



Décembre 2005

L'équipe Entretien des équipements, anonyme mais efficace : Récapitulation de l'initiative du plan national de déploiement du système de CBE à 100 %

Il est difficile de savoir ce qui est le plus remarquable – que trois ans se soient déjà écoulés depuis le lancement du Plan national de déploiement ou que l'ACSTA soit arrivée si loin en si peu de temps.

Scott Ray, Gestionnaire général, Fourniture des services techniques, se souvient du moment où il a commencé à participer au Plan national de déploiement. « Il y avait au départ Mark Duncan, Martin Corrigan, Vic Karpinski, Marcus Boyle [de Marshall Macklin Monaghan (MMM)], et moi.

Le lendemain de mon premier jour de travail à l'ACSTA, on m'envoyait à Toronto pour prendre part aux discussions avec la GTAA sur la manière d'instituer le contrôle des bagages enregistrés (CBE) à l'aérogare 1. »

Ce sont ces entretiens justement qui ont abouti à l'élaboration d'un tableau sommaire illustrant les processus H1-H7 et

sept configurations possibles pour le CBE dans les aéroports canadiens. La firme MMM s'est vue confier la tâche de documenter le Plan national de déploiement sous la direction de l'ACSTA, et l'initiative a décollé sans plus tarder.

Le CBE était en principe censé être installé dans tous les aéroports internationaux d'ici le 31 décembre, 2005, et dans les aéroports nationaux d'ici décembre 2006. Le plan a néanmoins vite fait d'évoluer en faveur de la simultanéité, de sorte que l'échéance pour les aéroports nationaux a fini par rejoindre celle prévue pour les internationaux. « Il restait encore trois ans pour tout faire à l'époque, et nous étions persuadés que nous allions réussir », précise Ray. « Le plus difficile, c'était de convaincre les aéroports que le contrôle des bagages enregistrés n'allait pas empiéter sur leurs activités. »

suite à la page 4

CETTE ÉDITION

Message du Président et chef de la direction	2
Quelques conseils utiles pour gérer le va-et-vient des fêtes	3
Témoignages devant les comités parlementaires	3
Conférence AVSEC	6
L'agente de contrôle Maria Goddard, vue par sa patronne	7
Consultations « Partageons la vision de l'ACSTA »	7
Contactez INFO ACSTA	8



Conseils pour le temps des Fêtes - voir page 3...



Message du Président et chef de la direction

Nous n'avons pas eu le temps de nous ennuyer cet automne. L'été n'avait pas fini de faire ses adieux que nous parcourions le pays pour rencontrer les agents de contrôle dans le cadre de la tournée « Partageons la vision de l'ACSTA ». Le reste de la saison a été ponctué par plusieurs conférences, notamment celle de l'Association canadienne pour l'étude de la sécurité et du renseignement à Montréal, la conférence mondiale AVSEC World à Genève, le Women's Transportation Seminar à Vancouver et la conférence sur les affaires et la technologie du Conference Board du Canada à Toronto.

En plus de participer à ces conférences, l'ACSTA a comparu devant deux comités parlementaires : le Comité sénatorial

spécial sur la *Loi antiterroriste* et le Comité permanent des transports.

Sur le plan opérationnel, nous achevons le déploiement du système de contrôle de bagages enregistrés (CBE) dans les 89 aéroports du pays.

Notre participation aux conférences et nos témoignages devant les comités parlementaires se sont articulés autour des trois messages clés que nous cherchions à transmettre :

1. En travaillant de concert avec nos partenaires aux aéroports, l'ACSTA a réussi à rendre le Canada moins vulnérable;
2. Nous sommes, sans l'ombre d'un doute, plus en sûreté qu'avant le 11 septembre;
3. Il y a toujours matière à amélioration et le système que l'ACSTA a implanté ne peut donc pas demeurer statique – il se doit d'évoluer en fonction de la nature changeante des menaces qui nous guettent.

