the processes dominating our economic, political, and symbolic life. [...] Thus, I propose the idea that there is a new spatial form characteristic of social practices that dominate and shape the network society: the space of flows. The space of flows is the material organization of time-sharing social practices that work through flows. By flows I understand purposeful, repetitive, programmable sequences of exchange and interaction between physically disjointed positions held by social actors. (412)

La notion de mouvement (« flow ») se retrouve dans plusieurs sphères de la société. Selon l'auteur, nous sommes dans une transition de l'organisation spatiale entre ce que nous avons comme référence de base, le « space of places », vers une nouvelle logique spatiale, le « space of flow ». La mobilité a donc redéfini certaines sphères de la société et offre ainsi de nouvelles perspectives.

De plus en plus, le mouvement et les interactions définissent notre environnement. Nous devons donc repenser les données privées, la surveillance, le contrôle, etc., en termes de mouvement. Toujours selon Castell (1996), les « spaces of flows » sont créés par les interactions en temps réel des acteurs sociaux dans l'espace donné, par exemple l'aéroport. Castell explique également que le « space of flows » est constitué de trois composantes : les circuits, les endroits fixes et les connections. Il s'agit donc, comme à l'image d'un réseau, de circuits qui permettent la connexion entre différents endroits fixes. Il est à noter que l'utilisation du terme « fixe » ne va pas nécessairement à l'encontre de la notion de mouvement. Comme l'explique Castells : « The space of flows is not placeless, although it's structural

logic is » (413). Le « space of flow » se traduit donc par ces réseaux entre des espaces définis. Et, pour compléter l'idée de Castell, ces « spaces of flows » font référence à l'organisation spatiale par l'élite sociale (415).

Appliqué à l'aéroport, Kruger, Magnet et Van Loon (2008) expliquent que le concept de « space of flows » surpasse le concept de « space of place » dans les aéroports car « airports may be distinguished from other spaces in that they exist exclusively to differentiate mobility » (107). Toutefois ils soutiennent également que l'aéroport ne peut être limité à cette notion de mouvement. En effet, « As airports are simultaneously places of flows as well of rigid immobility, they demonstrate the ways that certain bodies are held fixed in the iron grip of the sovereign while the movement of others is facilitated » (103). Adey soutient aussi l'existence d'une certaine immobilité. Salter, rejette également le fait que l'aéroport puisse être perçu exclusivement comme un « space of flows » tel que décrit par Castell. Tout d'abord, comme l'explique l'auteur suivant l'idée avancée par Adey, l'aéroport ne peut être restreint à un « space of flow » car les passagers se retrouvent souvent immobiles en attente, que ce soit en ligne pour l'enregistrement, le contrôle de la sécurité ou les douanes ou encore tout simplement en attente d'un vol dans l'une des zones d'embarquement. Ces passagers se doivent de rester dans des zones spécifiques : « Airport design and mobility machine serve to create relatively stationary passengers » (Salter, 2007 : 53). Nous voyons donc apparaître ici l'idée d'une relative immobilité faisant en sorte qu'il n'est pas simplement question de « flows » ou de mouvements à l'aéroport. Dans la même optique, Justine Lloyd (2002), dans Adey (2004b : 1367), présente l'aéroport comme étant davantage un lieu de mobilités inégales ou de ce qu'elle appelle « uneven global flows ». Ainsi, le

mouvement ou, à tout le moins, sa facilité de mouvement ne sera pas nécessairement égale pour tous. On peut penser par exemple au profilage grâce aux banques de données et aux mesures de sûreté qui ralentiront certains passagers ou, au contraire, faciliteront le passage d'autres, etc.

En somme, l'aéroport comporte ainsi une série d'étapes canalisant la mobilité afin de permettre à la majorité de bouger rapidement tout en immobilisant de manière efficace « les autres » (Cresswell, 2006 : 239, *traduction libre*).

Disposition architecturale

La disposition de l'établissement que représente l'aéroport comporte également une signification qui mérite notre attention. Il est ainsi possible d'identifier trois types de disposition architecturale de l'aéroport soulevés dans la littérature à ce sujet, qui influencent son fonctionnement : l'institution transitoire, l'hétérotopie et le panoptique.

Selon certains auteurs, comme il s'agit d'un lieu où l'on transite, l'aéroport suit davantage la définition de l'institution transitoire que celle d'une institution fixe, tel que l'explique Salter (2005 : 42). Tout d'abord, l'aéroport se trouve à être, toujours du point de vue architectural, tout le contraire de la prison telle qu'elle a été décrite par Foucault. Au sein des institutions fixes ou « complete institutions » (Salter, 2005 : 42) telle la prison, les individus se trouvent dans les filets du souverain et son biopouvoir, celui du contrôle de la vie des individus par l'entremise du contrôle des corps. Ce type d'institution se démarque par son statisme où nous cherchons le contrôle par la répétition, en vue de faire travailler les corps déviants et de les transformer pour qu'ils suivent ce que nous définissons comme la norme.

L'utilisation du pouvoir/savoir permet de créer et de définir les sujets ainsi que de limiter et, éventuellement, d'éliminer les comportements déviants. Dans ce type d'institution fixe, nous tentons de contrôler et de transformer les individus par l'incarcération et la discipline.

Quant à elle, l'institution transitoire ou « transient institution », comme l'explique Salter (2005), est conçue pour le mouvement. Nous y trouvons des délimitations très visibles entre le « monde externe » et le « monde interne », c'est le cas des zones sécurisées ou même simplement dans le fait d'être à l'extérieur ou à l'intérieur des limites de l'aéroport. L'institution transitoire comporte trois sphères qui peuvent également être définies en tant que rites de passage, constituant trois étapes d'un rituel par lesquelles transitent les passagers. À cet effet, Salter mentionne que les « Rites of passage are a form of social sorting - they regulate who may be admitted into the community, and under what conditions » (43). Ce passage obligé comporte le rite « preliminal » qui se définit par l'architecture même de l'aéroport, le rite « liminal » qui repose sur le concept de confession (confessionary complex) et, enfin, le rite « post-liminal » ou la réinsertion des individus dans le nouvel espace qui se base sur l'hyperdocumentation. De continuer l'auteur : « Architecture, confession and hyper-documentation are all mutually reinforcing mechanisms of control - shoring and supporting the sovereign power of the state to compel subjects to docility and obedience » (43). Avec l'institution transitoire, on obtient un autocontrôle des passagers dans l'aéroport. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce concept d'autocontrôle un peu plus loin.

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'aéroport ne se limite pas nécessairement à la mobilité ou encore à sa disposition et ainsi, en combinant la

notion de mouvement et de surveillance, un autre concept foucauldien celui de l'hétérotopie, s'impose. Une hétérotopie se définit comme une place ou institution où il y a une apparente continuité et normalité. Précisément, il s'agit d'endroits qui sont « in relation with all others sites, but in such a way to suspect, neutralize, or invert the set of relations that they happen to designate, mirror, or reflect » (Foucault dans Salter, 2007 : 49). Selon Morgan et Pritchard (2008), l'hétérotopie constitue :

[...] a space which presupposes a system of opening and closing which makes it both isolated and penetrable, not a freely accessible public place but one which can only be entered with certain permissions and rites - in this case, passing through security, immigration and customs controls. (121)

Selon Salter (2007), analyser l'aéroport comme une hétérotopie permet de se pencher sur trois concepts importants : « [...] the disaggregation of sovereignty and territory, the importance of confession and surveillance at the airport, and the hidden dynamics of airport security screening » (54). L'aéroport est un bon exemple de l'application du pouvoir souverain d'exclure ou de bannir mais, comme l'explique Salter, s'ajoute à cela le pouvoir disciplinaire et de surveillance des citoyens mobiles (51). Toutefois, le pouvoir souverain, bien que présent, n'est pas aussi distinct, et tend à s'appliquer à travers diverses structures de l'aéroport. Cela peut être appliqué aux points de contrôle, où le pouvoir souverain est absolu et où les voyageurs ne possèdent que les droits individuels de base (Salter, 2005 : 38). Dans la même optique, le territoire auquel s'applique le pouvoir souverain n'est pas délimité de façon précise. À ce sujet, Foucault apporte une approche intéressante face à l'architecture en général, mais dans laquelle nous pouvons très bien y reconnaître l'aéroport :

[...] architecture [...] is no longer built simply to be seen, or to observe

the external space, but to permit an internal, articulated and detailed control - to render visible those who are inside it; in more general terms, an architecture that would operate to transform individuals; to act on those it shelters, to provide a hold on their conduct, to carry the effects of power right on them, to make it possible to know them, to alter them" (1977 :172 cité dans Salter, 2007 : 52)

Foucault s'est penché sur ces endroits hétérotopiques et sur comment les hétérotopies de crises ou « crisis heterotopias », telles les écoles et les académies militaires où les rites de passages jugés dangereux peuvent être contenus dans un espace restreint, ont été remplacés par les hétérotopies de la déviance ou « heterotopias of deviance » où nous cherchons à contenir et à changer tout comportement déviant de la norme (52). Nous pouvons donc y reconnaître l'aéroport, par l'isolement du rite de passage de l'entrée et la sortie d'un territoire à une autre, telle la zone sécurisée ou encore la « frontière » d'un pays aux douanes. Ce rite est particulièrement restreint et conscrit dans l'aéroport et séparé des autres sections.

Suivant la même idée que l'hétérotopie, la combinaison du concept d'architecture et de surveillance nous amène à nous pencher sur la comparaison de l'aéroport au concept du panoptique tel que développé par Jeremy Bentham et utilisé par Foucault comme diagramme central dans son concept de surveillance. Le dispositif panoptique de Bentham, originalement appliqué à la prison, permet l'observation de prisonniers enfermés dans des cellules individuelles par un individu logé au sein d'une tour au centre de l'infrastructure. Seul l'individu de la tour peut observer les prisonniers, lesquels ne sont pas en mesure de déterminer s'ils sont ou non observés. La surveillance vient donc d'un point central. Foucault a repris ce concept du panoptique qu'il a développé en ce qu'il a appelé la société disciplinaire.

Cette société permettait le contrôle et la transformation des corps par l'organisation spatiale et temporelle, ainsi que par le travail afin de les rendre dociles. La société disciplinaire se traduit par des établissements de contrôle comme les écoles, les prisons, l'asile ou encore les hôpitaux.

Appliqué au milieu de l'aéroport, le dispositif panoptique diffère quelque peu de son concept original. En effet, comme l'explique Bogard (2006) : « ...one way to describe the evolution from panoptic to post-panoptic systems is from territorial to deterritorialized forms of social control, for example, from guarded or confined spaces to digital networks » (97). L'auteur explique aussi que « [...] surveillance today is more decentralized, less subject to spatial and temporal constraints (location, time of day, etc.), and less organized than ever before by the dualisms of observer and observed, subject and object, individual and mass » (Bogard, 2006 : 102). La surveillance est donc davantage répartie, mais toujours discrète, ce qui facilite son acceptation : « [...] the more stringent and rigorous the panoptic regime, the more it generates active resistance, whereas the more soft and subtle the panoptic strategies, the more it produces the desired docile bodies » (Lyon, 2006 : 4).

Individus et contrôle

Ainsi l'aéroport est un milieu conçu pour le mouvement, et sa disposition architecturale vient faciliter la mobilité tout en permettant une surveillance et ultimement, un contrôle des individus en transit.

Si l'aéroport est construit et conçu de manière à conserver un œil sur sa population, dans ce cas, l'individu y transitant, il permet également le contrôle de

l'individu par divers points de sécurité et de vérification. Cette architecture ou disposition, met même en branle un système de confession de l'individu. Nous surveillons l'individu tout comme nous attendons de lui une confession, soit la preuve qui lui donne accès à l'étape suivante : « [...] the traveler is confessing [...] the conditions of their travel [...] Mobility, leaving the state to become foreign or wishing to return, becomes a deviancy that must be explained to the agent of the government » (Salter, 2007 : 59). Cette confession est nécessaire dans l'exercice du pouvoir disciplinaire. La surveillance et la sûreté qui s'exercent au sein de l'aéroport ne constituent pas la première chose visible de prime abord : « Although the primary function of the airport is security, the most fundamental policing functions are conducted out of sight » (53). Il est bien sûr important de maintenir un niveau de sûreté sans toutefois alerter la population mobile : « The airport attempts to make all of these incongruous forces appear smooth and systematic, as if all travelers were safe, all planes on time and policing efficient » (54).

Bref, la mobilité suscite des questions dans le transport aérien en ce qui concerne la sûreté et le contrôle de cette masse mobile. Par exemple, Adey (2004a) précise à ce sujet que nous pouvons percevoir cette mobilité comme déviante suivant l'exemple d'un immigrant illégal ou, à l'inverse, suivant les normes sociales, tel un touriste (502).

À cette question du contrôle de la mobilité au sein de l'aéroport, Urry (2007) propose l'explication suivante :

The 'apparatuses of security' involve dealing with the 'population' but any such population is at distance, on the move and needing to be statistically measured, plotted and trackable, that is what Deleuze terms societies of control with power being more fluid and de-centred (1995). Such a 'mobile population' is immensely hard to monitor and to

govern. (50)

Appliqué à l'aéroport, le concept de mobilité, combiné à la question du contrôle et de sûreté, pourrait se traduire ainsi: « [...] the spaces at which mobility may be channeled provide the most obvious points for these social differentiations. Henceforth, it is at the borders, at airports - where movement and distinct spatial boundaries coexist - where undesirable mobilities may be distinguished from the desirable » (Adey, 2004a : 502). Cresswell (2006) explique également comment l'aéroport est un lieu où l'on contrôle cette mobilité :

In addition to being sites that enable global travel, airports are places where the motion of human bodies is finely managed. They are machines for mobility. There are few sites on earth where the individual motions of human bodies are so consistently monitored and micromanaged. (237)

Salter (2007) conteste cette conception de l'aéroport. Pour lui, il n'est en rien l'exemple d'une ville miniature, mais plutôt un « space of policing » :

Airports are spaces that represent the policing power of the sovereign state, that contain the dangerous risky elements of the unknown, and that render certain mobilities visible and other impossible or invisible. (53)

Mais comme l'explique Lyon (2003) : « This makes airports an interesting microcosm for considering what might be thought of as dual surveillance systems, characteristic of the kinds of monitoring, checking, tracking, and supervision that occur in the wider society » (13). À cet effet, certains auteurs ont mentionné que les villes elles-mêmes deviennent de plus en plus comme les aéroports : « It is a global air travel and its specific mobilities and materialities that are turning space of exception (airspace) into the generalized rule around the world » (Urry, 2007 : 149).

D'autres auteurs ont également soulevé les concepts du pouvoir souverain et

de l'état d'exception d'Agamben (2003) dans le contexte de l'aéroport comme la notion de « policing power of the sovereign state » telle qu'évoquée par Salter. À ce sujet, Agamben précise que, l'état d'exception suspend l'état de droit et rend au souverain un pouvoir absolu, mais n'est aucunement défini par une loi précise. Ainsi Agamben combine l'idée du souverain de Carl Schmitt (1985) ainsi que la notion de biopouvoir de Foucault (1975) donnant au souverain le pouvoir décisionnel entre la vie et la mort par le contrôle sur le corps (Kruger, Magnet & Van Loon, 2008 : 99). Le pouvoir absolu du souverain découle du fait qu'il lui est possible de décréter cet état d'exception et d'exercer son pouvoir de vie et de mort sur les individus. Il définit également ce qui peut être inclus dans cet état d'exception de même que ce qui doit en être exclus (99). Pour le souverain, « [...] The act of decision-making simultaneously creates the state of exception and invents the 'decider' (the sovereign). The sovereign is therefore always an ambiguous and paradoxical creature, since the sovereign exists inside and outside, as well as before and after, the order it governs » (99). Au sein de l'aéroport, le souverain ne constitue pas une entité distincte mais plutôt un ensemble de lois et de mesures mises en place et soutenues par le discours de la sécurité, qui régissent le comportement des individus ainsi que ce qui est permis ou non.

Avec le développement rapide des technologies de surveillance ainsi que l'augmentation des banques de données informatiques, la métaphore du panoptique, telle que définie par Foucault, se doit d'être revue sous le concept du banopticon qui combine deux termes évidents, « ban » et « opticon ». Il s'agit là d'une combinaison entre la surveillance et le pouvoir d'exclure. Lors des événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a fait face à une situation de

crise, justifiant la création de nouvelles mesures perçues souvent comme exceptionnelles.

Comme l'explique Bigo (2006), l'état d'exception n'est pas seulement synonyme de mesures ou de lois exceptionnelles, il représente aussi une forme de gouvernementalité. Bigo explique que le politique s'est transformé en ce qu'il appelle « governmentality of unease »: « The governmentality of unease is characterized by practices of exceptionalism, acts of profiling and containing foreigners, and a normative imperative of mobility » (Bigo, 2006 : 47). Alors que la fonction première du panopticon est l'observation de la population tout simplement, le banopticon effectue la même chose mais en se situant dans un contexte de pouvoir dans un état d'exception:

The ban-opticon is then characterized by the exceptionalism of power (rules of emergency and their tendency to become permanent), by the way it excludes certain specific groups in the name of their future potential behavior (profiling), and by the way it normalizes the non-excluded through its production of normative imperatives [...]. (Bigo, 2005 : 17)

Ainsi, de plus en plus, nous attribuons à l'aéroport le rôle de contrôle et de surveillance, lequel rôle se décline sous plusieurs formes. Selon plusieurs auteurs, il existe même de nouvelles tendances en ce qui concerne ces techniques de surveillance et de contrôle des passagers au sein des aéroports. Elles peuvent être regroupées sous différentes appellations, par exemple, « surveillant sorting », « social sorting », « profiling » ou encore le « surveillance assemblage ». L'aéroport devient plus que jamais, un lieu de profilage, de surveillance et de classification.

