



Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée relative au scanner corporel (révisée)

Auteur : ACSTA

Version : Sommaire – Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée

Date : Janvier 2017

Résumé

La présente constitue un sommaire de l'Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (ÉFVP) réalisée par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) concernant l'utilisation du scanner corporel (SC) comme méthode de contrôle primaire.

Le SC détecte à la fois les menaces métalliques et non-métalliques, offrant ainsi un contrôle de sûreté plus complet que celui du portique de détection de métal (PDM). À l'heure actuelle, cet appareil est utilisé comme méthode de contrôle secondaire. Afin de mieux utiliser cet important outil qui permet de protéger les voyageurs aériens canadiens, l'ACSTA effectue la mise à l'essai d'une modification à son processus de contrôle actuel où le SC, plutôt que le PDM, est utilisé au poste de contrôle primaire à certains points de contrôle.

L'utilisation du SC demeure volontaire. Toute personne se trouvant dans une voie qui utilise le SC comme méthode de contrôle primaire aura l'option de se soumettre à une fouille manuelle plutôt que de passer dans le SC. Toute personne qui n'est pas en mesure de faire l'objet d'un contrôle primaire au moyen du SC (soit parce qu'elle n'est pas capable de lever les bras au-dessus de la tête, position qu'il faut adopter dans l'appareil pour un balayage adéquat, ou parce qu'elle mesure moins que la taille recommandée pour passer dans l'appareil) sera contrôlée au moyen du PDM.

Le présent résumé fait état des conclusions découlant de l'ÉFVP du SC comme méthode de contrôle primaire. L'ÉFVP est fondée sur les lignes directrices pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, qui intègrent les dix principes du code modèle de l'Association canadienne de normalisation (CSA) en matière d'évaluation des pratiques justes de traitement des renseignements personnels.

Les résultats de l'ÉFVP indiquent que l'ACSTA gère tous les risques à l'aide de stratégies d'atténuation qui sont conformes aux pratiques exemplaires en matière de protection des renseignements personnels, notamment :

- s'assurer que le processus de contrôle au SC demeure anonyme et volontaire.

Les mesures de protection fournies par l'ajout précédent du logiciel de reconnaissance automatisée des menaces (RAM) (consulter la mise à jour de l'ÉFVP relative au SC, 2013) sont conservées :

- éliminer la nécessité pour l'agent de contrôle des images de voir l'image du passager produite par l'appareil à ondes millimétriques;
- ne pas mettre en corrélation les données brutes avec le nom du passager, ni avec aucun autre renseignement pouvant permettre d'identifier ce dernier;
- s'assurer que le système du SC est autonome;
- s'assurer que personne n'a accès aux données brutes ni ne peut les conserver;
- s'assurer que la configuration du SC ne permet pas de stocker, d'imprimer, de transmettre ou de sauvegarder les données brutes;
- s'assurer que les passagers ont l'occasion de se départir de tout article qui pourrait déclencher une alarme de RAM avant d'entrer dans le SC;
- s'assurer que la configuration du SC ne permet pas de créer des images des passagers à partir d'un appareil à ondes millimétriques;
- permettre uniquement aux agents de contrôle qualifiés d'utiliser les SC munis du logiciel de RAM.



Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée relative au scanner corporel (révisée)

Principes de protection de la vie privée

Les conclusions et les recommandations relatives aux risques potentiels contenues dans l'ÉFVP du SC comme méthode de contrôle primaire sont présentées dans un cadre fondé sur les dix principes de protection de la vie privée du code modèle de la CSA concernant l'évaluation des pratiques équitables de traitement des renseignements personnels.

Principe 1 : Responsabilité

L'ACSTA a assigné la responsabilité des risques pour la vie privée et leur atténuation.

Principe 2 : Détermination des motifs

L'ACSTA continuera de rendre accessible aux passagers, au point de contrôle et en ligne, l'information relative à l'option d'avoir recours à une fouille manuelle plutôt que d'être contrôlé à l'aide du SC. Les SC munis du logiciel de RAM continueront de fonctionner sans conserver d'information permettant d'identifier des personnes. La configuration des SC assure la suppression permanente des données brutes et de l'image de la figure générique immédiatement après la conclusion du processus de contrôle au SC.

Principe 3 : Consentement

L'ACSTA continuera d'offrir aux passagers le choix de passer dans le SC ou de subir une fouille manuelle. L'Administration s'assurera que les passagers reçoivent toute l'information nécessaire sur le SC, la transition vers le SC comme méthode de contrôle primaire et le logiciel de RAM au point de CPE et en ligne.

Principe 4 : Utilisation

Les SC munis du logiciel de RAM utilisent des données brutes dans le but précis de déceler des anomalies sur les passagers. Les données non-identifiables sont immédiatement supprimées en permanence dès la conclusion du processus de contrôle.

Principe 5 : Divulgarion et conservation

Les SC munis du logiciel de RAM continueront de fonctionner sans divulguer ni conserver de renseignements permettant d'identifier des personnes.

Principe 6 : Exactitude

Par souci d'améliorer la précision de la RAM, les passagers sont invités à se départir de tout article qui pourrait déclencher une alarme avant d'entrer dans le SC. En cas d'alarme liée à la RAM, le passager est invité une deuxième fois à se départir de tout article qu'il ou elle aurait pu oublier, avant d'être balayé de nouveau par le SC.

Principe 7 : Mesures de protection

L'ACSTA estime que le risque pour la protection de la vie privée a été substantiellement atténué, étant donné que le logiciel ne nécessite la collecte d'aucun renseignement permettant d'identifier une personne autre que les données brutes transitoires sur le passager, qui sont immédiatement supprimées en permanence dès la conclusion du processus de contrôle. L'ACSTA procédera régulièrement à des vérifications techniques des SC munis du logiciel de RAM afin de s'assurer que les réglages et les configurations n'ont pas été modifiés.

Principe 8 : Transparence

L'ACSTA continuera de s'assurer que l'information expliquant le fonctionnement du logiciel de RAM est facilement accessible au public. (Consulter [l'information sur le SC](#) publiée sur le site Web de l'ACSTA ainsi que la [fiche de renseignements](#) sur cet appareil).



Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée relative au scanner corporel (révisée)

Principe 9 : Accès individuel

Comme les SC munis du logiciel de RAM ne retiennent pas de renseignements permettant d'identifier une personne, l'ACSTA ne pourra donner à quiconque accès à des renseignements issus de ces appareils.

Principe 10 : Plaintes relatives à la conformité

Les personnes qui désirent obtenir des renseignements supplémentaires sur les caractéristiques de gestion de la vie privée du logiciel de RAM peuvent communiquer avec le conseiller à la protection de la vie privée de l'ACSTA à priv@acsta.gc.ca. Les personnes qui sont insatisfaites de la réponse de l'ACSTA peuvent adresser une plainte au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada (CPVP).

Conclusion

En janvier 2017, l'ACSTA a présenté une copie de cette ÉFVP au CPVP aux fins d'examen et attend ses commentaires. Afin de donner suite aux commentaires du CPVP à l'égard des ÉFVP précédentes concernant le SC, l'ACSTA surveille les plaintes des passagers depuis la mise en œuvre de la RAM, en avril 2013. Aucune préoccupation notable en matière du respect de la vie privée n'a été signalée depuis.