Comment se dessine l'avenir pour l'ACSTA? Nous devons adopter une approche proactive en proposant et en organisant des interventions efficaces face aux nouvelles menaces qui se dessinent à l'horizon. En tant qu'administration de la sûreté du transport aérien, qui se veut responsable et redevable, l'ACSTA s'inspire de quatre principes fondamentaux, qui déterminent sa structure et alimentent toutes ses décisions, activités et travaux. Les voici :

1. Flexibilité opérationnelle – notre approche à la sûreté doit être axée sur le risque tout en insistant sur la flexibilité et l'adaptabilité;
2. Accès à des renseignements de sécurité utiles – nous devons veiller à disposer de renseignements pertinents et opportuns nous permettant d'évaluer les risques et les conséquences;

3. Flexibilité financière – nous devons continuer de gérer les fonds publics de manière efficace et économique tout en optimisant les résultats au chapitre de la sûreté;
4. Relations de travail efficaces et suivies auprès de nos partenaires et du gouvernement du Canada – des liens de collaboration solides sont essentiels pour une administration dynamique de la sûreté.

Les préparatifs pour les activités de l'année à venir vont bon train. Au nombre des événements les plus importants qui s'annoncent pour l'ACSTA, signalons l'examen quinquennal aux soins de Transports Canada et l'examen spécial par le Bureau de la vérificatrice générale.

L'examen quinquennal est prescrit par l'article 33 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, qui exige que le ministre des Transports procède à une évaluation de la loi l'an prochain, qui marquera le cinquième anniversaire de l'ACSTA et rende compte au Parlement des résultats d'ici l'été 2006. L'examen sera confié à une commission indépendante, qui devra étudier les dispositions et l'application de la loi en question afin de vérifier si elle s'adapte bien au mandat de l'ACSTA. La commission formulera également des conseils sur les exigences futures de la sûreté du transport aérien et sur tout événement pouvant entraîner des répercussions sur les activités futures de l'ACSTA.

Parallèlement à l'examen quinquennal, nous nous préparons à l'examen spécial qui devra être effectué par le Bureau de la vérificatrice générale. Cet examen a pour objet de formuler un avis indépendant et objectif afin de confirmer si, au cours de la période à l'étude, les systèmes et pratiques ont été suivis et maintenus de manière à pouvoir présumer avec un degré de certitude raisonnable que : *suite à la page 8*

Quelques conseils utiles pour gérer le va-et-vient des fêtes



Elles sont pratiquement là les fêtes, et il ne faut pas oublier qu'elles riment avec « fret ». Peu importe, qui dit décembre, dit voyage, un va-et-vient fiévreux dont les protagonistes sont les innombrables voyageurs qui vont visiter leurs proches ou leurs amis, rentrent du collège ou de l'université ou s'enfuient vers quelque paradis tropical pour des vacances bien méritées.

Les voyageurs porteront de lourds manteaux d'hiver, des bottes, des écharpes, des bonnets et des gants. Ils auront les bras chargés d'une myriade de colis, de paquets et de cadeaux. Les enfants attendront impatiemment l'arrivée du Père Noël.

Voici quelques conseils utiles à retenir pour les contrôles au mois le plus achalandé de l'année.

Les enfants ont les yeux qui brillent ...

- Soyez discret lorsque vous cherchez à connaître le contenu d'un paquet en présence d'un enfant – il pourrait s'agir d'un cadeau surprise!
- Les enfants sont curieux de par leur nature et seront tout excités pendant les fêtes – accordez une attention particulière à ces petits voyageurs autour de l'équipement de contrôle et des transporteurs à courroie.

Les beaux emballages décorés de jolis rubans ...

- Les passagers pourraient transporter des articles fragiles tels des cadeaux et des

bibelots – manipulez ces articles avec soin au moment du contrôle.

- Quand vous déballerez les paquets pour une inspection plus poussée, songez que le passager voudra peut-être réutiliser le papier d'emballage.
- Les passagers pourraient porter des cadeaux qui font partie des articles interdits dans les bagages à main, tels des couteaux, des baromètres, etc. Soyez prêt à leur proposer des solutions de rechange pour transporter ces articles en toute sécurité.

Les vêtements d'hiver ...