Comme l'indique Adey (2004a), le « surveillant sorting » désigne la formation de profils et de catégories à partir desquels nous pouvons classifier les passagers.

Le domaine aérien étant en croissance constante, « Airport authorities needed a way of putting passengers under surveillance without having to examine every passengers rigorously » (507). Cette identité que nous transportons avec nous se trouve à être analysée, décortiquée, scrutée à la loupe. Le « passenger screening » et le « profiling » sont donc devenus les méthodes privilégiées au sein des aéroports pour le contrôle des passagers. Il est facile de comprendre la raison pour laquelle ces deux mesures sont devenues de plus en plus exploitées dans la sûreté aérienne en croissance : « The rationale behind profiling, is then to concentrate upon the minority - those likely to be a threat, rather than the majority, which requires much greater resources » (Adey, 2004a : 506). Selon Lyon, nous assistons à une augmentation du « social sorting » dans les méthodes actuelles de surveillance (cité dans Salter, 2005 : 43). Ainsi, « [...] those key gateways of transnational mobility - the world's airport - can be seen as the perfect metaphor of the new surveillance, where people who are by definition out-of-place and out-of-time, are scrutinized, identified and sorted into those who belong and those who don't » (Morgan & Pritchard, 2008 : 121). Dans l'aéroport, tout comme dans la société, la surveillance demeure l'élément clé pour distinguer les individus. Le « surveillant sorting », selon Adey (2004a), permet l'identification de la population mobile avec la création de catégories et de profils.

Il existe cependant l'envers de la médaille de cette catégorisation. En effet, selon Lyon (2006 : 404) « Such « social sorting » has become a standard way of discriminating between different persons and groups for the purposes of providing differential treatment [...]. » Adey (2004a) abonde dans la même optique, en affirmant que la formation et l'utilisation de catégories et profils rendent possible une

certaine discrimination.

Selon certains auteurs, l'aéroport est aussi l'exemple parfait de la surveillance qui s'exerce dans la société, mais à une échelle beaucoup plus réduite et concentrée dans le temps et l'espace. En effet, « Our identities, history and past finances are additionally subjects of surveillance. This is nowhere truer than at the airport » (Adey, 2004b : 1365). À cet égard, l'aéroport fait bien plus que de la surveillance à proprement parler. Il surveille, collecte de l'information, construit des données. Nous parlons ici de « surveillance assemblage » qui peut être défini comme suit : « ...a machine 'that operates by abstracting human bodies from their territorial settings and separating them into a series of discrete flows. These flows are then reassembled into distinct « data doubles » which can be scrutinized and targeted for intervention » (Haggerty and Ericson dans Bogard, 2006 : 101). La définition telle qu'expliquée par Bogard (2006 : 105) comprend deux étapes. La première, une déterritorialisation ou une abstraction de la donnée matérielle ou immatérielle. La seconde, une reterritorialisation où nous donnons une forme spécifique à la donnée collectée. Au sein de l'aéroport, une grande partie de la surveillance a comme objet les individus. Plus encore, la surveillance examine ce corps, le scrute, le découpe (en données), le décortique. Une grande attention est ainsi portée sur le corps : « [...] the target of the generic 'surveillance assemblage' is the human body, which is broken into a serie of data flows, to the end of feeding the information categories on which the surveillance process is based » (Haggerty et Ericson utilisant le concept d'assemblage de Deleuze et Guatarri's cité dans Ball, 2006 : 301). Enfin, « The surveillance assemblage, in addition to its disciplinary role, as a 'truth machine' that records, identifies, names and categorizes material

processes, and inserts them into a discourse, into a system of knowledge and judgement » (Bogard 2006 : 105). Par contre, le danger de la « surveillance assemblage » peut se traduire, par exemple, dans les « no-fly » listes où se trouvent parfois les noms de personnes n'ayant rien à se reprocher et ne constituant pas une menace pour le transport aérien. Le système les aurait identifié comme des personnes d'intérêt suite à l'analyse de l'information recueillie. En découpant l'identité de l'individu, on oublie parfois d'avoir et de maintenir une vue d'ensemble. En fait, « [...] the international airport best illustrates the organization of state repressive and constructive power to discriminate between safe and undesirable travelers and thus to facilitate or hinder international mobility » (Salter, 2005 : 42).

Une dernière perspective, s'éloignant quelque peu des catégorisations qui viennent d'être proposées pour aborder l'aéroport abstraitement parlant, consiste à comparer l'aéroport à une ville en miniature ou encore comme une société du futur. Aussi, il semble que l'aéroport permette un contrôle des populations mobiles plus intense que le contrôle que l'on trouve dans la société démocratique en dehors de l'aéroport. Il devient donc essentiel de comprendre comment il devient un espace de contrôle particulier.

Dans un premier temps, suivant la définition de non-lieu développée par Marc Augé (1995) : « If a place can be defined as relational, historical and concerned with identity, then a space which cannot be defined as relational, or historical, or concerned with identity will be a non-place » (77-78). Selon Adey (2004b), l'aéroport, étant dénué de tout sens et d'interaction sociale, ne détient pas suffisamment de signification sociale pour être défini comme un espace distinct ou social (1366). Il demeure un endroit de pure transition entre deux espaces, zones ou

destinations. De son côté, Urry (2007) suggère au sujet du concept de non-lieu développé par Augé, que les aéroports traduisent les relations sociales dans la super modernité. En effet, les aéroports constituent des espaces où les gens coexistent sans toutefois vivre ensemble. Il se crée alors ce que l'auteur appelle la « solidarity contractuality » (Urry, 2007 : 146).

Toutefois, comme le précise Adey (2004b) : « In contrast to scholars proposing the 'non-place' arguments others have perceived the mobility of the airport in less negative and dystopic terms » (1366). Urry, quant à lui, s'abstient d'aborder la question de l'aéroport complètement sous le concept du non-lieu, y allant de deux critiques à cet effet. Tout d'abord, « [...] airspaces are places of material organizations and considerable social complexity » (Urry, 2007 : 147). Encore une fois, selon que nous soyons un voyageur ou un employé, par exemple, l'aéroport constitue une destination ou encore un milieu de travail. Plus encore, les aéroports deviennent, aux dires de l'auteur, davantage comme de petites villes où le temps d'attente se transforme en une expérience pratique de loisir ou de travail (Urry, 2007 : 148). L'auteur ajoute que les aéroports se transforment bien souvent en temps d'attente dans la mobilité.

Dans la même optique que Urry, Lyon (2003) a aussi soulevé cette notion de ville miniature, qu'il appelle microcosme. En effet, nous y retrouvons un mail, un terminal, parfois même plusieurs terminaux, des magasins, des restaurants, des aires d'attente et de détente, divers moyens de transports, des hôtels. Les auteurs de « Aviopolis » vont même jusqu'à décrire l'aéroport comme la ville du futur (Fuller and Harley, 2005 : 48). Nous voyons ainsi apparaître un parallèle important entre la ville et l'aéroport, et le fait que la ville devient de plus en plus comme l'aéroport et

vice et versa. À cet effet, l'aéroport peut également être défini comme une société à une échelle réduite. Nous y trouvons d'ailleurs des techniques de surveillance similaires. Comme Lyon (2003) l'explique : « airports may be seen as possible microcosms of wider societal surveillance trends » (20).

Pour résumer la perspective de l'aéroport dans l'optique de la présente recherche, en empruntant les concepts théoriques d'hétérotopie et de confession développés par Foucault de même qu'en suivant l'idée du banopticon de Bigo, Salter est arrivé à concevoir l'aéroport de la façon suivante : « The airport represents a combination of the sovereign power to ban or exclude, and the disciplinary surveillance of mobile citizens » (Salter, 2007 : 51). Ainsi,

[...] similar to the prison or the clinic, the disciplinary tactics of the airport are made possible through a logic of exceptionality: in our need to move, we submit to a series of invasive procedures and security checks that are becoming more pervasive and yet are still rationalized through a discourse of exception 'only at the airport'. (Salter, 2007 : 53)

En fait, la singularité de l'aéroport rend possible la création d'un espace permanent pour l'état d'exception.

Ainsi, qu'il soit décrit comme une ville en miniature, un lieu de transit ou un endroit de contrôle, nous retiendrons pour les propos de l'analyse plus loin, la perspectives de l'institution transitoire et de l'hétérotopie s'inspirant de Foucault. La disposition architecturale de l'aéroport nous permettra de bien comprendre les dynamiques entre les flux et la sécurité. On gardera également à l'esprit le parallèle soulevé entre l'aéroport et la société pour bien saisir les résultats de l'analyse. Cela permettra ainsi de dégager la signification des mesures de sûreté et enfin l'influence du discours de la sécurité pour le passager tel que mentionné dans le chapitre 1.

LA TRANSFORMATION DU DISCOURS DE LA SÉCURITÉ

Il existe différentes manières de penser l'aéroport d'aujourd'hui. Si on l'observe en fonction de la mobilité, on pourra y voir qu'il y a plusieurs types de mouvements et ainsi, certains verront l'aéroport comme endroit propice au mouvement alors que d'autres maintiendront l'idée que les mouvements ne sont pas toujours égaux. Il est également possible de voir l'aéroport en fonction de sa disposition architecturale. Ainsi, l'aéroport adopte des principes de dispositifs tels que l'hétérotopie ou encore de l'institution transitoire. Enfin, s'ajoute à la mobilité et l'architecture, les questions de contrôle et des individus qui s'y trouvent. Aussi, il peut être vu comme un espace de contrôle et surveillance.

En outre, l'aéroport est un endroit où l'on doit assurer une fluidité dans le mouvement des passagers combiné à des mesures de sûreté qui se sont intensifiées. Comme l'explique Salter (2007) : « Airports are barometers of the balance between mobility and security sought by governments, industry, and the traveling public » (49). Ainsi, on note des préoccupations économiques aéroportuaires mais également une autre préoccupation de sûreté. Bref, la sécurité de l'aéroport est désormais devenue la sûreté de l'aéroport.

Les voyages, le transport aérien et les aéroports prennent désormais une toute nouvelle signification, tout comme le passager. En effet, ce dernier constitue l'individu autour duquel s'affrontent ces deux forces : le flux et la sûreté. Le passager se doit de faire partie de ce monde global et participe ainsi à la conciliation de ces deux forces pour assurer le fonctionnement du transport aérien. Dans ce contexte, le passager personnifie un individu totalement différent dans l'aéroport. La confrontation de ces deux forces conduit donc à la création d'un nouvel individu :

We are no longer citizens with civic obligations, but passengers for whom all destinations are theoretically open, our lightness of baggage mandated by the system... Air travel may well be the most important civic duty that we discharge today, erasing class and national distinctions and subsuming them within the unitary global culture of the departure lounge. (Adey, 2004b : 1367)

En somme, le discours de la sécurité vient définir et soutenir ce nouvel individu qui semble conditionné à accepter de plus grandes mesures de sûreté. Si l'aéroport facilite le processus par sa particularité, le problème réside désormais dans l'idée de l'expansion de ce discours à la société en générale : « Thus, novel securitization techniques that are trialled within airport environments move into general securitization within the wider society, moving from an exception to becoming the rule as literally anyone might be the next Bin Laden » (Urry, 2007 : 144).

Pour aller étudier ce changement, nous devons trouver un endroit où se traduit le discours de la sécurité. L'ACSTA constitue donc la porte d'entrée à ce discours. L'aéroport peut être organisé en fonction de la mobilité ou encore de son architecture. On y retrouve également des mesures de contrôle qui s'appliquent en quelque sorte en fonction des flux et de l'espace. En outre, des écrits du gouvernement et de l'ACSTA, se dégage une forme particulière de modélisation de la sécurité.

Il existe différents modèles organisationnels de la sécurité qui diffèrent l'un de l'autre. Dupont (2005) a pour sa part identifié trois modèles qui proposent une organisation très différente c'est-à-dire, de marché, pyramidale ou en réseau. L'organisation de marché évoque les principes de l'offre et de la demande et le réseau se base sur les multiples connections entre les acteurs. Comparativement à

l'organisation pyramidale, ces deux modèles ne possèdent pas nécessairement un pouvoir centralisé. Aussi, l'organisation pyramidale réfère à une organisation stricte où il y a très peu de marge de manœuvre particulièrement pour les derniers échelons de la pyramide. Dans une autre optique, si l'on met l'accent sur l'organisation et l'utilisation des ressources, la gestion du risque obtient de plus en plus la cote comme l'explique Salter (2007). Différemment, le modèle basé sur une réglementation prescriptive de la sécurité tel que proposé par O'Malley (2006) accorde la même attention à toutes les situations liées à la sécurité et elles sont ainsi traitées comme des situations à risques modérés, et ce sans distinction. Il cherche davantage à fournir des façons de faire formelles de manière à assurer une efficacité et uniformité des mesures. De son côté, le modèle basé sur les résultats offre une plus grande liberté d'action aux acteurs de la sécurité. Ce sont plutôt les résultats à atteindre qui constituent la ligne directrice de ce modèle. Enfin, le modèle multiniveau consiste à adopter plusieurs étapes de sécurité ou de contrôle. Il nécessite donc une grande mobilisation d'effectifs et, par conséquent, constitue un modèle qui peut être dispendieux.

L'analyse de certains écrits officiels va nous permettre d'identifier la modélisation privilégiée par le gouvernement et principalement l'ACSTA. Nous serons donc en mesure de voir comment se transforme le discours de la sécurité.

CHAPITRE III

Comme nous n'avons pas un accès tangible à l'objet qui nous intéresse, cette recherche utilise de manière dominante l'analyse qualitative de discours, en empruntant toutefois quelques concepts et procédés de l'analyse de contenu. Une approche hybride qui permettra de relever les principales composantes du discours. L'analyse documentaire s'impose pour la présente recherche puisque les entrevues, par exemple, pour ce sujet, seraient ardues et complexes. De plus, comme il s'agit de l'étude de positionnements gouvernementaux afin de dégager le discours officiel de la sécurité du transport aérien qui se trouve inévitablement sous la forme écrite, il est davantage efficace d'en faire une analyse documentaire.

Saisir le discours

La perspective prise par Prior (2004) adopte certains points propres à la pensée foucauldienne de l'analyse de discours. Ainsi, le matériau constitue une représentation de la réalité mais pas n'importe laquelle. En effet, le texte témoigne d'une réalité, d'une construction sociale et il est ainsi important de le percevoir comme une représentation. Ce même texte doit être également vu comme un produit dans un contexte socio-historique où une ou des relations de pouvoir se jouent comme une construction ou une production. À ce sujet, Hall (2001) disait de Foucault : « All political and social forms of thought, he believed, were inevitably caught up in the interplay of knowledge and power » (76). Or, c'est précisément dans le discours qu'il est possible de voir la relation entre le pouvoir et le savoir. Dans cette approche, nous devons mettre l'accent aussi sur la rhétorique du texte, c'est-à-dire l'origine, le but, le ou les auteurs, le sujet, la cible, le langage utilisé, etc.

Bref, il s'agit d'adopter un point de vue structurel à l'égard document.

Ce type d'analyse met l'emphase sur les mots et leur mise en forme puisqu'ils font partie de l'objet de recherche. Ce n'est pas seulement un passeport ou une porte d'accès à l'objet. Nous nous intéressons à la structure, à la mise en forme des mots bref, à la structure du discours qui reflète et qui organise les pratiques. Toutefois, cette structure n'est pas toujours apparente. Il faut donc parfois la mettre au jour. Nous condensons et restructurons le matériau en préservant ou en mettant au jour la relation entre les différentes portions du matériau. Dans cette optique, il est question de la posture analytique et de la reconstruction du sens telles que définies par Demazière et Dubar (2004). Par l'analyse autant du contenu que du contenant, nous recherchons, entre autres, les distinctions culturelles, c'est-à-dire comment nous parlons du sujet (registre de pensée, de catégorisation, etc.). Nous recherchons dans l'ensemble du document, les concepts du discours.

Mais si nous parlons du contenu, pourquoi ne pas utiliser uniquement l'analyse de contenu ? Tout simplement parce que cette analyse ne prendrait pas en compte la structuration de la réalité par le discours. De plus, elle se concentrerait sur les mots, les concepts, les phrases des documents, sur le contenu seulement, et ce sans prendre en considération le contenant.

Burton et Carlen (1979 : 4) proposent six questions auxquelles il est possible de soumettre le document pour en faire l'analyse :

- Pourquoi le discours adopte-t-il la forme qu'il prend ?
- Qui parle dans le discours ?
- Qui peut lire le discours ?
- À qui est-il destiné ? (cible)
- Quel est l'objet/sujet du texte ?
- Qu'est-ce qui rend l'objet/sujet possible ?

À partir de ces questions suggérées par Burton et Carlen (1979), nous en retiendrons quatre afin d'identifier pour le besoin de notre analyse, qui parle dans le discours, à qui il est destiné, quel est l'objet ou le sujet du texte et qu'est-ce qui le rend possible c'est-à-dire le contexte tel que défini par celui qui parle.

L'analyse de discours, reprend également trois grandes phases qui ne sont pas complètement séparées et distinctes l'une de l'autre, puisque nous pouvons aller et revenir d'une étape à une autre. Pour résumer l'idée, il s'agit, dans un premier temps, de condenser (découper, segmenter, bricoler), pour ensuite réorganiser afin de restructurer et de donner notre forme au bricolage. Il reste enfin à en faire une interprétation et à critiquer le bricolage, tout en tissant des liens avec la problématique à l'étude.

Bien que critiquée pour sa vision restreinte et son manque de contextualisation, nous empruntons quelques concepts et procédés de l'analyse de contenu pour le besoin de la présente recherche toujours en la combinant à l'analyse de discours. Adoptant la perspective de Mucchielli (1998), l'analyse de contenu (d'un document ou d'une documentation), qui est perçue comme une activité dite *naturelle* selon l'auteur puisque nous l'appliquons sans nous en rendre compte dans la vie de tous les jours, se définit comme « rechercher les informations qui s'y trouvent, dégager le sens ou les sens de ce qui y est présenté, formuler et classer tout ce que « contient » ce document ou cette communication » (23).

L'analyse de contenu se caractérise par une analyse dite « catégorisante » car elle fractionne le texte libre en unité de sens ou des mots-clés. Ces mots-clés pour les catégories sont importants, ils permettent de faire des liens. Faire une

analyse de contenu, c'est rechercher ce qui est manifeste et visible dans le document, c'est-à-dire le sens et le message explicites dans un premier temps. Elle cherche les termes utilisés plus fréquemment, l'emphase, les oppositions, les descriptions, etc.

C'est donc à l'étape de découpage du matériau que quelques concepts seront empruntés à l'analyse de contenu. À cet effet, on se penche, entre autres, sur les diverses appellations utilisées pour nommer le « passager ». La répétition des termes en outre, permet de comprendre l'évolution de ce concept. Ainsi, avec cette pratique, on accordera une attention particulière à la répétition de certains mots ou concepts dans les publications.

Évidemment, ce travail demande une balance entre l'objectivité et la subjectivité du chercheur. En ce sens, Mucchielli (1998) définit l'analyse de contenu comme : « un ensemble de méthodes *d'évitement de l'interprétation* au sens où ce mot implique l'intervention d'un système *a priori* de traduction, ou d'une table de décodage qui n'est pas tirée du contenu particulier étudié » (28). Enfin, il n'est ni question de traduction ni de transposition, mais plutôt d'explicitation, selon l'auteur. Ainsi, l'analyse de contenu expose quatre exigences qui sont d'être objective, exhaustive, méthodique et quantitative. Sur ce dernier point, l'analyse de contenu peut être uniquement qualitative, mais une attention portée sur la fréquence de certains mots ou concepts peut être intéressant. Sur ce point seulement, je n'abonde pas totalement dans l'optique de l'auteur.

Selon la perspective présentée par Prior (2004), le discours témoigne ou rend compte de la construction d'une réalité. Dans le cas de cette recherche, il s'agit de celle du gouvernement et des acteurs de sécurité dans le domaine du transport

aérien. Comment perçoivent-ils la menace, comment ils la définissent, comment ils y répondent ? Cette définition ou construction sociale est propre au contexte actuel, historiquement et socialement parlant. Enfin, la manière dont la réalité est découpée constitue le pouvoir/savoir au sens foucauldien. Le discours de la sécurité est donc une façon d'organiser la réalité.

Les documents d'analyse

Les documents de type gouvernemental ainsi que ceux émis par les acteurs de la sécurité au sein même de l'aéroport permettront de poser un regard sur la façon dont les idées sont mises en place, et de fait, construites et organisées. En effet, les questions de sécurité/sûreté, de menace terroriste, de mesures exceptionnelles sont perçues et définies d'une manière qui est propre aux différents acteurs de la sécurité. Ainsi, les documents institutionnels témoignent, entre autres, d'une organisation, d'une façon de voir les choses. En optant pour une perspective du phénomène, les données sont perçues comme des phénomènes et non comme des faits. Bref, nous ne cherchons pas tant la vérité des propos, que la manière dont ils sont organisés entre eux pour produire des vérités.

Le corpus de cette analyse sera constitué principalement de sources gouvernementales concernant notamment des politiques, réglementations ou encore des rapports annuels. Les documents officiels qui servent à la présente analyse contribuent à la recherche sur l'évolution de ce que l'on appelle la sûreté du transport aérien, de même qu'à la compréhension de la perspective de l'acteur de première ligne dans ce domaine, précisément l'ACSTA, et ce par l'entremise de ses publications, entre autres, ses rapports annuels depuis sa création. Ces mêmes

documents permettent de dégager également un contexte particulier tel qu'il est décrit. Bref, on recherche le discours de la sécurité qui englobe le transport aérien et plus précisément les services de contrôle dans les aéroports canadiens.

Gouvernement du Canada

- Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale (avril 2004)

Transports Canada

- Défi 1998 (1996), 28 pp.
- Vol 2005 (1999), 13 pp.
- Vol 2010, un plan stratégique pour l'aviation civile (2006), 14 pp.
- Manuel du programme de sécurité aérienne pour la Direction générale de l'Aviation civile (2009), 29 pp.

ACSTA

- Rapport Annuel 2003, 60 pp.
- Rapport Annuel 2004, Collaboration, 86 pp.
- Rapport Annuel 2005, Anticiper l'imprévu, 74 pp.
- Rapport Annuel 2006, Mesurer pour prévoir les résultats, 64 pp.
- Rapport Annuel 2007, Votre sûreté nous tient à cœur, 67 pp.
- Rapport Annuel 2008, Partenariat. Travailler avec vous, 66 pp.
- Rapport Annuel 2009, Améliorer l'expérience, 87 pp.

Exposé de position (2006) :

- L'avenir du transport aérien : 2006 à 2030, 27 pp.
- ACSTA : Notre vision pour la sûreté aérienne, 19 pp.
- L'organisation de l'ACSTA, 23 pp.

Grille d'analyse

Il nous faut colliger l'information contenue dans un document et réduire la complexité de cette information pour la rendre simple et compréhensible. Il peut y avoir plusieurs types de codification ou d'extraction d'information.

L'analyse discursive des documents permet de dégager ce qui est dit à

propos de la sécurité dans les aéroports, ce que les services de sécurité cherchent à faire et comment. Nous cherchons à dégager comment le gouvernement, Transports Canada et l'ACSTA modélisent le discours de la sécurité. Ainsi, nous relèverons comment ils viennent justifier la mise en place de mesures de sûreté intenses dans les aéroports canadiens et comment ils se proposent d'articuler les besoins entre les flux et la sûreté. Nous utiliserons pour ce faire trois concepts qui composent le discours de la sécurité c'est-à-dire, le contexte tel qu'il est posé, les flux et le passager. On se questionne en fait sur la manière dont ces concepts sont abordés dans la documentation. En outre, il s'agit de dégager comment s'articule, un contexte défini par les acteurs de la sécurité, une dynamique flux et sûreté, des mesures de sûreté dans l'aéroport et une définition du « passager » de l'aéroport pour en arriver à dégager le discours de la sécurité d'une « société ouverte ».

CHAPITRE IV

TROIS DIMENSIONS DE LA MODÉLISATION DE LA SÉCURITÉ

Nous cherchons à comprendre par conséquent, à travers la documentation de Transports Canada et l'ACSTA, la mise en place de mesures de sûreté intenses dans les aéroports canadiens et comment ils s'assurent de la balance entre les flux et la sûreté. Cela nous permet d'accéder au discours de la sécurité et de comprendre son influence pour l'aéroport mais également, pour la société.

Le discours de la sécurité dans le transport aérien comprend trois composantes relevées par notre recherche théorique : le contexte, les flux et le passager. Ces concepts nous permettront de saisir les différents aspects du discours de la sécurité dans la modélisation de la sûreté de l'ACSTA au sein de l'aéroport.

Notre objectif est donc de dégager comment ces concepts sont abordés par le gouvernement, Transports Canada et l'ACSTA dans les documents. Tout d'abord, nous verrons comment ils parlent du contexte. Nous pourrions ainsi mieux saisir les « vérités » qui sont produites en ce qui concerne la sûreté du transport aérien. Nous cherchons entre autres les termes suivants dans la documentation : transport aérien, l'aéroport, la menace, le terrorisme, etc. Nous voulons également relever les propos reliés aux flux c'est-à-dire comment ils abordent la question du mouvement des passagers. Nous cherchons donc l'utilisation de termes tels que mouvement, mobilité, flux, ralentissement, attente, etc. Enfin, une importance est accordée également aux différents qualificatifs ou appellations utilisés pour définir l'individu dans l'aéroport : le passager. Nous cherchons donc à comprendre la signification

derrière ces différents mots utilisés pour définir l'individu dans l'aéroport, comment ils en parlent, le définissent.

En outre, il s'agit de dégager le contexte tel que décrit dans la documentation, la dynamique entre la sûreté et les flux en raison de la mise en place de mesures de sûreté intenses dans l'aéroport et enfin, la manière dont on parle du citoyen dans cette environnement et les nouvelles responsabilités du passager dans la « société ouverte ».

CONTEXTE

Le portrait du transport aérien était, dans les années avant les événements du 11 septembre 2001, bien plus calme et la sécurité ne faisait aucunement référence aux menaces de type terroriste. Ce que nous appelons la sécurité du transport aérien à cette période traite, en fait, comme nous l'avons déjà mentionné, de la sécurité des aéronefs du point de vue mécanique, de l'entraînement des équipages, des procédures sur le tarmac et dans les airs, etc. Il s'agit d'une sécurité qui concerne davantage le contrôle des problématiques internes liées au transport aérien et de tout ce qui s'y rattache. La sécurité du transport aérien au Canada est à ce moment toujours sous la supervision du Ministère des Transports, communément connu sous le nom de Transports Canada qui détermine les lois et les marches à suivre. Avec la création de l'ACSTA et l'adoption de la nouvelle politique de sécurité « Société ouverte », on remarquera un changement dans le discours en ce qui concerne le contexte relatif à la sûreté du transport aérien.

Les premières publications de notre échantillon apparaissent en 1996 suite à la réorganisation et à la transformation de Transports Canada dans les années

1995-1996 qui conduira à l'établissement d'une approche collective dans le programme national de l'aviation civile. À travers ces changements, Transports Canada cherche à mettre en place une approche unifiée dans la sûreté de l'aviation civile. Ainsi, « Défi 1998 » devient le synonyme de travail d'équipe, selon le Directeur général de l'Aviation civile, Don Spruston (voir préface du document). Il traduit aussi une volonté du gouvernement d'améliorer la sûreté des transports. Comme il est mentionné dans le document, « [...] we have been successful in our efforts to replace the outdated Air Regulations with concise, easily understood regulations and standards » (7). Le gouvernement dit vouloir maintenir des standards élevés en matière d'aviation civile, à conserver la confiance du public dans le programme de sûreté, à avoir un système de régulations qui soit juste et consistant à travers le pays ainsi qu'à maintenir la communauté de l'aviation et le public informé, un aspect fort important pour une coopération réussie.

Bien qu'il semble vouloir être destiné à un plus large public que son prédécesseur « Défi 1998 », il reste que « Vol 2005 », publié par Transports Canada en 1999, demeure principalement destiné aux acteurs du transport aérien. Transports Canada affirme poursuivre l'objectif d'établir un cadre de sécurité pour l'Aviation civile au Canada. Il décrit, entre autres, les objectifs et la mission de l'Aviation civile au pays, les défis, de même que les ressources et les procédures en place pour atteindre un niveau élevé de sécurité dans le transport aérien. Comme les événements du 11 septembre 2001 représentent un élément accélérateur d'une réorganisation de la sûreté aérienne, le document évoque donc une coupure « avant et après ». Ainsi, « Vol 2005 » présente l'« ère » avant ces événements, lors de laquelle le transport aérien et sa sécurité n'étaient pas abordés de la même

manière qu'aujourd'hui. L'enjeu principal était donc davantage de maintenir un système de transport efficace et un niveau d'accident bas. On remarque aussi un changement dans la gestion de la sécurité qui est devenue davantage proactive que réactive en introduisant un système de gestion des risques avec ce document.

Pour faire suite aux publications des années précédentes, Transports Canada a émis en 2006, comme suite logique à « Défi 1998 » et « Vol 2005 », « Vol 2010 : Un plan stratégique pour l'Aviation civile ». Ce document de référence dit viser l'horizon 2006 – 2010 et comme l'indique Transports Canada : « La priorité de l'Aviation civile n'a pas changé et continue d'être la sécurité, mais le monde a changé » (v). En effet, Transports Canada décrit le contexte actuel comme un nouvel environnement mondial. Le monde d'aujourd'hui n'est plus le même qu'avant et il semble, selon les écrits, que le 11 septembre 2001 constitue la coupure de ce changement. À plusieurs reprises, Transports Canada fait mention de ces événements et comment ils ont changé la donne en ce qui concerne le monde de l'aviation et, de fait, redéfinit les questions de sûreté dans le transport aérien. Voici comment Transports Canada (2006a) explique cette nouvelle tendance dans « Vol 2010 » :

Des événements mondiaux dramatiques, tels que les attentats du 11 septembre et les pandémies, ont fait en sorte que la sûreté et les préparatifs d'urgence jouent maintenant un rôle plus important. (6)

Transports Canada (1999) évoque aussi avec « Défi 1998 » l'influence mutuelle de l'industrie du transport et la mondialisation en précisant que :

L'aviation civile demeure le mode de transport le plus affecté par les fluctuations économiques, l'évolution technologique et les perceptions de la sécurité des voyages par le public. (3)

De continuer TC (2009b) dans son « Manuel du programme de sécurité pour

la direction de l'Aviation civile » :

Guidée par des facteurs tels que la mondialisation, la concurrence internationale et les nouvelles philosophies de gouvernance, l'Aviation civile continue à explorer des moyens novateurs de collaborer avec ses intervenants. (13)

Ces « moyens novateurs », impliquent, de fait, la mise en place de mesures de sécurité afin de suivre l'évolution du transport aérien pour répondre aux besoins dans le domaine et de minimiser les risques.

Ce document de Transports Canada, qui est entré en vigueur le 1er avril 2009, constitue un cadre de référence pour l'aviation civile canadienne en ce qui concerne le programme de l'aviation civile et la sécurité aérienne. Principalement destiné à son personnel, il offre un aperçu de l'organisation ainsi que du programme de sécurité qui comporte plusieurs sections importantes comme l'organisation, le programme de l'aviation civile et son système de gestion. Il s'agit en fait d'un guide présentant les lignes directrices de la sécurité de l'aviation civile. Avec ce document, Transports Canada traite des questions de flux et sécurité au sein de l'industrie aéronautique et comment interviennent les intervenants, les clients et le public. Ce document fait également état d'un environnement complexe :

À l'instar d'autres ministères, l'Aviation civile est appelée à agir dans un environnement de plus en plus complexe, en partie en raison de l'évolution de l'effectif, de la mondialisation, des nouveaux défis en matière de sécurité et des innovations technologiques. (TC, 2009b : 16)

Selon Transports Canada donc, trois termes caractérisent le contexte dans lequel il doit œuvrer : mondialisation, nouveauté et complexité.

L'étude des rapports annuels de l'ACSTA nous permet également de saisir l'évolution de l'organisation et l'orientation qu'elle a adoptée au fil des années. Tous les rapports comportent un titre ou ce que l'on pourrait aussi appeler un thème qui

résume son orientation. Avant de se pencher sur la manière dont elle présente le contexte, voici un bref aperçu de ses rapports et ce qui ressort de chacun.

Comme en témoigne son premier rapport annuel, l'Administration en est, à ce moment, encore à l'étape de la mise en place dans le système du transport aérien. Relativement nouvelle dans le domaine, elle dit avoir besoin des éléments suivants pour la réalisation de son mandat : « un effectif motivé ayant reçu une formation poussée, du matériel de pointe pour le contrôle préembarquement, et de saines politiques de gestion financière » (2003 : 19). Elle soulève également l'importance de la coopération, particulièrement dans le contexte de la menace terroriste, en mentionnant qu'« Il est essentiel que tous les partenaires publics et privés travaillent de concert pour affronter les menaces potentielles, car le système de sûreté le plus efficace est un système à niveaux multiples qui comporte de nombreux points de contrôle » (2003 : 11). L'Administration met ainsi au jour les racines de sa création, comment elle s'organise, les défis auxquels elle fait face et comment elle compte y répondre. À cet effet, « L'ACSTA croit fermement que la confiance du public voyageur canadien continuera de croître à mesure que les passagers se familiariseront avec les services de contrôle préembarquement améliorés dans les aéroports du Canada » (2003 : 25). Avec ce premier rapport, le contexte de l'époque sous la menace terroriste est évident. Il vient expliquer, justifier ou encore ouvrir la porte à de nouvelles mesures ou besoins comme l'explique l'ACSTA que, « Parallèlement, la prolifération de menaces bien organisées mènera sans doute à une demande accrue de la part du public pour rendre les activités de sûreté plus novatrices et plus rentables » (2003 : 13). De même que, « Pour garder une longueur d'avance sur les terroristes, l'ACSTA doit continuer de s'améliorer »

(2003 : 14).