- Utilisez toujours des plateaux ou des contenants pour faire passer les vêtements d'hiver par les rayons X.
- Rappelez de manière professionnelle aux passagers qu'ils doivent enlever leurs survêtements et accessoires avant de passer au point de contrôle.
- Veillez à placer les articles de petite taille (gants, bonnets, écharpes, etc.) comme il

faut dans les plateaux afin d'éviter qu'ils ne tombent ou ne soient pris dans le transporteur à courroie à l'intérieur de la chambre à rayons X.

- Rares sont les passagers qui ne porteront pas de bottes d'hiver. Faites particulièrement attention à ces articles pendant le processus de contrôle.

Le mieux, c'est d'avoir le tour professionnel ...

- Retenez bien le principe « les personnes d'abord ».
- Soyez attentif aux personnes qui pourraient avoir besoin d'aide ou de plus de temps.
- Évaluez la situation au cas par cas et offrez d'autres possibilités de contrôle.
- Rendez le processus de contrôle aussi efficace et agréable que possible. ■

Témoignages devant les comités parlementaires

Le 14 novembre 2005, le Président et chef de la direction de l'ACSTA, M. Jacques Duchesneau, accompagné de Mark Duncan, Vice-président exécutif et chef des opérations et de Michael McLaughlin, Vice-président et chef de la direction financière, ont témoigné devant le Comité sénatorial spécial sur la Loi antiterroriste. Trois jours après, le 17 novembre 2005, ils rencontraient de nouveau des députés lors d'une réunion avec le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes.

Suite à ses remarques liminaires, M. Duchesneau a répondu aux questions formulées par les sénateurs et députés. Certaines des questions se rapportaient directement à l'émission « The Fifth Estate » que la chaîne anglaise de Radio-Canada a diffusé le 9 novembre 2005.

Au cours de ces réunions, les membres des deux comités n'ont pas manqué de louer l'excellent travail que l'ACSTA est en train de faire à leur avis.

Pour parcourir les remarques liminaires de Jacques Duchesneau lors de ses interventions auprès du Comité permanent des transports et du Comité sénatorial spécial sur la *Loi antiterroriste*, veuillez vous reporter à notre site Web : http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/speech_discours/index.htm

Récapitulation de l'initiative du plan national de déploiement du système de CBE à 100 %

Trois ans sont passés, on est presque au bout du tunnel, et l'équipe chargée d'Entretien des équipements conclut les étapes finales des 105 projets aéroportuaires visés dans le Plan national de déploiement.

« La mise en œuvre d'un CBE dans un aéroport varie selon l'envergure et la complexité du réseau aéroportuaire », explique Ray. « Chaque aéroport présente des caractéristiques uniques, de par sa construction, sa structure et sa disposition. L'installation d'un système dans un petit aéroport peut prendre jusqu'à six mois; il faudrait compter une année entière pour un aéroport d'envergure moyenne, et il a fallu

prenne vie. Aux dires de Bruce Reinhardt, Gestionnaire, déploiement aux aéroports, « C'est comme si Tim Horton ne pouvait vous donner un café bien chaud sur demande. C'est impensable... le café doit être là parce qu'il doit être là ».

Mais il a fallu énormément de planification et d'organisation pour faire parvenir ces éléments à leurs destinataires. « On a obtenu des devis et des renseignements sur les modalités d'expédition de toute une série de sources, pour consolider le tout en un seul plan pour les équipements », confirme M. Reinhardt. « C'était là une tâche colossale, mais elle a permis d'acheminer toutes les ressources à une date fixe vers chacun des aéroports ». Il a également fallu rédiger des contrats et coordonner les expéditions avec toute une série de représentants, y compris les gestionnaires régionaux, les fournisseurs de service, le personnel des aéroports, des entrepreneurs externes, des experts-conseils, les entreprises de camionnage, les douanes, etc., afin de veiller à ce que tout soit là où il faut au moment précis.



L'IDENTITÉ DE L'ÉQUIPE

Le personnel de l'équipe Entretien des équipements s'est avéré un facteur clé pour le succès global de l'initiative. Il a en effet travaillé d'arrache-pied pour tout planifier, programmer, gérer, surveiller et coordonner, offrir son soutien, négocier, atténuer les risques et résoudre les problèmes, de sorte qu'aucun des projets ne s'écarte de son échéance ni de son budget.