Le rapport de 2004 suivra l'initiative du tout premier rapport selon laquelle l'importance d'une coopération dans le domaine devient une priorité. Pas étonnant que ce deuxième rapport s'intitule « Collaboration ». Alors que le premier rapport de l'ACSTA est dédié à l'amélioration de la sûreté des voyageurs, le second rapport précise qu'il est maintenant temps de procéder à l'amélioration de certains points de l'Administration. Et cela commence par une collaboration au sein même de l'Administration : « L'une de nos principales réalisations fut sans aucun doute l'instauration d'une culture commune partagée par toute l'équipe et axée sur une mission claire ainsi que sur les valeurs qui sont cruciales pour mener à bien notre mandat » (2004 : 12). Cette collaboration et une meilleure connaissance des principes de l'Administration par ses employés conduiront à une plus grande uniformité dans les services de sûreté offerts à travers le pays.

Dès le début son rapport annuel de 2005, l'ASCTA mentionne: « Étant donné [qu'elle] représentait la principale intervention du gouvernement canadien face à ces attaques aux États-Unis, l'organisme a dû être institué avec rapidité et compétence face aux tensions nationales et internationales intenses » (1). Avec ce troisième rapport, l'ACSTA dit chercher à construire une Administration qui fait preuve de résilience comme elle le précise dans le passage suivant :

Préoccupée par la possibilité d'un échec, l'ACSTA est sensible aux opérations, s'engage envers la résilience et l'intention d'intégrer tous les aspects de la sûreté aux opérations quotidiennes. Étant donné qu'elle n'a pas l'option de manquer à l'exécution réussie de ses activités mandatées, l'ACSTA fait face au défi permanent d'anticiper l'imprévu. En effet, l'élément clé en termes de résilience est de développer un organisme ayant la souplesse de s'adapter à l'évolution des circonstances et ayant la capacité de détecter et d'empêcher les menaces avant qu'elles ne deviennent des dangers imminents. (2005 :

7)

Cela lui permettra, comme l'indique le titre du document, d'« Anticiper l'imprévu ». L'ACSTA se présente comme étant de plus en plus organisée et intégrée pour s'adapter à ce qu'elle dit être des circonstances changeantes.

Avec son rapport de 2006, « Mesurer pour prévoir les résultats », l'ACSTA dresse un portrait chiffré. En effet, comme elle a été créée il y a maintenant 4 ans, les statistiques sur le rendement s'imposent. Selon l'Administration, l'objectif du départ d'assurer une sûreté du transport aérien a été atteint, ainsi elle dit avoir :

[...] réussi à bâtir un service fiable, uniforme et national de contrôle à l'égard de la sûreté du transport aérien. Cependant, afin d'être en mesure de décourager et d'empêcher une attaque, l'ACSTA doit être prédictive et non réactive. (2006d : 33)

Si la menace terroriste fait preuve de flexibilité et d'adaptabilité, l'Administration se doit de faire de même et être ainsi capable de suivre la tendance en ce qui concerne les menaces pesant sur le transport aérien. À cet effet, elle dit devoir :

[...] renforcer la flexibilité opérationnelle et la souplesse financière afin de s'assurer que l'ACSTA sera en mesure d'évoluer et de se transformer en administration crédible et responsable de la sûreté du transport aérien. (2006d : 9)

Suivant son orientation stratégique, l'Administration a maintenant quatre priorités. D'abord la flexibilité opérationnelle et la flexibilité financière comme précisé précédemment, auxquelles s'ajoutent désormais l'accès à de l'information de base et utile ainsi que l'établissement de partenariats solides (2006d : 17).

Selon l'ACSTA, le contexte de menace pour le transport aérien est toujours présent, ce qui continue de justifier l'importance des mesures de sûreté mises en place. Le contexte vient donc justifier ou expliquer la nécessité des mesures de

sécurité :

Les terroristes disposent de moyens sophistiqués et des ressources nécessaires, ils sont flexibles, s'adaptent aux nouvelles réalités, ils sont très dévoués et surtout très dangereux. Le Canada n'est pas à l'abri du terrorisme et l'industrie de l'aviation civile est une cible potentielle pour les terroristes. L'ACSTA doit composer avec cette réalité dans ses activités quotidiennes. (ACSTA, 2006 : 8)

Dans son rapport de 2007 publié sous le thème « Votre sécurité nous tient à cœur », l'ACSTA précise comment elle a réagit au démantèlement du complot en août 2006 :

Le Canada a alors mis en œuvre de toute urgence des mesures plus rigoureuses de contrôle des liquides, des gels et des aérosols. L'équipe de l'ACSTA a fait preuve d'une détermination, d'une agilité et d'une résilience incroyables dans sa réaction face à cette menace en évolution. (8)

Encore une fois elle évoque le caractère évolutif de la menace terroriste qui pèse sur le transport aérien. Et elle continue dans son rapport de 2008 :

Au fil des ans, elle s'est transformée en un organisme fier de servir et de protéger les Canadiens d'un océan à l'autre et déterminé à rester à l'affût des menaces actuelles et futures. (8)

Les voyageurs sont plus en sécurité à bord des aéronefs qu'ils ne l'étaient avant le 11 septembre 2001. Malgré toutes ses réalisations, l'ACSTA doit rester vigilante, à jamais. De nouvelles menaces émergeront, de nouvelles technologies seront mises au point. (9)

Dernier rapport publié à ce jour, celui de 2009, « Améliorer l'expérience », continue bien sûr de soutenir la même mission et vision de l'ACSTA depuis sa création, mais fait notamment état d'une amélioration de la sûreté suite à un investissement qui permettra, comme elle l'explique, d'augmenter sa présence dans les aéroports, d'accroître ses activités de surveillance et enfin, d'offrir un meilleur soutien aux voyageurs (2009 : 8). L'ACSTA rappelle également au lecteur l'existence de la menace terroriste : « [...] les bulletins de renseignements et les

événements nationaux et internationaux confirment que l'aviation civile est toujours une cible privilégiée par les terroristes à l'échelle mondiale » (ACSTA, 2009 : 56).

Au fil des ans, la mission, la vision et les processus de contrôle de l'ACSTA n'auront pas changé. Toutefois, plusieurs composantes liées à son mandat changeront et évolueront ou encore s'adapteront à la réalité du contexte, qui est lui, en constante évolution. Dans cette optique, elle fait état du contexte à plusieurs reprises évoquant l'évolution de la menace terroriste. Par ailleurs, dans son document « Notre vision de la sûreté aérienne » publié en 2006, l'ACSTA attribue son existence à trois raisons clairement reliées au contexte tel qu'elle le décrit :

[...] les réalités de l'environnement de la sûreté mondiale, le caractère des nouvelles menaces qui se dessinent et le fait que les terroristes continuent de cibler l'aviation. (2006c : 14)

Les rapports annuels de l'Administration nous offrent donc un riche éventail de qualificatif en ce qui concerne le contexte dans lequel l'ACSTA s'est établie. C'est ce contexte qui sert à justifier son existence.

De son côté, le gouvernement semble chercher à atteindre un public beaucoup plus large avec sa politique de sécurité nationale « Société ouverte » de 2004, c'est-à-dire la population canadienne dans son ensemble mais aussi les dirigeants, les pays alliés et tout particulièrement les États-Unis, en raison du ton employé et des références qu'on y fait en réponse à une « demande » antérieure. Il est en effet question, de long en large, de la « menace » et des risques auxquels les Canadiens font face. L'ordre des idées, le contexte, l'argumentation, les objectifs, les actions, sont conçus pour que le lecteur en arrive à la conclusion que cette politique de sécurité représente en fait une réponse nécessaire du gouvernement dans ce contexte de menace. Le gouvernement affirme donc que cette politique

aidera à :

[...] élaborer un cadre stratégique à long terme qui nous permettra d'adopter des tactiques préventives et réactives plus efficaces pour d'autres types de menaces à la sécurité. Autrement dit, il est impératif de prendre une initiative historique et de publier le tout premier énoncé global de politique de sécurité nationale qui expose une stratégie intégrée, visant à écarter les menaces actuelles et futures pour notre pays. (2004 : III)

Selon le gouvernement, les événements « déclencheurs » du 11 septembre 2001 ont entraîné une « demande » des Canadiens pour une plus grande sécurité, jumelée à une « pression » des autres pays et gouvernements pour adopter de telles mesures. L'objectif : contrer la menace terroriste. Nous voyons donc clairement les acteurs (État, citoyens, communauté internationale) ainsi que le champ d'action, qui s'étend du citoyen (micro) à l'international (macro).

En outre, dans ce document se trouve une longue description du contexte actuel et de la menace terroriste pour le Canada, mais très peu d'explications sur les actions de l'État. L'accent est mis sur le contexte actuel, renforçant l'idée que nous faisons face à de nouvelles menaces de plus en plus complexes :

Nous avons toujours fait face à des menaces à notre sécurité nationale. À l'aube de ce XXI^e siècle, nous sommes exposés à des menaces nouvelles et complexes. Aujourd'hui, certains individus ont maintenant le pouvoir de miner notre sécurité alors que ce pouvoir était autrefois l'apanage d'États hostiles. Les attentats du 11 septembre 2001 l'ont largement démontré. (2004 : 1)

En résumé, la menace terroriste, mentionnée à de multiples reprises dans les documents analysés, vient soutenir cette idée que le monde a changé et que nous nous retrouvons dans un nouvel environnement mondial. Cela est particulièrement vrai dans les documents de l'ACSTA, où les expressions « nouvelles menaces », « les menaces continuent à évoluer », « nouvelle dimension de la menace » sont

utilisées tout comme nous y faisons référence aux attentats du 11 septembre 2001 à maintes reprises. Il ressort, à la lumière des documents, qu'une adaptation sera nécessaire de la part des acteurs de la sécurité en raison du type de menace envers le transport aérien ainsi que de l'augmentation du trafic. C'est pourquoi ils mettent l'emphasis dans leurs publications sur l'importance d'avoir des mesures qui suivront les problèmes de sûreté et la question des flux.

Le transport aérien a toujours été une industrie de nature complexe par sa nécessité de s'adapter aux divers changements dans le monde en général, aux différents problèmes qui y sont liés et à l'augmentation de la masse utilisant ce mode de transport. Cette complexité est d'autant plus évidente de nos jours avec l'augmentation des problèmes de sûreté et de menaces. De plus, le caractère complexe du transport aérien d'aujourd'hui provient également de son imprévisibilité et des changements rapides qui s'y opèrent.

On remarque donc, selon les documents, que le contexte de la menace « terroriste », longtemps après 2001, continue toujours de justifier la politique de sécurité dans le transport aérien. Selon ce discours de la sécurité, c'est justement cette accentuation de la menace terroriste qui est venue justifier la réorganisation de la sûreté du transport aérien et ainsi conduit à la mise en place de l'ACSTA.

Mais dans un environnement conçu de prime abord pour le mouvement, on se doit de comprendre comment les questions reliées aux flux sont abordées dans ce contexte sécuritaire dit « nouveau » et de plus en plus menaçant.

FLUX

À la lumière des documents, plusieurs concepts soulevant de fait la question

des flux dans le domaine du transport aérien sont mentionnés. En voici une liste :

- réseau de transport efficace
- besoin de l'industrie
- mondialisation, concurrence
- augmentation du nombre de passagers
- augmentation du débit
- amélioration de l'efficacité
- volume de passagers
- etc.

Déjà, en 1999, Transports Canada, prévoyait une augmentation accrue des activités dans le domaine du transport aérien, et ce de manière très rapide. Nous percevons toutefois à la lecture du document que la sécurité est présente sans pour autant être le point essentiel du propos. Comme l'explique le Directeur général de l'Aviation civile, Don Spruston dans « Défi 1998 » : « Our big challenge will be how to reconcile seemingly opposed philosophies by finding new ways to generate revenue, without compromising the current shift to less direct involvement in providing regulatory services » (TC, 1996 : 12). L'Aviation civile cherche donc des moyens pour réguler le transport aérien sans toutefois aller à l'encontre des flux synonymes de revenu. Dans son « Manuel de l'aviation civile », Transports Canada (2009) précise la nécessité d'un réseau de transport efficace qui répond à la demande du milieu et aux besoins de l'industrie dans un contexte de mondialisation et de concurrence. Le document sous entend un réseau sécuritaire et fonctionnel principalement d'un point de vue commercial.

De continuer Transports Canada dans « Vol 2010 » : « La mondialisation offre de nouvelles possibilités pour les usagers [du transport aérien] » (2006 : 6). Plus de possibilités, plus de déplacements et plus d'usagers. Cela est donc synonyme d'une augmentation des flux. Ainsi, « Le secteur de l'aviation est un

élément essentiel du réseau de transport du Canada et de l'économie du pays, et devrait connaître une forte croissance » (2006a : iv). Qui dit mondialisation dit aussi ouverture et élargissement des marchés et, de fait, un environnement d'affaires concurrentiel (2006a : 6).

L'ACSTA poursuit cette logique en offrant la précision suivante dans son Rapport annuel de 2003 :

Si le système de transport aérien demeure sécuritaire, le mouvement permanent des personnes et des marchandises appuie la compétitivité, la croissance durable, de même que l'établissement d'un système de transport efficace. (2003 : 30)

Ainsi, l'Administration vient à son tour exprimer l'importance du maintien des flux dans le transport aérien. Étant en charge des points de contrôle, la question des flux est importante. Cinq ans après sa mise en place, les rapports d'analyse offrent un portrait de plus en plus détaillé de l'ACSTA. Nous y trouvons donc de façon importante, des statistiques et des données sur l'Administration qui soulèvent des questions reliées aux flux, c'est-à-dire, le nombre de passagers et bagages contrôlés, le nombre d'agents de contrôle, le nombre d'aéroports faisant l'objet de contrôle, les délais d'attentes, etc. Par ailleurs, ces délais aux points de contrôle commencent donc à devenir une préoccupation pour l'Administration. En effet, les mesures de sûreté ont une incidence directe sur les flux au sein de l'aéroport. Dans son rapport annuel de 2005, elle commence à reconnaître qu'une sûreté plus intense viendra affecter en quelque sorte les voyageurs dans leurs déplacements. En effet, une fois la poussière retombée suite aux événements du 11 septembre 2001, les répercussions de nouvelles mesures de sûreté sont soulevées :

Nous sommes conscients que même si nous aidons à assurer la sûreté des voyageurs, nous causons également des dérangements pour

certaines voyageurs. Même si la sûreté restera toujours la principale priorité, nous prenons toutes les mesures nécessaires pour accélérer le processus de contrôle et nous assurer que toutes les mesures respectent les droits des personnes. (2005 : 4)

Quatre ans plus tard, elle reconnaît toujours son influence sur les flux et son rôle à cet égard :

L'ACSTA ne se contente pas de fournir un service essentiel à la protection des voyageurs, elle doit également se soucier de son incidence sur la viabilité de l'industrie du transport aérien, c'est-à-dire les compagnies aériennes et les aéroports ainsi que les industries du voyage et du tourisme. (2009 : 13)

Dans cette optique, elle cherche à :

[...] créer une culture axée sur les clients dédiée aux normes élevées et à un service cohérent. Dans le cadre de son objectif d'amélioration continue, l'ACSTA est toujours à la recherche de façons novatrices d'améliorer la qualité des services qu'elle fournit aux passagers et aux intervenants. La sûreté reste la priorité principale de l'ACSTA, mais nous souhaitons imposer le moins d'interruptions possibles à nos clients. (2006d : 18)

Les flux sont donc synonymes d'une augmentation du volume des passagers au fil des ans, ce qui nécessite davantage de ressources pour conserver une bonne fluidité de mouvement aux points de contrôle. En 2008 dans son rapport annuel, l'ACSTA poursuit l'explication de la perspective économique, en confirmant l'augmentation du nombre de passagers utilisant le transport aérien. Cette croissance de l'industrie nécessitera, à son avis, une augmentation de la demande des services de contrôle et de sûreté de la masse en transit.

LES SUJETS DE L'AÉROPORT

Selon les publications sur la sécurité du transport aérien, nous constatons deux choses, tout d'abord une constante évolution dans la manière de traiter des

questions de sécurité en raison des changements de l'environnement et ensuite, l'importance des flux dans le transport aérien. À ces deux autres aspects, du discours de la sécurité, s'ajoute le sujet de l'aéroport, c'est-à-dire le « passager » ou « cette personne qui voyage » ou « qui utilise le système de transport aérien ». Suivant ces changements dans le discours, le « sujet de l'aéroport » est passé d'un simple individu passif qui reçoit des services à un passager « proactif » pour sa sécurité, avenue pour maintenir les flux.

Dans nos documents, il existe plus de 10 termes représentant cette « personne » qui voyage et qui doit passer à travers les points de contrôle de l'aéroport. Les acteurs de la sécurité lui donnent plusieurs noms différents, plus ou moins synonymes selon les cas. Voici un exemple qui regroupe quatre qualificatifs au sein d'un paragraphe de l'ACSTA (2008) :

Sûreté axée sur la **clientèle** [...] En 2008-2009, la stratégie de communication de l'ACSTA sera axée sur les messages visant à informer et sensibiliser les **voyageurs**, lesquels jouent un rôle primordial dans la sûreté aux aéroports. Par la communication efficace avec le **public**, au moyen de campagnes de marketing social, d'affiches à l'aéroport et de publicités dans divers site Web, l'ACSTA espère simplifier et par conséquent améliorer l'expérience des **passagers** aux points de contrôle. (31)

Nous pouvons les regrouper sous quatre groupes : le citoyen, le client, le passager et enfin, l'intervenant.