Prestation technique

Au chapitre de la prestation technique, les chefs de projet ont joué un rôle décisif pour ce qui est d'aider les aéroports à atteindre les jalons établis pour l'implantation de CBE, et ce en dépit du fait que chacun d'eux devait s'occuper de plusieurs aéroports à la fois et gérer/surveiller la conclusion en temps voulu de toute une série, voire des douzaines de projets CBE.

deux ans juste pour installer le système à l'aérogare 1 de l'aéroport Pearson à Toronto. »

Déploiement

Depuis 2002, on a passé en revue plus de 400 conceptions distinctes de systèmes de CBE et demandes de financement à ce chapitre.

Sur le plan de la logistique, l'équipe chargée du déploiement a géré l'expédition de plus de 2 500 pièces d'équipement à l'appui du contrôle des bagages aussi bien que des passagers, à destination de divers aéroports au pays. Des articles normalisés – plateaux et contenants, tables d'inspection, pièces de rechange, voire des simulateurs d'entraînement – faisaient également partie de la liste des tâches de l'équipe de déploiement. Tous ces éléments devaient être en place pour que le système

Gestion du cycle de vie

L'équipe chargée du cycle de vie s'est elle aussi plongée de bon cœur dans l'aventure en offrant son savoir-faire technique pour les tests de vérification de la performance des équipements, dont les essais de réception en usine et les essais de réception sur place. Mais les tests ne représentaient qu'une fraction de la charge de travail de l'équipe, car il fallait par ailleurs mettre en œuvre et gérer des contrats de maintenance, élaborer (et documenter!) des normes et procédures de maintenance, commander et refaire le plein des pièces de rechange et accessoires, et apporter les changements nécessaires aux systèmes. Il va de soi que rien de tout cela n'aurait été possible sans le soutien des responsables de la plateforme technique et de l'agent chargé du matériel.

Cela dit, et malgré toutes ces réalisations de taille, aucun projet d'installation de CBE ne peut être considéré mené à bien pour le moment. Pour pouvoir commencer à fonctionner, il fallait encore que les aéroports disposent de personnel compétent et accrédité. C'est pourquoi l'équipe Entretien des équipements s'est tournée vers les divisions des opérations de contrôle et de l'apprentissage.

Tests et évaluation

Mais toutes ces mesures étaient encore insuffisantes – un CBE n'aurait pas pu fonctionner sans son acceptation technique. C'est là que l'équipe chargée des tests et de l'évaluation entre en scène, sous la direction de Ron McAdam, son gestionnaire général.

« Le lendemain de mon premier jour de travail à l'ACSTA en février 2003, j'ai été envoyé à Toronto pour présider le comité des activités CBE, qui était chargé d'élaborer et de mettre en œuvre un projet intégré de CBE », explique Ron McAdam. « Le comité était constitué d'une trentaine de membres représentant les associations aériennes, la GTAA, Transports Canada et la Police provinciale de l'Ontario. Ce n'est que là que j'ai vraiment compris l'étendue des enjeux, m'interrogeant sur la manière d'examiner ne serait-ce qu'un simple sac ».

Entre octobre 2003 et avril 2004, l'équipe des tests et de l'évaluation s'est attachée à élaborer des protocoles d'essai rigoureux pour les systèmes en ligne. « On a eu recours à des tests d'acceptation des systèmes pour les éprouver et démontrer qu'ils étaient à la hauteur des normes que nous avons fixé pour la performance », précise M. McAdam. « Pour y arriver, il a fallu la participation de nombreux intervenants, dont les contrôleurs de l'ACSTA, les agents de contrôle, les préposés à la manutention des bagages, ainsi que des représentants des fabricants, des administrations



aéroportuaires et de Transports Canada. Songeons par exemple au système CBE à l'aérogare 1 de l'aéroport Pearson à Toronto – le processus a exigé une cinquantaine de personnes, 15 000 sacs à essai et six journées entières des tests, à raison de 12 heures par jour. »

À bien y songer, l'équipe chargée des essais et de l'évaluation a passé plus de 8 000 heures-personnes à tester les systèmes de CBE dans les aéroports (soit plus de quatre années de travail à temps plein de 2003 à 2005!). « Les membres de l'équipe ont fait preuve d'un dévouement tout à fait exceptionnel, voyageant pratiquement sans préavis aux aéroports, sans jamais savoir quand ils seraient de retour », affirme McAdam. Si l'on pense aux centaines de milliers de points de grands voyageurs que les contrôleurs ont accumulés, on comprend pourquoi les couloirs du cinquième étage semblaient si calmes par moments.

Or, la conduite des tests d'acceptation des systèmes n'était qu'une partie des efforts consentis, le fruit d'une planification poussée et des nombreuses ressources qui ont directement contribué à l'élaboration, à la revue et à l'approbation des plans d'essai, des documents d'intervention dans le système de manutention des bagages et

le contrôle de la logique des programmes, pour ne citer que quelques exemples. « Nous avons sans doute produit assez de documents pour remplir une bonne poignée de Volkswagens », dit M. McAdam en riant.

SURMONTER LES OBSTACLES

Bien évidemment, ce ne sont pas les difficultés qui ont fait défaut pendant l'installation des systèmes CBE. Un défi de taille, à en croire M. McAdam, résidait dans la communication des exigences techniques aux aéroports. Cela devait être fait non seulement lors des étapes initiales du projet, mais encore tout au long de sa mise en œuvre, afin de s'assurer que tout le monde comprenait les exigences et les attentes. D'où une multitude de réunions, d'exams techniques, de revues de la conception du cycle de vie, de séminaires, démonstrations et vérification des systèmes, le tout en vue de tenir les voies de communication ouvertes et de veiller à ce que toutes les parties intéressées s'impliquent.

suite à la page 8

Événements à venir en 2006

Les événements de l'année à venir comprennent la troisième édition du **International Forum for Security Screening in Aviation 2006**, *Security Choices: Balancing Security and Harmonization*, du 20 au 24 février, 2006, qui sera organisée par l'ACSTA de concert avec l'Agence de sécurité israélienne et qui se déroulera en Israël; et la **Canadian Aviation Security Conference – Leading Change: Aviation Security Today and Tomorrow**, qui aura lieu les 29 et 30 mars 2006 à Ottawa (Ontario).

Conférence AVSEC



Conférence AVSEC

La Conférence de l'AVSEC de cette année s'est déroulée à Genève (Suisse) du 26 au 28 octobre 2005. La thématique de la conférence était *Anticiper l'imprévu.*

Étaient au rendez-vous de nombreux représentants de l'industrie du transport aérien du monde entier, y compris des lignes aériennes, des aéroports, de l'industrie privée, d'organismes publics chargés de la sécurité, ainsi que des organisations internationales.

Le Président et chef de la direction de l'ACSTA, M. Jacques Duchesneau, a participé à un débat de groupe d'experts avec Sir David Veness, Sous-secrétaire général des Nations Unies pour la Sécurité et la Sûreté, et M. Ronald Noble, Secrétaire général d'Interpol.

Dans son allocution, M. Duchesneau a expliqué comment l'ACSTA a réussi

à rendre l'aviation canadienne moins vulnérable aux attaques. Il a précisé que nous étions, sans l'ombre d'un doute, plus en sûreté aujourd'hui qu'avant le 11 septembre. Ces améliorations au niveau de la sûreté sont en grande partie attribuables à nos multi-niveaux de protection aux aéroports, à la formation avancée de nos agents de contrôle et à l'installation d'équipements à la fine pointe de la technologie. Il y a néanmoins toujours lieu de s'améliorer et le système que l'ACSTA a mis en place ne saurait demeurer statique. Il se doit d'évoluer lui aussi, en fonction de la nature changeante des menaces qui nous guettent.