Du citoyen à l'intervenant

Avant l'introduction de la sûreté aérienne et des problèmes de menaces terroristes, le sujet de l'aéroport se résumait à des appellations génériques : « personne », un « citoyen », les « gens », bref, les « Canadiens ». Le transport aérien n'est alors qu'un système rapide et efficace au service de la population. Le

terme « personne » et « gens » sont probablement les plus neutres faisant référence uniquement à l'être humain seul ou en groupe. « Citoyen » et « Canadien », tout en étant également des termes généraux, apportent une autre dimension liée à l'État. En effet, ces termes font alors référence à un membre de l'État ce qui implique des notions de droits et devoirs attachés à la définition des individus. C'est particulièrement ces appellations que nous retrouvons dans la politique « Société ouverte » de 2004 par exemple. Nous sommes ainsi dans un registre général qui, utilisé indépendamment, ne fait pas spécifiquement référence au domaine du transport aérien à proprement parler.

Outre ces qualifications ayant une référence nationale, la définition de l'Aviation civile à partir de la publication de « Défi 1998 » et éventuellement celle de « Vol 2005 », la manière de parler du sujet de l'aéroport s'est quelque peu modifiée pour désormais faire référence à une clientèle de l'aviation civile. En effet, nous parlons davantage du public du transport aérien, des usagers, des clients. Il est maintenant question de la disponibilité d'un service qu'est le transport aérien et de ses « clients » comme le sous-entendent de nouvelles appellations qui suivent en ce qui concerne le sujet de l'aéroport. Ainsi, à la notion de « service », correspondent les appellations suivantes : « clientèle », « client », « usager » ou encore, « public ». On remarque d'ailleurs dans le premier rapport annuel de l'ACSTA en 2003, qu'elle suit cette définition en qualifiant les passagers de « public » :

Avant le 11 septembre 2001, le système de contrôle et son mode d'administration avant la création de l'ACSTA étaient en grande partie inconnus du public canadien. (7)

Le registre demeure donc général en faisant référence toutefois à une clientèle et donc au service du transport aérien.

Les termes relatifs aux déplacements des individus, c'est-à-dire les passagers ou les voyageurs, deviennent de plus en plus utilisés avec la mise en place de l'ACSTA. En effet, c'est avec l'émergence des questions de sûreté que nous commençons à voir apparaître le passager/voyageur et de le voir prendre place au sein du système de transport. Le « voyageur » ou le « passager » signifie de manière générale, un individu de passage utilisant un moyen de transport sans toutefois en assurer le fonctionnement.

Le sujet de l'aéroport sous le nom de passager comporte de plus en plus de significations et, par le fait même, plus d'implications. Il devient lui-même partie intégrante du transport aérien. Toutefois, bien qu'il en fasse désormais partie, comme l'indique la définition du passager, il n'est que de passage, et son implication dans le système demeure limitée.

Nous voyons alors apparaître cette notion de voyageur que l'ACSTA introduit dans son langage. Elle dit vouloir éduquer les « voyageurs » sur les nouvelles mesures de sûreté : « L'ACSTA croît fermement que la confiance du public voyageur canadien continuera de croître à mesure que les passagers se familiariseront avec les services de contrôle préembarquement améliorés dans les aéroports du Canada » (ACSTA, 2003 : 25).

Pour faire connaître et sensibiliser le public aux nouvelles mesures de contrôle et de sécurité du transport aérien, l'ACSTA a mis en place des systèmes d'information destinés au public. À cet effet, elle explique dans son Rapport annuel de 2004 que :

À la plupart des grands aéroports, l'ACSTA présente une vidéo sur le contrôle préembarquement. Elle illustre le processus que les passagers expérimenteront lorsqu'ils se présenteront à un point de contrôle.

L'objectif est de s'assurer que les passagers sont bien informés et vise à réduire les files d'attente. Si nous pouvons mieux informer les passagers, nous gagnerons du temps et rendrons le contrôle plus efficace. (32)

Elle montre donc sa volonté de sensibiliser le public voyageur afin de simplifier l'expérience du passager aux points de contrôle. Par cette communication au public, elle sensibilise aussi les gens à l'égard des objets qui sont désormais interdits à bord de la cabine. L'ACSTA et le gouvernement reconnaissent les problèmes liés aux délais dans le processus de contrôle qui, peuvent entraîner de graves conséquences. Elle cherche bien sûr à minimiser les retards en tentant de diminuer le nombre d'objets interdits à bord des cabines. L'objectif consiste donc à éduquer le public voyageur afin qu'il réduise de lui-même le nombre d'objets interdits afin d'éviter que ces contrôles ne nuisent aux flux.

Le calcul est simple : moins d'objets interdits interceptés par les agents de contrôle égale des temps d'attente moins longs et une expérience générale plus rapide aux points de [contrôle préembarquement ou CPE]. [...] De plus, moins d'objets interdits amenés dans les aéroports signifient une sécurité et une sûreté accrues pour toutes les personnes qui prennent l'avion. (ACSTA, 2005 : 29)

Le changement dans la manière de définir le sujet de l'aéroport est particulièrement évident avec l'évolution de l'ACSTA. Dans le passage suivant, nous y voyons l'influence du contexte et, par conséquent, un changement dans les attentes envers le sujet de l'aéroport :

Au fur et à mesure que les images crues des événements du 11 septembre s'estompent dans l'esprit des voyageurs, il est de plus en plus difficile de leur démontrer la nécessité des mesures de contrôle. Enseigner aux voyageurs la façon de mieux se préparer en vue d'un voyage par avion constitue l'un des moyens dont dispose l'ACSTA pour rendre le processus de contrôle le plus harmonieux possible. L'ACSTA croit qu'un programme de communications efficace et durable peut aider à maintenir la confiance du public dans les programmes de sûreté du transport aérien et à accroître la coopération aux points de CPE.

Des passagers bien informés peuvent apporter une contribution positive à l'efficacité et à l'efficience du système de sûreté du transport aérien. (ACSTA, 2007 : 22)

L'intervenant : le passager proactif

Au rythme où les mesures de sûreté se sont intensifiées, le sujet de l'aéroport, lui, est devenu de plus en plus un acteur de la sûreté. En effet, il est désormais un intervenant ou un partenaire puisqu'il intervient dans une situation donnée ou qu'il peut être associé à cette situation. En fait, le « voyageur » ou « passager » passe à un autre niveau. En effet, ces appellations impliquent une responsabilisation nécessaire du sujet de l'aéroport en ce qui concerne la sûreté du transport aérien. Désormais, il assume sa sûreté en participant au processus qui s'étend bien avant et après les points de contrôle de l'aéroport.

La manière dont le contexte est défini vient légitimer une sûreté accrue ou la mise en place de nouvelles mesures, ce qui a pour effet de ralentir les flux. Par conséquent, l'ACSTA sollicite la coopération des passagers qu'elle veut proactifs, et ce afin d'améliorer les flux et, ainsi, satisfaire plus facilement aux mesures de sûreté. La communication a toujours été une question importante dans le transport aérien. Cette réalité est d'ailleurs soulevée dès les premiers documents sur l'aviation civile du gouvernement, entre autre dans « Vol 2005 » où Transports Canada souligne l'importance des communications proactives avec les publics cibles en matière de sûreté aérienne à de multiples reprises (TC, 1999 : 2,10). Bien qu'à cette époque il s'agissait davantage de la « sécurité » et non de la « sûreté », il demeure cependant que la communication auprès du public et des passagers a toujours été importante.

La recherche d'un passager proactif se fait de manière très subtile. Dans les débuts de l'ACSTA, c'est à elle de faire preuve de proactivité (ACSTA, 2003 : 13). Suivant l'évolution des mesures de contrôle, un transfert s'effectue pour ainsi rendre le passager proactif. La raison est fort simple : plus les passagers sont conscients et se préparent à l'avance, moins l'attente sera grande aux points de contrôle. L'Administration croit donc qu'en améliorant les flux, on allège le fardeau des agents de contrôle.

Cette équation est soulevée à maintes reprises dans les documents de l'ACSTA, particulièrement au moment où elle souhaite rétablir graduellement une fluidité des mouvements et ce, après l'établissement des mesures de sûreté plus intenses. Dans son rapport annuel de 2006, elle souligne maintenant que « La sûreté est l'affaire de tous » (14).

L'ACSTA continue d'insister sur la collaboration des voyageurs dans les rapports suivants :

À cette fin, en étroite collaboration avec Transports Canada, les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires, l'ACSTA a réalisé trois grandes campagnes de sensibilisation du public durant les périodes achalandées de trafic aérien. (2007 : 22)

Ce qu'il est important de constater est la manière dont ce partenariat et cette collaboration s'étendent au-delà des intervenants. En effet, les voyageurs font aujourd'hui partie de ce système. Ce que l'ACSTA nomme partenaire, ou encore intervenant dans la sécurité de l'aéroport, inclut désormais autant les agents de contrôle que les voyageurs (ACSTA, 2008 : 5). Par conséquent, l'ACSTA s'efforce d'établir non seulement une bonne communication avec ses agents de contrôle mais également avec le public voyageur, et ce par l'entremise d'un « programme de

sensibilisation accrocheur destiné au public » (2008 : 9).

Cette volonté de sensibiliser les voyageurs au processus de sûreté des points de contrôle provient ultimement des délais d'attente de plus en plus grands, confirmés dans une étude réalisée en septembre 2006 comme l'explique l'ACSTA (2007 : 22). L'importance d'un bon service au client passe par le moins de délais possibles aux points de contrôle. Mais pour assurer cette fluidité, l'ACSTA dit devoir demander la coopération et l'implication des passagers dans le processus de contrôle. L'ACSTA s'efforce donc d'adopter une communication efficace de manière à atteindre une plus grande partie du public, ce qu'elle résume bien dans son Rapport annuel de 2008 :

Par la communication efficace avec le public, au moyen de campagnes de marketing social, d'affiches à l'aéroport et de publicités dans divers sites Web, l'ACSTA espère simplifier et par conséquent améliorer l'expérience des passagers aux points de contrôle. (31)

Elle a donc, dès ses débuts, chercher à informer les passagers sur les mesures de sécurité et ce à quoi ils doivent s'attendre :

À la plupart des grands aéroports, l'ACSTA présente une vidéo sur le contrôle préembarquement. Elle illustre le processus que les passagers expérimenteront lorsqu'ils se présenteront à un point de contrôle. L'objectif est de s'assurer que les passagers sont bien informés et vise à réduire les files d'attente. Si nous pouvons mieux informer les passagers, nous gagnerons du temps et rendrons le contrôle plus efficace. (ACSTA, 2004 : 32)

Au fil des ans, elle a donc diversifié ses moyens de sensibilisation pour informer le public voyageur et l'impliquer dans le processus de contrôle du transport aérien. En 2007, elle a opté pour la voie médiatique afin d'atteindre le public voyageur :

Le 18 décembre 2007 à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, l'ACSTA a organisé une activité médiatique visant à exhorter

les voyageurs à s'informer des restrictions relatives aux bagages, afin d'assurer leur propre sécurité de manière active. Si les voyageurs respectent les restrictions relatives aux bagages et sont bien préparés, ils seront moins stressés et contribueront à réduire le temps d'attente au point de contrôle, permettant ainsi aux agents de contrôle de se concentrer sur les menaces réelles. (ACSTA, 2008 : 20)

Enfin, dans la documentation plus récente de l'ACSTA, c'est-à-dire ses rapports annuels de 2008 et 2009, on remarque un tournant majeur dans la responsabilisation du passager. Tout d'abord, l'ACSTA transfère désormais la responsabilité de la sûreté aux passagers en mentionnant que

[...] l'ACSTA prendra des mesures, durant l'année à venir, pour réitérer, avec insistance, aux voyageurs qu'ils sont tenus de respecter les restrictions relatives aux bagages de cabine, afin de décharger les agents de contrôle de la responsabilité d'identifier les articles interdits, et ainsi ouvrir la voie à un processus de contrôle encore plus efficace et efficient. (ACSTA, 2008 : 9)

Elle souligne aussi dans son rapport de 2009 que :

Le budget de 2009 nous a déjà permis d'améliorer la sûreté du transport aérien par un investissement qui augmentera notre présence dans les aéroports canadiens, qui accroîtra nos activités de surveillance et qui nous permettra d'offrir un meilleur soutien aux voyageurs. (8)

Elle parle désormais de soutien aux voyageurs et non plus simplement de la protection du voyageur, ce qui implique que ce dernier fait dorénavant partie de cette sécurité du transport aérien et que l'ACSTA assume désormais un rôle de soutien. Le choix de vocabulaire semble traduire la volonté d'avoir un voyageur qui est de plus en plus partie intégrante du système de sécurité. En somme, le passager proactif est tranquillement devenu une nouvelle réalité du monde de la sûreté aérienne au sein de l'aéroport :

L'objectif de la stratégie de l'ACSTA est d'assurer le maintien et le renforcement de la sûreté et de garantir que le service à la clientèle reste l'une des principales priorités. Pour être en mesure d'obtenir les résultats voulus, l'ACSTA introduit des méthodes de contrôle axées sur

le risque en mettant en place, de façon proactive, de nouvelles mesures permettant de simplifier et d'uniformiser le processus de contrôle, et en faisant participer les voyageurs, au moyen d'une stratégie de communication interactive et proactive. La mise en oeuvre de ce concept amélioré des opérations renforcera la sûreté et permettra d'améliorer la sûreté à la mesure du client. (ACSTA, 2009 : 39)

CHAPITRE V

LE PASSAGER DANS LE DISCOURS DE LA SÉCURITÉ

En se penchant sur le discours de la sécurité au Canada, il est possible de discerner les dispositifs de sécurité qui encadrent les acteurs et les mesures qui composent le système de transport aérien. Les publications du gouvernement, de Transports Canada et de l'ACSTA nous permettent de préciser comment est promu un agenda structuré par les notions de nouveauté et de complexité de l'environnement du transport aérien. En analysant ces documents, particulièrement ceux de l'ACSTA, il est possible de dégager ce discours par l'utilisation de nos trois concepts, c'est-à-dire, le contexte, les flux et le passager.

On remarque, de prime abord, que la question des flux est primordiale autant pour les acteurs de la sécurité qu'elle l'est pour l'industrie. Ainsi, bien que leur mandat soit relatif à la sûreté, ils cherchent également à conserver les flux propres à l'industrie. Le contexte tel qu'expliqué dans les différents documents de l'analyse, constitue les pièces justificatives du discours de la sécurité et de la mise en place des mesures de sûreté dans le transport aérien. Il sert donc d'explication dans la transformation du discours. Enfin, pour l'ACSTA, l'élément clé du fonctionnement de la sûreté dans l'aéroport sans nuire aux flux, est le passager.

Quels sont les enjeux de ce discours changeant de la sûreté? Dans un premier temps, on remarque une difficulté d'intégrer les objectifs de sûreté dans un environnement conçu pour le mouvement. Pour y parvenir, l'ACSTA fait donc entrer le passager dans sa modélisation de la sûreté. En second lieu, comment rendre compte de cette modélisation de la sûreté à la lumière des définitions de l'aéroport, en particulier de la notion d'espace d'exception? Enfin, comment l'aéroport permet

la mise en place de mesures de sûreté c'est-à-dire de contrôle et de surveillance des passagers qui suscitent de plus en plus la critique en ce qui concerne le respect des droits et libertés de la société démocratique? La transformation du discours de la sécurité tel qu'il est modélisé par les acteurs de la sûreté dans l'espace particulier de l'aéroport, ne signifie-t-il pas l'émergence d'un nouveau citoyen de la « société ouverte » ?

La modélisation de la sécurité dans l'aéroport : le passager proactif

Avec les événements du 11 septembre 2001, les services du transport aérien ont été grandement bouleversés réduisant ainsi les déplacements mondiaux et nuisant à la mobilité. Depuis, nos aéroports sont synonymes de mesures de sécurité intenses plutôt que de mondialisation. Comment l'ACSTA modélise-t-elle le discours de la sécurité dans les aéroports canadiens?

Tout d'abord, la sécurité ne s'organise pas de manière arbitraire. Elle suit les lignes directrices de modèles organisationnels de la sécurité. La manière dont on perçoit la sécurité influence également la manière dont on en fera l'organisation et par conséquent, il existe divers types de modélisation de la sécurité. À la lumière du discours de la sécurité, on maintient l'idée d'être en présence d'un environnement de plus en plus complexe. Par conséquent, on remarque que l'ACSTA adopte un amalgame de modèles de gestion de la sécurité telle que la gestion des risques, le modèle basé sur les résultats et le modèle multiniveaux.

Il n'a pas toujours été question de la gestion des risques dans le domaine du transport aérien. Cette approche vient remplacer une méthode de gestion beaucoup plus prescriptive qui accorde davantage d'importance à la méthode elle-même. Ce

changement s'explique principalement par des problèmes de sécurité qui se complexifient, comme le mentionne Transports Canada dans son « Manuel du programme de sécurité aérienne pour la Direction générale de l'Aviation civile » (2009b) :

Dans le contexte d'un environnement de plus en plus complexe et d'une orientation générale du gouvernement qui encourage un cadre de réglementation moins normatif et davantage axé sur le rendement [...] (7)

Ce changement dans l'approche de la gestion de la sécurité s'est fait graduellement. En effet, Transports Canada mentionne cette nouvelle gestion dans son document « Vol 2005 » et réitère cette position dans « Vol 2010 ». Nous sommes passé d'une sécurité de nature réactive à une sécurité proactive qui applique désormais la gestion de risques : « Les entreprises passeront d'une culture de la conformité à une culture de la gestion des risques [...] » (Transports Canada, 2006a : 10). Concrètement, cela signifie plus de liberté d'action et une plus grande marge de manœuvre pour ainsi atteindre les résultats attendus. Un système de gestion basé sur les risques comporte, selon Transports Canada, de multiples avantages, et ce à plusieurs égards. En effet, « La flexibilité du programme permet d'adapter les priorités et de réaffecter les ressources afin de se concentrer sur les problèmes à risque élevé concernant la sécurité » (Transports Canada, 2009b : 15).

La gestion du risque comme modélisation de la sécurité met l'accent sur l'organisation et l'utilisation des ressources. Elle permet également un calcul des dangers/risques. Nous remarquons un intérêt grandissant pour le paradigme du risque comme l'explique Salter (2007) :

As Bigo and others have demonstrated, modern policing has become dominated by the paradigm of risk, which aims to focus institutional

resources on the greatest dangers calculated in terms of frequency and impact: mobility control has shifted "from the control of and hunt for individual criminal...to the surveillance of so-called risk groups, defined by using criminology and statistics" (Bigo 1999:70). (51)

La gestion du risque constitue le modèle de gestion prédominant dans les diverses politiques du gouvernement comme le montre le passage suivant du Conseil du trésor du Canada :

Risk management is dominant in the Canadian government to the extend that "It is government policy to identify, and reduce or eliminate risks to its property, interests and employees, to minimize and contain the costs and consequences in the event of harmful or damaging incidents arising from those risks, and to provide for adequate and timely compensation, restoration and recovery" (Treasury Board of Canada 2001). (cité par Salter, 2007: 51)

Le risque en soi n'existe pas à proprement parler. Il ne s'agit pas de quelque chose de distinct existant indépendamment de l'environnement dans lequel il se trouve. Le risque est en fait une construction sociale ou politique, c'est-à-dire le résultat d'une création selon des intérêts en jeu ou des objectifs précis. Les risques seront donc différents selon le contexte et les individus qui s'y trouvent. Comme l'explique Dillon (2008) : « Risk is a carefully crafted artefact. Risks are thus created, circulated, proliferated and capitalized upon in a whole variety of burgeoning ways » (322). Ainsi, avec la politique de sécurité « Société ouverte », les risques et la menace ne sont pas précisés et par conséquent, offre une plus grande marge de manœuvre aux acteurs de la sûreté dans le contrôle des populations mobiles de l'aéroport.

Nous assistons alors à un changement de paradigme dans la façon de concevoir la sécurité :

Rules through risk thus secure individuals and populations locally and globally by locating them in a general economy of the contingent in

which 'the event' rather than 'the will' reigns supreme. What that means is that the very understanding of the real that underpins risk-based approaches to security, as well as the technologies that are used and the knowledge upon which these technologies rely, differs significantly from that presupposed by traditional security discourses. (Dillon, 2008 : 327)

De plus, selon Robert W. Poole (2006), un modèle qui est basé sur le risque, se concentre davantage sur les personnes comme dangers plutôt que sur les objets en soi. Et de poursuivre l'auteur sur ce modèle : « A new model system would allocate security resources in proportion to the risk, relying on « focused security » that puts the most resources against the greatest risks » (6). Pour l'auteur, avec cette approche, il est possible d'établir des catégories selon différents profils de risque que nous pourrions traduire en termes de « risque minimum », « risque régulier » et « risque élevé » (6). En effectuant cette catégorisation, nous pouvons donc répartir les mesures de sécurité et les effectifs de manière plus efficace. Toutefois, cela n'est pas sans faille. Pour Salter (2005), la construction de profils découle directement de la gestion de risque (26). Comme le risque est un concept socialement construit, les profils de risque ainsi que les techniques qui découlent de ces risques socialement construits, peuvent ainsi devenir arbitraires et subjectifs. Il est en effet facile de grossir les risques tout comme les profils peuvent être discriminatoires ou sans fondement.

Suivant l'influence de Transports Canada, l'ACSTA adopte donc également un modèle de réglementation basé sur les résultats. Il importe cependant de préciser que ce cadre réglementaire n'a pas été mis en place dès la création de l'organisation. Au début, le modèle réglementaire qu'elle adoptait était davantage basé sur une approche axée presque exclusivement sur l'efficacité et l'uniformité

de la sûreté. Selon le Rapport du comité consultatif sur l'Examen de la loi sur l'ACSTA (2006), ce cadre réglementaire était très détaillé et très prescriptif, rendant la tâche difficile à l'ACSTA particulièrement en terme de la liberté d'action : « Cette approche ne laisse guère de latitude à l'ACSTA pour prendre des décisions opérationnelles, déployer des ressources de façon efficiente ou mettre au point des moyens novateurs d'atteindre ses objectifs » (87). Ce cadre réglementaire, adopté suite à l'attentat à la bombe contre le vol 182 d'Air India en 1985, qui indique, dans les moindres détails, la marche à suivre, par qui et comment s'y prendre, a été renforcé suite aux événements du 11 septembre 2001. Aussi, le Comité consultatif reconnaissant les problèmes qui se rattachent à ce type de cadre réglementaire prescriptif, stipule qu'avec l'ACSTA en place, la sûreté aérienne profiterait davantage d'une approche axée sur les résultats : « Ainsi, les exploitants et les entités comme l'ACSTA s'efforceraient d'obtenir des résultats au lieu de concentrer leurs efforts pour se mesurer en fonction d'une liste de contrôle d'activités et de procédures déterminées » (92).

Donc, pour l'ACSTA, la mesure des résultats et l'évaluation du rendement demeurent un défi et une priorité. À cet effet, elle a « installé un système de renseignements d'affaires à l'échelle de notre administration et nous avons la capacité de surveiller, d'analyser et d'agir en fonction des données que nous recevons sur une base quotidienne de chacun des 89 aéroports » (ACSTA, 2006c : 15). L'Administration cherche ainsi à mesurer les résultats à tous les niveaux, à analyser les lacunes et les aspects à améliorer pour ainsi entreprendre les changements (ACSTA, 2006c : 15).

L'ACSTA dit également adopter un système dit « par étapes » soutenant que

« S'il est vrai qu'aucun système ne saurait jamais être efficace à 100%, ces étapes multiples sont conçues pour dissuader d'éventuels terroristes et de détecter tous ceux qui pourraient lancer une attaque contre un aéronef et ses passagers » (ACSTA, 2006c : 6). La multiplicité des niveaux, se traduit par les différents dispositifs de contrôle dans l'aéroport, par exemple, l'enregistrement, le dépôt et contrôle des bagages enregistrés, les points de contrôle des passagers, etc. L'ACSTA reconnaît que le système n'est pas infaillible. À cet effet, elle précise que « Le système global de sûreté du Canada comprend tous les intervenants de l'aviation, y compris le public voyageur, les lignes aériennes, les aéroports, les organismes gouvernementaux et l'ACSTA » (ACSTA, 2006c : 9). Cela nécessite bien évidemment la coopération de plusieurs organisations telles que Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), les compagnies aériennes, les services de police et les administrations aéroportuaires. Comme son nom l'indique, la sécurité multiniveaux comporte plusieurs niveaux de contrôle, de telle manière qu'« il crée une redondance, de sorte que si un niveau échoue, d'autres peuvent entrer en jeu, et favorise une capacité d'adaptation et de rétablissement face aux menaces et aux défis » (Comité consultatif, 2006 : 36). En outre, elle implique davantage d'acteurs et de zones de l'aéroport que les points de contrôle de l'ACSTA. Ces points de contrôle représentent donc un niveau de la sécurité multiniveaux qui s'étend aussi au-delà de l'ACSTA elle-même.

On voit donc que l'ACSTA base son modèle de sécurité sur plusieurs types de modèle. L'ACSTA emprunte ainsi divers principes dans la construction de son propre modèle de gestion de la sécurité approprié au transport aérien. On remarquera cependant que son modèle inclus désormais un autre élément, c'est-à-

dire le passager.

Comme le transport aérien cherche de prime abord à entretenir les flux, pour des raisons bien évidemment économiques, les questions de sécurité se doivent donc d'être repensées en fonction de la mobilité. C'est pour cette raison que l'ACSTA fait entrer le passager dans son modèle de gestion comme étant le morceau dans le casse-tête de la sécurité du transport aérien. En ayant un passager proactif, en charge de sa sécurité, l'ACSTA stipule qu'elle obtient un système plus efficace combinant flux et sécurité. Voici un passage relevé dans notre analyse qui montre de manière flagrante l'importance du passager proactif dans le transport aérien selon l'ACSTA (2009) :

Pour être en mesure d'obtenir les résultats voulus, l'ACSTA introduit des méthodes de contrôle axées sur le risque en mettant en place, de façon proactive, de nouvelles mesures permettant de simplifier et d'uniformiser le processus de contrôle, et en faisant participer les voyageurs, au moyen d'une stratégie de communication interactive et proactive. La mise en oeuvre de ce concept amélioré des opérations renforcera la sûreté et permettra d'améliorer la sûreté à la mesure du client. (39)

En effet, l'ACSTA cherche à informer les passagers des mesures de sécurité et de la manière dont elle compte améliorer la sûreté du transport aérien. En outre, elle veut qu'ils deviennent une partie intégrante du système, elle les éduque donc sur ce qui est en place et les informe sur leur rôle dans la sûreté aérienne. L'ACSTA incite donc les passagers à prendre en charge leur propre sécurité. Comme l'a soulevé Urry (2007) : « Such a 'mobile population' is immensely hard to monitor and to govern » (50). C'est pourquoi l'ACSTA recherche la participation des passagers dans leur propre sécurité. Elle justifie également le passager proactif en affirmant que cela permettra d'améliorer la sûreté. Le passager devient par conséquent

responsable pour une meilleure sûreté.

Enfin, le passager proactif comme clé du problème de la sûreté est une chose mais il traduit également, en parallèle avec le changement dans le discours de la sécurité, une autre transformation selon laquelle les aéroports deviennent de plus en plus un espace particulier où s'opère des techniques de contrôle qui s'intensifient.

La particularité de l'aéroport et l'espace d'exception

On remarque par conséquent que la disposition de l'aéroport ainsi que les modalités de pouvoir qu'on y retrouve, facilitent l'émergence d'un passager proactif. Selon les concepts théoriques vu précédemment pour la compréhension de l'aéroport, il est possible d'observer l'aéroport de trois façons soit, selon la question de la mobilité, selon la disposition ou l'architecture de l'établissement ou encore, selon les mesures de sécurité et les individus qui s'y retrouvent. Ainsi, le milieu dans lequel les acteurs de la sécurité tentent de concilier les questions de flux et sécurité devient important dans la compréhension de la sécurité. Ils prétendent ainsi créer un équilibre entre ces deux impératifs, l'un étant économique et l'autre, dit de sécurité. Les questions liées à la mobilité et au contrôle dans l'aéroport peuvent ainsi être abordées ensemble en utilisant les perspectives théoriques en fonction de la disposition de l'établissement.

Avec l'approche foucauldienne, le pouvoir s'observe dans les pratiques. Ainsi pour Foucault, la modalité de pouvoir s'inscrit dans la discipline telle qu'appliquée entre autre dans les écoles, les prisons et les cliniques. Toutefois, on remarque une évolution de la notion de discipline et par conséquent un changement dans la

modalité de pouvoir au sein de l'aéroport. Bien que cet espace cherche aussi la création d'un individu docile, il diffère dans la manière d'y parvenir. En effet, l'aéroport ne cherche pas tant à imposer une discipline par la répétition mais bien plutôt à imposer une technologie de l'aveu, la confession. En outre, l'aéroport au sens de l'espace hétérotopique ou de l'institution transitoire mettent toutes deux l'emphase sur des techniques de confession. Bref, l'aéroport nécessite une ouverture, une transparence et l'aveu des passagers.

L'aéroport comme institution transitoire ou hétérotopie, dans les deux cas, incite les acteurs de la sécurité à préparer les passagers à ce qui les attend et ainsi à obtenir une coopération de leur part. De ce fait, le résultat constitue un passager préparé, coopératif, en charge de sa propre sécurité et même assujetti aux services de contrôle de l'aéroport.

L'institution transitoire revêt son importance dans le contexte de l'aéroport en raison de l'auto-contrôle qu'elle impose et la coopération dans le mouvement. Pour mieux comprendre en quoi l'aéroport peut être compris comme une institution transitoire, on se doit de revoir plus en détails le fonctionnement des trois sphères relatives à cette disposition de l'aéroport. On retrouve donc une première étape où s'effectue un pré-contrôle, une seconde où la confession devient nécessaire dans la sécurité, et enfin, une dernière, où l'accumulation de données permet un contrôle par l'hyperdocumentation.

Salter (2005) indique que les « airports are designed to survey, discriminate and control mobile bodies » (43). Le design architectural de l'aéroport joue donc ce premier rôle de contrôle, en utilisant l'espace en tant que pré-contrôle. En effet, dans ce premier espace, bien avant l'enregistrement ou le passage au contrôle de

sécurité, le passager est encouragé à se comporter de façon à ne pas éveiller des soupçons ou encore à ne pas attirer l'attention. Ce comportement quasi automatique traduit en quelque sorte le sentiment d'être constamment sous surveillance, même dans cette zone « neutre » où il n'a pas besoin, de prime abord, de soumettre d'information à son sujet à moins qu'il n'accepte de s'enregistrer pour un vol. Lors de ce premier passage, il s'agit davantage d'un contrôle personnel ou « self-sorting » (44), et ce même s'il se trouve sous la loupe constante d'agents de sécurité. Cette première étape s'étend même au-delà des limites de l'aéroport lorsque l'on pense à la préparation des passagers avant même leur arrivée dans l'établissement. Comme l'affirme auteur: « ...the maintenance of safe and efficient flows is central to the use of the space » (43).

Cette première étape du contrôle dans l'aéroport se poursuit avec la suivante où le passager doit se confesser. Toujours selon Salter (2005), le concept de confession se trouve au coeur même du système de sécurité de l'aéroport : « Even in the transit space of the airport, mobile individuals are trained to obey an underlying logic of control » (45). Peu importe ce qui est demandé, les passagers sont conditionnés par le contexte actuel de peur et de sécurité accrues à répondre sans questionner le pouvoir. La sécurité aéroportuaire se base presque exclusivement sur la confession et la coopération des passagers avec les services de sécurité. Ce qui se traduit par le passager proactif de l'ACSTA. Les acteurs de la sécurité s'attendent aussi à avoir des passagers assujettis à ce pouvoir qui se trouve à neutraliser ou à tout le moins à restreindre certains droits de base, et ce de manière très subtile. En devenant proactif, le passager se soumet plus facilement aux mesures de contrôle en y participant de manière quasi volontaire. Bref, les

passagers s'autodisciplinent : « Just as the architecture and concomitant surveillance lead to the social sorting of safe and risky travelers, so too do airport examination polices train docile travelers » (Salter, 2005 : 45). Les acteurs de la sécurité se basent également sur la coopération des passagers pour déclarer tout objet pouvant être sujet de réglementation. Comme Salter effectue ce parallèle entre l'institution transitoire et les douanes, il précise qu'il se développe également une dynamique particulière à la frontière : « The necessary cynicism of the border official is twinned with the necessary anxiety of the traveler to create a space of interrogation and confession which creates the likeness of control without actual coercion (or covert coercion) » (47). L'ACSTA tente de son côté de diminuer cette anxiété des voyageurs en les faisant participer au processus de sûreté.

La troisième étape consiste en une « hyper-documentation » du passager lors de sa réintégration dans le « nouvel espace » c'est-à-dire, la zone sécurisée. Il s'agit là du contrôle par le savoir, c'est-à-dire l'accumulation de données sur le sujet qui conduit à la création de profils socialement construits par l'entremise de la gestion du risque et ainsi, comme l'affirme Salter (2005) : « [...] each piece of data is linked to other data, and ultimately to a risk profile: body-biometrics-file-profile » (47). La création de banques de données de plus en plus importantes suit l'intensification des mesures de sécurité. Bien que pour l'ACSTA, la création de banque de données ou sa gestion ne constituent pas vraiment son mandat premier, elle participe tout de même à la surveillance et à la cueillette de renseignements aux points de contrôle. Son pouvoir de contrôle émane par ailleurs de son savoir c'est-à-dire par l'information des passagers, les données obtenues par les imageries des scanners, etc. Ce savoir lui donne le pouvoir nécessaire pour le contrôle des

passagers.

Avec l'hétérotopie, on remarque une désagrégation de la souveraineté et du territoire qui s'y rattache. Par conséquent, il est difficile d'identifier les limites du pouvoir, son origine et comment il s'applique. À cet effet, l'hétérotopie est similaire à l'institution transitoire, par ses principes de surveillance et de confession. Il est possible d'identifier des principes de l'hétérotopie dans l'aéroport permettant ainsi de comprendre certaines logiques derrière la sécurité du transport aérien.