M. Duchesneau en a profité pour décrire quelques stratégies pour réussir, notamment :

1. une solution globale;
2. l'adoption d'une approche à la sûreté fondée sur le risque;

Les agents de contrôle se souviennent

Le 29 novembre, le Président et chef de la direction de l'ACSTA, Jacques Duchesneau, a participé à une réception animée par le ministère des Anciens Combattans au musée canadien de la guerre afin de remercier les Canadiens pour leur contribution à l'Année de l'ancien combattant. Dans son discours, l'honorable Albina Guarnieri, ministre des Anciens Combattants, a fait référence aux agents de contrôle partout au Canada qui ont porté l'épinglette de l'Année de l'ancien combattant avec fierté sur leurs uniformes. Cela illustre les partenariats solides et la reconnaissance de la participation des agents de contrôle pendant l'Année de l'ancien combattant.

L'ACSTA tient à remercier tous les agents de contrôle pour leur reconnaissance des contributions et des sacrifices de nos vétérans.

3. l'importance de faire confiance à la compétence professionnelle des personnes travaillant en première ligne;
4. l'engagement et le soutien des voyageurs;
5. la nécessité de se montrer flexible, novateur, tolérant et capable de s'adapter.

L'ACSTA a été un membre actif du Comité chargé du programme de la Conférence AVSEC et a joué un rôle de premier plan en produisant le thème de la conférence, préparant les séances et recrutant des conférenciers. Nous attendons avec joie l'occasion de participer à l'organisation de la conférence de l'année prochaine et de contribuer au choix du thème correspondant. ■

L'agente de contrôle Maria Goddard, vue par sa patronne



Maria Goddard avec Jacques Duchesneau

Maria Goddard est arrivée au Canada en 1994. Ravie de faire partie de son nouveau pays d'adoption, elle a obtenu la citoyenneté en 1999.

Maria avait pour mission d'aider sa famille, restée dans son pays natal, le Brésil. Elle était toute fière le jour où elle a eu l'occasion de rencontrer M. Duchesneau à son retour d'un séjour à Terre-Neuve, et se réjouissait à l'idée d'être prise en photo avec lui.

« Le jour où j'ai interviewé Maria, j'ai tout de suite su que j'allais l'embaucher. Quand elle est entrée dans la salle, j'ai senti comme une bouffée d'air frais. Son attitude positive et l'impression qu'elle me faisait étaient absolument incroyables, sans parler de ses capacités langagières! – elle maîtrise quatre langues. J'ai eu du mal à me retenir pour ne pas lui annoncer qu'elle était engagée sur-le-champ, sans même attendre la fin de l'entretien! Elle venait à peine de quitter la salle que je me suis tourné vers le superviseur qui codirigeait l'entrevue avec moi pour lui dire : « on l'embauche! ». Lorsque j'ai annoncé à Maria qu'on voulait lui offrir un poste d'agente de contrôle auprès de la firme Shannahan, elle m'a répondu : « Vous ne le regretterez jamais. Vous avez bien choisi en décidant de m'embaucher. » Huit mois ont passé, et Maria a tenu parole.

« Elle est maintenant agente de contrôle accréditée de niveau 3, et elle ne demande qu'à apprendre. Quand j'ai dit à Maria qu'à ce rythme j'avais de quoi m'inquiéter pour mon poste, elle m'a rassurée : « Je ne vais jamais chercher à vous remplacer; tout ce que je veux c'est marcher avec vous, côte à côte. » Maria a un comportement si positif qu'elle a même réussi à rehausser le moral de ses coéquipiers. Elle ne fait que leur prodiguer des compliments. Quand elle constate quelque chose de négatif, elle change la situation en souriant et son sourire devient un rayon de soleil pour tous. Au fil de mes entretiens personnels avec elle, j'ai été vivement impressionnée d'apprendre tout ce qu'elle a fait dans sa vie, et comment elle est venue du Brésil au Canada. Maria tient à remercier Shannahan de lui avoir donné l'occasion d'atteindre ses buts auprès de l'ACSTA. » ■

Beverly Baird

*Directrice des opérations, Shannahan,
Terre-Neuve*

Consultations « *Partageons la vision de l'ACSTA* »

Le Programme national de consultations a effectué deux premières consultations à l'aéroport d'Ottawa à la fin du mois d'octobre 2005, pour passer ensuite à l'aéroport de Calgary au début novembre, une autre s'étant déroulée à l'aéroport de Fort McMurray le 9 novembre 2005

Lors de ces consultations, les agents de contrôle ont avancé de nombreux commentaires et proposé des suggestions et solutions susceptibles d'aider l'ACSTA à améliorer son service à la clientèle, la qualité de vie au travail, la sécurité, les opérations et les communications.