L'hétérotopie représente un espace conçu pour le mouvement combiné à la surveillance et au contrôle des populations. Appliquée à l'aéroport, on remarque que les acteurs de la sécurité cherchent à créer un milieu où il y a une apparente continuité et normalité. Avec l'hétérotopie, le pouvoir, le contrôle et le conditionnement se trouvent dissimulés derrière une apparence de normalité dans l'aéroport. Encore une fois, ce conditionnement des individus dans les aéroports est subtil. Il se fait principalement par le discours politique justifiant les mesures extrêmes par un contexte exceptionnel, parallèlement aux lignes directrices offertes par le principal acteur de la sécurité dans la sécurité aux aéroports, c'est-à-dire l'ACSTA. En effet, l'ACSTA, par son site web, ses multiples communications au public, les affiches destinées aux passagers, etc., cherche à renseigner les passagers sur ce qui est interdit, ce que l'on attend d'eux bref, comment ils doivent se comporter et ce à quoi ils doivent s'attendre.

Dans les deux cas, avec l'institution transitoire et l'hétérotopie, on remarque une même tendance : une certaine logique empruntée à l'espace d'exception. Le contexte entourant la sécurisation de l'aéroport, sa disposition, les mesures de sécurité qu'on y retrouve et la manière dont on assure la sécurité de pair avec le

passager, favorisent la mise en place de l'espace d'exception dans l'aéroport. Cet espace d'exception se traduira par des commentaires tel que « seulement à l'aéroport ». Par contre, cela comporte bien évidemment des conséquences, entre autres, pour le citoyen. En ressemblant de plus en plus à un espace d'exception, le passager au sein de l'aéroport s'éloigne de ses droits en tant que citoyen de la démocratie libérale canadienne. Les dispositifs de l'aéroport et le contexte justifiant ces mesures de sécurité participent au maintien de l'espace d'exception dans l'aéroport.

Enfin, il faut également se rappeler que selon Salter (2007), le fonctionnement même de la sûreté aérienne dépend directement de certains facteurs spécifiques, qui indiquent que « [...] contemporary aviation security arrangements are dependent on both the exceptional nature of the airport and the predisposition of citizens to confess in the face of agents of the state » (49).

L'aéroport devient donc un milieu propice à l'émergence d'un contexte exceptionnel où l'on doit apprendre à être en charge de sa propre sécurité et s'adapter aux nouvelles mesures de contrôle. Pour l'ACSTA, cela permet d'alléger le poids de la sûreté du transport aérien sur les acteurs de la sûreté dans les aéroports et ainsi de répartir la responsabilité sur tous et chacun. De plus, il est possible d'y voir une réduction dans les coûts reliés à la sûreté du transport aérien. En effet, le passager proactif nécessitera moins de ressources de contrôle en étant en charge de sa propre sécurité. Moins de délais aux points de contrôle signifient donc moins d'effectifs nécessaires. En diminuant l'attente, on réduit la frustration aux points de contrôle.

L'ACSTA cherche la participation des passagers pour les « aider » dans la

sûreté du transport aérien. Ainsi, avant même son arrivée à l'aéroport, le passager est appelé à être proactif. Dès la préparation de son voyage, il prévoit ce qu'il est possible d'apporter ou non, ce qu'il peut avoir sur lui, le temps qu'il doit prévoir pour l'arrivée à l'aéroport en raison de la sécurité. L'influence du discours de la sécurité s'étend donc à l'extérieur de l'aéroport. Lorsque l'Administration parle de « soutien au voyageur » dans son rapport annuel de 2009, il n'est plus question de « faire la sécurité » mais plutôt de soutenir les voyageurs dans leur sécurité.

L'ACSTA propose au passager qu'il fait partie intégrante de la sécurité et qu'il détient ainsi un certain contrôle lors de son passage aux points de contrôle. En outre, cela crée un sentiment de confiance chez le passager envers la sûreté du transport aérien et, par conséquent, permet une plus grande acceptation de ces mesures draconiennes qui limitent nos droits de la société démocratique dans l'aéroport.

Enfin, à un niveau plus large, l'ACSTA contribue à la sécurité nationale par sa participation à la sécurisation des aéroports et du transport aérien en assurant le contrôle d'un service qui s'étend à l'échelle nationale. En s'inscrivant dans le discours de la sécurité au Canada, elle assurera également une partie de la sécurité nationale par son mandat.

Il demeure que même si le passager a l'impression de faire partie de ce système de sûreté pour contrôler la menace terroriste envers le transport aérien, sa 'participation' se résume à sa préparation pour le contrôle et diminue ainsi l'attente et les ralentissements. Bref, le passager proactif tient un rôle purement lié à la question des flux. Le passager, une fois entre les mains de l'agent de contrôle, se retrouve totalement soumis aux mesures de sécurité. Jusqu'à ce moment précis, le

passager qui est en charge de sa 'sécurité' est un passager proactif comme le désire l'ACSTA. Mais là s'arrête la chose. En effet, une fois en face de l'agent, le passager devient soumis aux mesures de contrôle et est désormais conditionné à se comporter d'une certaine façon qui convient dans le discours de la sécurité. Il ressentira peut-être même un certain soulagement lorsqu'il quittera la zone de contrôle et qu'il aura récupéré son bagage de cabine. Le passager aura 'survécu' à la sécurité en ayant l'impression de participer au processus même.

La signification de passager proactif pour l'ACSTA suit donc les principes d'une rationalité économique plus que sécuritaire.

La manière de faire fonctionner la sécurité dans un milieu conçu pour le mouvement a transformé l'aéroport tranquillement en un espace d'exception où il est possible de retrouver ces mesures dites exceptionnelles supportées par le discours de la sécurité entourant le transport aérien. Le passager se doit de devenir ce passager de la « société ouverte » ce qui signifie une acceptation de ces nouvelles mesures de sûreté de ce mode de transport global. En acceptant de devenir ce passager proactif dans l'aéroport, il accepte de fait une surveillance plus intense et un pouvoir de l'État désormais plus vaste.

La « société ouverte », l'aéroport et le citoyen

La mondialisation a ses aspects positifs et négatifs. En effet, avec l'expansion de l'économie au niveau international, le transport de biens, marchandises et de personnes a participé au développement de cette économie par des ententes de libre-échange, de frontières ouvertes, et ce, particulièrement avec les États-Unis. Comme on l'a vu, les questions reliées à la sécurité principalement en ce qui

concerne les politiques frontalières sont problématiques, ce qui explique le changement dans le discours de la sécurité.

Pour l'ACSTA, la mondialisation se fait sentir à plusieurs niveaux : plus de passagers, plus de fret aérien et donc, plus de compagnies, d'avions, d'aéroports. Elle évoque donc une réalité précise pour l'Administration. Il y a ainsi une augmentation du trafic en réponse à une mondialisation qui, elle, s'est imposée au fil des ans. Comme on l'a vu précédemment, cette mobilité de plus en plus intense est, par le fait même, venue redéfinir le transport aérien, comme ce dernier a, au même titre, participé à la mondialisation, augmentant les possibilités de déplacement aux quatre coins de la terre.

Suivant les commentaires effectués au lendemain du 11 septembre 2001, le monde a changé. Mais les changements sont plus profonds qu'une simple redéfinition de la menace ou d'une intensification des mesures de contrôle aux aéroports. En effet, on remarque une transformation à un niveau plus large c'est-à-dire dans le discours de la sécurité.

À titre d'exemple, au regard de la politique « société ouverte » de 2004, il est intéressant de remarquer comment elle est susceptible d'accroître l'importance de certains thèmes comme la menace, les risques, le terrorisme, la sécurité, les nouvelles menaces, etc. En mettant l'emphasis sur ces problématiques, on peut se demander si cela contribue à l'augmentation du sentiment d'insécurité au sein de la population, plutôt que de le diminuer. Elle met ainsi l'accent sur un « problème » très menaçant qui pèse sur notre société, phénomène « nouveau » aux dires du gouvernement. En adoptant cette approche, il décrit le phénomène de la menace terroriste comme un fait « réel » et « objectif ». Il n'est donc pas question de

construction ou de point de vue. Le terrorisme est le terrorisme et, de fait, une menace pour le Canada. Nous observons à travers cela une façon de légitimer les objectifs et les actions du gouvernement. En effet, plus la menace est grande et vague, plus les moyens de grande envergure sont présentés comme étant légitimes.

L'ACSTA, maintient le discours du gouvernement selon lequel le 11 septembre 2001 est synonyme d'une nouvelle dimension de la menace qui modifiant la perception de la sécurité aérienne et la manière d'y faire face. La menace terroriste qui se fait de plus en plus présente dans le discours de la sécurité représente une menace qui évolue, étant difficile à comprendre et à conceptualiser et donc, difficile à définir et à caractériser.

Le changement dans le discours de la sécurité avec la politique de sécurité nationale devient inquiétant. En effet, le gouvernement s'affaire non plus à protéger les institutions démocratiques contre des menaces externes mais plutôt la liberté, la santé et la sécurité des Canadiens de la « société ouverte » afin de conserver la liberté de mouvement, les flux, importants pour l'économie, contre des menaces autant internes qu'externes. Une définition de la menace de plus en plus floue et vaste, permet de légitimer une série de moyens pour protéger la population. Cette justification de techniques de surveillance et de contrôle permet de les étendre à l'ensemble des citoyens en raison d'une menace qui peut venir de partout.

Comme la politique vise principalement la sécurité frontalière, ses échos sont particulièrement visibles dans l'aéroport. On remarque un plus grand pouvoir du gouvernement dans l'environnement de l'aéroport. Le gouvernement augmente la sécurité aux points de contrôle pour protéger les passagers contre ces menaces au nom de la sécurité nationale. On peut donc comparer ce type de pouvoir au

souverain et son concept de bio-pouvoir tel qu'expliqué par Foucault (1975). Dans cette optique l'aéroport constitue un endroit où s'exerce un pouvoir de décision sur ce qui est accepté ou non. Ce pouvoir d'exclusion se traduit par une série de mesures de sûreté mises en place par l'ACSTA dans le but de régir le comportement des individus. Le souverain, c'est-à-dire le gouvernement, décide de ce qui est à exclure en fonction de sa définition de la menace et des risques. Cette augmentation du pouvoir et donc des moyens pour contrer la menace est toujours justifié bien évidemment au nom d'une protection des Canadiens.

Le biopouvoir tend toutefois à s'installer dans des espaces d'exception tel que décrit par Agamben décrété par le souverain dans lequel il exerce son pouvoir décisionnel. Qu'en est-il de l'aéroport? Aux dires de plusieurs auteurs, il semble que l'aéroport constitue de prime abord un endroit particulier de par sa disposition architecturale ou ce que l'on y retrouve. Mais il a aussi été soulevé le fait que l'aéroport est particulier en raison des différents processus de surveillance et de contrôle qui s'y retrouve. À cet effet, si l'on regarde comment les acteurs de la sécurité parlent du contexte et de l'aéroport, on remarque qu'ils décrivent des mesures qui s'inscrivent dans un contexte exceptionnel et ainsi transforme l'aéroport en un espace d'exception afin de contrer la menace terroriste. Le gouvernement établit un précédent dans la mise en place de ce que l'on pourrait comparer à un contexte d'exception. En effet, dans sa politique « société ouverte », le Canada offre peu ou pas de précisions entourant les mesures qui seront prises pour garantir cette sécurité. Par contre, nous y présentons un contexte de menace et d'insécurité qui ouvre bien sûr la porte à la possibilité d'instaurer des mesures de sécurité exceptionnelles, justifiées par la politique et le positionnement du gouvernement en

ce sens. L'ACSTA (2003) précisera à ce sujet que « Des événements extraordinaires exigent une réaction extraordinaire » (1). À ce propos, le gouvernement mentionne dans la politique « société ouverte » que « Les Canadiens ont démontré qu'ils étaient prêts à mettre en place d'importantes mesures pour conjurer des menaces extraordinaires » (2004 : 3).

Ces propos permettent de vendre des mesures de sûreté plus intenses. Il appert également que l'aéroport occupe une place de plus en plus importante dans la société. L'ACSTA (2008) précise même que « La sûreté aérienne est aujourd'hui la pierre angulaire de notre sécurité nationale et l'ACSTA joue un rôle essentiel au Canada (8).

Enfin, certains ont soulevé la question de l'extension de ces mesures de contrôle à l'extérieur des limites de l'aéroport comme l'explique Lyon (2003) :

Few would be foolish enough to say that safety in the skies is not a priority. But equally, all too few seem wise enough to acknowledge that such safety should be sought in tandem with enhanced modes of public scrutiny over automated systems, along with the recognition that sometimes those systems may be simply inferior to more labor intensive ones. Without such cautions, the same political economy that frames airport surveillance will help shape security and policing arrangements in the world beyond the 'non-places' of those transit areas, traveler's malls, check-ins, security stations, and gates. (20)

En ce sens, l'ACSTA propose même la possibilité d'étendre les mesures de sécurité, ou du moins certains éléments du transport aérien, « au-delà des limites traditionnelles de l'aéroport » (ACSTA, 2006a : 3). Le discours de la sécurité dans le transport aérien constitue-t-il un précédent pour des mesures de contrôle qui pourraient s'étendre à la société en dehors des limites de l'aéroport? Selon Lyon (2003) : « airports may be seen as possible microcosms of wider societal surveillance trends » (20). La modélisation du discours de la sécurité dans les

aéroports et la nouvelle définition du passager ne sont finalement peut-être pas si loin de trouver racines dans le quotidien de la vie privée des Canadiens.

CONCLUSION

Suivant l'évolution des services de transport aérien, l'implantation de nouvelles mesures de contrôle au nom de la sécurité a connu une expansion fulgurante suite au 11 septembre 2001 particulièrement dans l'aéroport. La création de l'ASCTA comme l'agent assurant les services de sûreté aux points de contrôle est venu redéfinir entre autre le passager. Influencé par le discours de la sécurité, l'aéroport est le témoin de la constante bataille entre les questions des flux et celles de sécurité.

Nous sommes bien conscient que le corpus utilisé à des fins d'analyse pose certaines limites. Notre reconstitution de la sécurité laisse peu de place, entre autres, à la voix des passagers, des compagnies aériennes ou encore aux acteurs même de la sécurité. Aussi, nous reconnaissons, qu'il y a, entre le discours et les pratiques, parfois des formes de résistance que le discours ne permet pas de voir. Notre analyse nous permet tout de même de voir comment l'ACSTA participe à la modélisation de la sécurité.

Le passager proactif représente l'élément-clé de l'articulation entre les flux et la sécurité. On remarque toutefois que cette proactivité est davantage guidée par un rationnel économique. Qu'arrive-t-il de cette proactivité une fois dans les mains des services de contrôle de l'aéroport ? En d'autres termes, le discours de la sécurité tel que soutenu par l'ACSTA ne dissimule-t-elle pas le passager passif nécessaire pour le contrôle effectué par les agents de sécurité ? Bref, on remarque qu'une fois dans les mains des acteurs de sécurité, le passager devient alors soumis au pouvoir des points de contrôle. Le discours de la sécurité nous conditionne à nous préparer pour les points de sécurité (rationnel économique) et à accepter le contrôle par les agents

de sécurité (rationnel sécuritaire). Par conséquent, est-il nécessaire de convaincre le passager du danger pour faciliter les flux ? L'ACSTA se trouve-t-elle à participer au « marketing » du transport aérien en entretenant une peur auprès des passagers qui deviennent proactifs dans la sécurité ce qui assure une meilleure fluidité aux points de contrôle ?

Si on extrapole la question, n'est-il pas possible d'affirmer que plus on a peur, plus on augmente les flux ? En effet, si les acteurs de la sécurité maintiennent un discours qui soutient un contexte de peur et que les passagers deviennent par conséquent, de plus en plus proactifs, n'est-on pas en train d'améliorer les flux dans les aéroports ? Il y a donc lieu de se questionner sur l'« intérêt » des acteurs de la sécurité d'un point de vue économique à poursuivre cette idée. On se rappelle que le mandat de l'ACSTA est évidemment de mettre en place et d'assurer les services de sûreté dans les aéroports, mais elle a également comme objectif de préserver les flux.

En outre, le concept du passager proactif dissimule le pouvoir de l'État, les mesures de sûreté exceptionnelles, la passivité nécessaire du passager. En faisant croire au voyageur que la sécurité est entre ses mains, l'ACSTA réussit à rendre les mesures de sûreté extrêmes plus acceptables.

Ce discours de la sécurité sous-entend un contexte nouveau et complexe nécessitant la mise en place de mesures de sûreté exceptionnelles. La manière dont ce discours se matérialise dans l'aéroport à travers l'ACSTA démontre de la possibilité de mettre en place un espace d'exception dans les limites de l'aéroport. En raison de sa complexité, des éléments que le composent, des politiques qui le

régissent, l'aéroport constitue un endroit particulier qui ouvre la porte à la création d'un espace d'exception.

La transformation du discours de la sécurité offre donc une différente approche dans la compréhension de l'aéroport et des nouvelles mesures de sûreté. Ainsi, le passager devient le citoyen de la « société ouverte ». La création de ce passager proactif suscite évidemment un questionnement concernant le futur de notre société démocratique. Quelle est la limite à l'acceptation d'une sécurité plus intense où nous devons jouer de plus en plus les passagers responsables ? Aussi, l'instauration de technologies de l'aveu selon lesquelles les passagers doivent désormais être un livre ouvert à qui de droit au nom de mesures de sûreté améliorées suscite un questionnement quant aux pouvoirs grandissant de l'État dans le contrôle de ses citoyens. Ainsi, si nous portons une attention particulière aux diverses mesures en place à l'aéroport, nous remarquons que plusieurs d'entre elles pourraient se trouver sous la bannière « seulement à l'aéroport ». Mais nous devons également nous demander si ces mesures pourraient être justifiées et acceptées au sein de la société démocratique, c'est-à-dire en dehors du contexte particulier de l'aéroport comme il le fut suggéré par certains.

Il devient alors nécessaire de comprendre l'influence des discours politiques, directement ou à travers leurs institutions, et comment ils peuvent entraîner la mise en place de mesures qui seraient jugées autrement inadéquates dans un contexte différent. Ainsi, comme les questions de sécurité sont intrinsèquement liées au politique, ce dernier a donc, de toute évidence, un rôle majeur dans la définition ou la perception de ce qui est nécessaire pour la sécurité de la population. Cela permettra donc à l'État la possibilité de s'autoriser de nouveaux pouvoirs de contrôle

au nom de la sécurité que ce soit dans l'aéroport ou ailleurs dans la société. Un discours politique, s'il est bien construit, détient le pouvoir d'influencer, de diriger, d'imposer un mode de penser et ainsi des actions. Il instaure une manière de penser et de faire selon ses propres intérêts. L'État aura donc de toute évidence, à travers son discours de la sécurité et les nouvelles mesures de sûreté dans l'aéroport, réussi à créer un individu « proactif » qui accepte qu'on le restreigne possiblement dans ses droits et libertés afin de le protéger.

ANNEXE

Historique de la sécurité aérienne au Canada³

23 juin 1985 - Vol 182 d'Air India explose en vol près de la côte ouest irlandaise. La bombe dissimulée dans une valise a été enregistrée à bord d'un vol de Vancouver à destination de Toronto pour ensuite être transférée à bord du vol 181 entre Toronto et Mirabel, qui est devenu par la suite le vol 182, en direction de Londres et ensuite de New Delhi. Avec 329 passagers et membres d'équipage, ce fut l'attentat terroriste le plus dévastateur contre les voyageurs de l'histoire mondiale.

1985 - Loi sur l'Aéronautique

1994 - Politique nationale des aéroports

Mai 1995 - Création de NAV CANADA en charge du contrôle de la navigation aérienne, qui fut jusqu'alors la responsabilité de Transports Canada

1996 - Loi sur les transports au Canada

1996 - Publication de « Défi 98 » suite à l'importante réorganisation ministérielle avant 1996

1999 – Publication de « Vol 2005 » par Transports Canada

Janvier 2001 - Mise en œuvre de Vol 2005, haussons le niveau de vol : initiative et mesures pour la période de 2001 à 2003.

11 septembre 2001 - Les attentats ont représenté un tournant dans les méthodes utilisées, en ce sens que les terroristes se sont servis des appareils eux-mêmes comme armes, bien que les attentats-suicides, à l'aide de moyens de transport, ne soient pas un phénomène nouveau.

Il s'est produit au moins 20 attentats-suicide depuis 1996 et, selon les statistiques, les trois quarts de tous les attentats-suicide à la bombe ont eu lieu depuis le 11 septembre 2001.

1er avril 2002 - Création de l'ACSTA, « Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien »

Janvier 2003 - Rapport du comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense, « Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens »

³ Cet historique s'inspire sur celui fourni par Bob Rae (2005) dans son rapport sur la tragédie d'Air India.

2003 - Premier rapport annuel de l'ACSTA

Février 2003 - Sommaire du plan d'entreprise 2003/2004 à 2007/2008, budget d'investissement 2003/04 et budget de fonctionnement 2003/04 de l'ACSTA

2004 - Rapport annuel 2004 de l'ACSTA : « Collaboration »

Avril 2004 – « Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale »

Novembre 2004 - Plan d'entreprise sommaire de 2004/2005 - 2008/2009 et budget d'investissement de 2004/2005 et budget de fonctionnement de 2004/2005 de l'ACSTA

2005 - Rapport annuel 2005 de l'ACSTA : « Anticiper l'imprévu »

2005 - Rapport de l'honorable Bob Rae, conseiller indépendant de la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, sur les questions en suspens relatives à l'explosion survenue à bord du vol 182 d'Air India

Avril 2005 – « Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale, un an après »

2006 - Rapport annuel 2006 de l'ACSTA : « Mesurer pour prévoir les résultats »

2006 - L'examen de la loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien - Rapport du comité consultatif, Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien

2006 – « Vol 2010 : Un plan stratégique pour l'Aviation civile »

Mars 2006 – « Sondage 2006 auprès des voyageurs aériens », commandé par l'ACTSA auprès du Centre de recherche Décima

Avril 2006 - Temps de mise en file d'attente et vitesse de traitement, Hiver 2006, Prépare pour l'ACSTA par Intervistas

2007 - Rapport annuel 2007 de l'ACSTA : « Votre sûreté nous tient à cœur »

Mars 2007 - Rapport du comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Manuel de sécurité du Canada: Le point sur les problèmes de sécurité dans la quête de solutions*

2008 - Rapport annuel 2008 de l'ACSTA : « Partenariat. Travailler avec vous »

2009 - Rapport annuel 2009 de l'ACSTA : « Améliorer l'expérience »

2009 - « Manuel du programme de sécurité pour la direction générale de l'Aviation civile », Transport Canada

2009 - Tentative ratée d'un attentat terroriste à bord du vol 253 Amsterdam – Detroit de la compagnie Northwest Airlines

2010 - Production du document « Vol 2015 »

2010 - Début de l'utilisation des scanners corporel dans plusieurs grands aéroports canadiens

Bibliographie

Adey, P. (2004a) « Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport », *Surveillance & Society*, 1 (4), p. 500-519.

Adey, P. (2004b) « Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance », *Environment and Planning A*, Vol. 36, p. 1365-1380.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2003) « Rapport annuel 2003 », Canada, 60 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2004) « Rapport annuel 2004 : Collaboration », Canada, 86 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2005) « Rapport annuel 2005 : Anticiper l'imprévu », Canada, 74 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2006a), « L'avenir du transport aérien : 2006 à 2030 », *Exposé de position*, Canada, 27 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2006b), « L'organisation de l'ACSTA », *Exposé de position*, Canada, 23 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2006c), « Notre vision pour la sûreté du transport aérien », *Exposé de position*, Canada, 19 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2006d), « Rapport annuel 2006 : Mesurer pour prévoir les résultats », Canada, 64 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2007) « Rapport annuel 2007 : Votre sûreté nous tient à cœur », Canada, 67 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2008) « Rapport annuel 2008 : Partenariat. Travailler avec vous », Canada, 66 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2009) « Rapport annuel 2009 : Améliorer l'expérience », Canada, 87 p.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (2010) « Les scanners corporels », Canada, URL : http://www.catsa-acsta.gc.ca/Page.aspx?ID=84&pname=Fullbodyscanner_scannercorporel&lang=fr, Date de modification : 2010-04-26.

Agamben, Giorgio (2003) *État d'exception*, Homo sacer de, Paris, Éditions du Seuil, 153 p.

Auge, Marc (1995), « Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity », Verso, 122 p.

Ball, Kirstie (2006) « Organization, Surveillance and the Body: Towards a Politics of Resistance », *Theorizing Surveillance: The Panopticon and Beyond*, ed. D Lyon, Willan Publishing, Portland, p. 296–317.

Bell, Colleen (2006) « Surveillance Strategies and Populations at Risk : Biopolitical Governance in Canada's National Security Policy », *Security Dialogue*, Vol. 37(2), p.147-165.

Bigo, D. (2005) « Globalized-in-security: Field and the Ban-opticon », *Translation, Philosophy and Colonial Difference*, ed. J. Solomon and N. Sakai, p. 5-49.

Bigo, D. (2006) « Security, exception, ban and surveillance », *Theorizing Surveillance: The Panopticon and Beyond*, Willan Publishing, Chapter 3, p. 46-68.

Bogard, W. (2006) « Surveillance assemblages and lines of flight », *Theorizing Surveillance: The Panopticon and Beyond*, Willan Publishing, Chapter 5, p. 97-122.

Burton, Frank & Pat Carlen (1979) « Official Discourse », *International Library of Sociology*, University of Warwick, 148 p.

Castells, M. (1996) « The Rise of the Network Society », Blackwell Pub, New York, 481 p.

Centre de recherche Décima (2006) « Sondage 2006 auprès des voyageurs aériens », Mars 2006, 31 p.

Commissariat de la protection à la vie privée du Canada (2010) « Sécurité aérienne et vie privée », Commentaires présentés à une table ronde sur la sécurité aérienne, [En ligne] URL : http://www.priv.gc.ca/speech/2010/sp-d_20100210_cb_f.cfm, Date de modification : 2010-03-04.

Comité consultatif du l'Examen de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (2006) « Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien », Rapport du comité consultatif, Secrétariat sur l'examen de la *Loi sur l'ACSTA*, 198 p.

Centrale des syndicats du Québec (CSQ) (2001) « D'un État de droit, le Canada passe à un État de sécurité nationale », 7 novembre 2001, [En ligne], URL:<http://www.csq.qc.net/index.cfm/2,0,1676,9656,2323,0,html?action=display&BoxID=8369&LangID=2&KindID=2&complete=yes>, Date de modification : n/d

Comite sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense (2003) « Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens », Rapport du Comité publié en janvier 2003, 281 p.

Cresswell, T. (2006) « On the Move: Mobility in the Modern Western World », Published by CRC Press, 257 p.

Demazière, D. et Dubar, C. (2004) « Analyser les entretiens biographiques. L'exemple de récits d'insertion », Québec, Presses de l'Université Laval, p. 15-95

Dillon, (2008) «Underwriting Security», *Security Dialogue*, SAGE Publications, Vol. 39(2-3), p. 309-332.

Dupont, B. (2005) «Les morphologies de la sécurité après le 11 septembre : Hiérarchies, marché et réseaux », *Criminologie*, vol. 38, no. 2, p. 123-155.

Fuller, G. and R. Harley (2005) « Aviopolis - A book About Airports », Black Dog Publishing Ltd., 158 p.

Foucault, Michel (1975) « Surveiller et punir : la naissance de la prison », Gallimard, Paris, Collection Tel. 360 p.

Gouvernement du Canada, Ministère de la Justice (1985) « Loi sur l'aéronautique », Canada, 71 p.

Gouvernement du Canada, Ministère de la Justice (2002) « Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », Canada, 11 p.

Gouvernement du Canada (2003) « Déclaration sur la frontière intelligente Canada - É.-U. », Canada, Affaires étrangères et Commerce international Canada, URL : <http://www.international.gc.ca/anti-terrorism/declaration-fr.asp>, Date de modification : 2003-02-07.

Gouvernement du Canada (2004) « Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale », Canada, Bureau du Conseil privé, Avril 2004, 59 p.

Gouvernement du Canada (2008), « Information préalable sur les voyageurs/Dossier du passager », Canada, Agence des services frontaliers du Canada, URL : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api_ipv-fra.html, Date de modification : 2008-01-16.

Hall, Stuart (2001) « Foucault: Power, Knowledge and Discourse » dans M. Wetherell et al., *Discourse Theory and Practice: A Reader*, Sage Publications Ltd, p. 72-81.

Harvey, Frank P. (2004) « Canada and the New American Empire: Implications for Security Policy », *Centre for Global Studies*, November 2004, 6 p.

IATA (2002) « Short-Sighted Security Measures Hurting Airlines », Communiqué de presse, no. 26, 29 octobre 2002, URL : <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2002-10-29-36.aspx>, Date de modification : n/d.

Kruger, E., S. Magnet and J. Van Loon (2008) « Biometric Revisions of the 'Body' in Airports and US Welfare Reform », *Body & Society*, SAGE Publications, Vol. 14(2), p. 99-121.

Ligue des droits et libertés (2004) « Nous ne sommes pas plus en sécurité; nous sommes moins libres », Janvier 2004, Montréal, 18 p.

Lyon, D. (2003) « Airports as Data Filters: Converging Surveillance Systems after September 11th », *Info, Comm & Ethics in Society*, Troubadour Publishing Ltd., 1, p. 13-20.

Lyon, D. (2005) « The border is everywhere: ID cards, surveillance and the other », *Global Surveillance and Policing*, Willan Publishing, Chapter 5, p. 66-96.

Lyon, D. (2006) « Airport Screening, Surveillance, and Social Sorting: Canadian Responses to 9/11 in Context », *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, University of Toronto Press, June, p. 397-411.

Macleod, A, S Roussel and A VanMens (2000) « Hobson's Choice: does Canada have any option in its defence and security relations with the United States? » *International Journal*, 55, p. 341-354.

MacLoed, Masson et Morin (2004), « Identité nationale, sécurité et la théorie des relations internationales », *Revue Études Internationales*, volume XXXV, n. 1, mars 2004, p. 7-24

McDonald, Matt (2002) « Human security and the construction of security », *Global Society*, 16, 3, p. 277-295.

Morgan, N. & A. Pritchard (2005) « Security and social 'sorting': Traversing the surveillance-tourism dialectic », *Tourist Studies*, SAGE Publications, Vol. 5(2), p. 115-132.

Muchielli, R. (1998) « L'analyse de contenu des documents et des communications », Paris : ESF Éditeur, p. 11-34

O'Malley (2006) « Risks, Ethics, and Airport Security », *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, Vol 48 (3), Juin 2006, p. 413 to 421.

Poole, Robert W., Jr, & James Jay Carafano (2006) « Time to Rethink Airport Security », *Backgrounders*, The Heritage Foundation, No. 1955, 9 p.

Prior, Lindsay (2004) « Following in Foucault's Footsteps. Text and Context in Qualitative Research » in S. Hesse-Biber, & P. Leary (eds), *Approaches to Qualitative Research: A Reader on Theory, Method and Practice*, New-York: Oxford University Press, p. 317-333.

RAE, Bob (2005) « Leçons à retenir, Rapport de l'honorable Bob Rae, conseiller indépendant de la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, sur les questions en suspens relatives à l'explosion survenue à bord du vol 182 d'Air India », publié par le Secrétariat pour l'examen d'Air India, 54 p.

Rushton, Sean (2006) « Orwell contre l'optimisme : La tendance mondiale à la sécurisation collective », *Perspectives sur la recherche*, Université d'Ottawa, Numéro d'automne, Novembre 2006, URL : <http://www.recherche.uottawa.ca/perspectives/10038>, Date de modification : 2008-01-29.

Salter, M. (2005) « At the threshold of Security: a theory of international borders », *Global Surveillance and Policing: Borders, security, identity*, Willan Publishing, Chapter 3, p. 36-50.

Salter, M. (2007) « Governmentalities of an Airport: Heterotopias and Confession », *International Political Sociology*, International Studies Association, 1, p. 49-66.

Schmitt, C. (1985) « Political Theology: Four Chapters on the Concept of Sovereignty », trans. George D. Schwab. Boston, MA: MIT Press, 70 p.

The Star (2008) « Airport security a 'con game' », Publié le 8 janvier 2008, [En ligne], URL : <http://www.thestar.com/news/article/293749>, Date de modification : n/d

Transports Canada (1996) « Défi 1998 », 28 p.

Transports Canada (1999) « Vol 2005 : Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada », TP 13521, décembre 1999, 13 p.

Transports Canada (2006a) « Vol 2010 : Un plan stratégique pour l'Aviation civile », TP14469, avril 2004, 14 p.

Transports Canada (2006b) « Le nouveau gouvernement du Canada annonce une augmentation des mesures de sécurité dans les aéroports et pour le public voyageur », Canada, URL : <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-nat-2006-06-gc010f-3580.htm>, Date de modification : 2009-12-13.

Transports Canada (2006c) « Modification aux mesures de sûreté touchant les aéroports et le transport aérien », Canada, URL : <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-nat-2006-06-h115f-2384.htm>, Date de modification : 2010-04-22.

Transports Canada, (2009a) « Gestion des risques », [En ligne], <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/risque/menu.htm>, Date de modification : 2009-11-05

Transports Canada (2009b) « Manuel du programme de sécurité aérienne pour la Direction générale de l'Aviation civile », Aviation civile, Canada, 29 p.

Transports Canada (2009c) « Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport », [En ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/phst-menu.htm>. Date de modification : 2009-09-11

Transports Canada (2010a) « Sécurité aérienne », [En ligne], <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/securiteaerienne/menu.htm>, Date de modification : 2010-01-07

Transports Canada (2010b) « Sûreté aérienne », [En ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/menu/htm>, Date de modification : 2010-02-17

Transports Canada (2010c) « Programme de protection des passagers », [En ligne], <http://www.passengerprotect.gc.ca/accueil.html>, Date de modification : 2010-10-29

Urry, J. (2007) *Mobilities*, Published by Polity, 335 p.

Weinstock, Daniel Marc (2002) « Sécurité et démocratie », *Philosophiques*, Érudit, Vol 29, no 2, p. 351-370.

Weissberg, M. (2003) « Conceptualizing human security » *Swords & Ploughshares: A Journal of International Affairs*, 13, 1, p. 3-11.