Tous les agents de contrôle ont exprimé leur reconnaissance à l'ACSTA pour

avoir entrepris ces consultations et leur avoir donné l'occasion de participer au processus d'amélioration des services.

Des consultations ultérieures sont prévues à Toronto, à Halifax et à Montréal. Le bulletin *INFO ACSTA* continuera à vous tenir au courant du déroulement de ces consultations.

Récapitulatif de l'initiative du plan national de déploiement du système de CBE à 100 %

FAIRE LE TRAIT D'UNION

Inutile d'ajouter que le projet de CBE a touché pratiquement tous les services de l'ACSTA, et qu'ils ont tous contribué d'une façon ou d'une autre à son bon déroulement. « J'estime que tout le monde à l'ACSTA doit se sentir très fier de nos réalisations », souligne Martin Corrigan, Directeur, Entretien des équipements. « Dans un milieu extrêmement réglementé, les systèmes de CBE s'anticiperont à la législation et commenceront à fonctionner un an avant la date prévue ». C'est ce que l'on peut appeler un succès, et la rétroaction de l'industrie confirme que les intervenants partagent cet avis.

Selon le directeur, l'engagement de la direction s'est avéré un facteur clé pour ce qui est d'aider l'équipe Entretien des équipements à surmonter les obstacles et à atteindre les objectifs du plan. « Le soutien inconditionnel de la haute direction de l'ACSTA – et le constant appui de Mark Duncan, d'un bout à l'autre du projet – ont été le gage du succès récolté. »

À présent que le projet a atteint sa vitesse de croisière, il est temps de songer non seulement à l'excellent travail que nous avons fait, mais aussi à ce qu'il nous reste à faire à l'avenir. Une infrastructure de sûreté aussi vaste que solide, une infrastructure vraiment impressionnante a été créée et établie à l'échelle nationale. Il s'agit maintenant de consolider les acquis et de gérer cette infrastructure de sorte que l'ACSTA puisse continuer à répondre aux objectifs qui font partie de son mandat : offrir aux Canadiens un système de sûreté sans égal, de catégorie indéniablement mondiale. ■

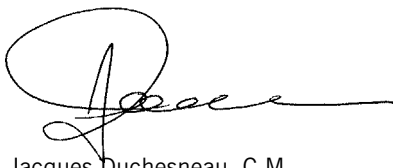
Message du Président et chef de la direction

1. les éléments d'actifs sont protégés et contrôlés;
2. la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration est économique et efficace;
3. les opérations se déroulent efficacement.

Les examens spéciaux des sociétés d'État sont effectués par le Bureau de la vérificatrice générale sur une base quinquennale, en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'ACSTA se veut un organisme efficace et transparent. Nous sommes donc heureux d'accueillir ces deux examens et nous estimons qu'ils revêtent une importance vitale. Nous sommes aussi un organisme en pleine évolution, qui cherche chaque jour à s'améliorer et à mûrir sous l'égide de l'excellence.

Le nouvel an promet d'être chargé et nous l'attendons avec impatience. Il ne me reste entre-temps qu'à vous souhaiter de joyeuses fêtes en toute sécurité. ■



Jacques Duchesneau, C.M.
Président et chef de la direction

Médias

Si vous recevez une demande de renseignements des médias portant sur l'ACSTA ou sur des aspects de la sûreté, veuillez l'adresser au **1-888-294-2202**.

Commentaires

Veuillez adresser vos suggestions à propos de ce bulletin à la section : « Contactez-nous » de notre site web : www.catsa-acsta.gc.ca



L'ACSTA s'engage à offrir des services dans les deux langues officielles au public voyageur.