



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN



R A P P O R T A N N U E L 2 0 0 3

L'ILLUSTRATION SUR LA PAGE COUVERTURE

Dans le bas de cette mallette, il y a un couteau, couché sur le côté.

Vous ne l'avez peut-être pas remarqué, mais nos agents de contrôle préembarquement ont été spécialement formés pour repérer les armes potentielles et les articles suspects.

Nous sommes l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). C'est nous qui avons la responsabilité des principaux aspects de la sûreté du transport aérien. Nous sommes une nouvelle agence gouvernementale et nous comptons, parmi notre personnel, des experts en sécurité aérienne parmi les plus compétents au pays. Voyageurs d'affaires, touristes, familles ou équipages, nous passons tout le monde au peigne fin avec la même minutie. En plus d'un contrôle préembarquement rigoureux des passagers et des bagages, nous avons mis en oeuvre d'autres mesures, notamment :

- l'achat et l'installation de systèmes perfectionnés de détection des explosifs dans les aéroports;
- de nouveaux équipements et des techniques de contrôle à la fine pointe de la technologie;
- de nouvelles normes de contrôle de sécurité universelles dans tous les aéroports désignés.

Nous avons ajouté plusieurs centaines d'agents de contrôle préembarquement ainsi que des agents de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) à bord de certains vols.

L'ACSTA a pris l'engagement de fournir un service professionnel, efficace et courtois à tous les voyageurs au Canada, et d'y apporter des améliorations en permanence. 

ADMINISTRATION CANADIENNE
DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN



R A P P O R T A N N U E L 2 0 0 3

Pour de plus amples renseignements, consultez notre site Web, à l'adresse suivante :

www.catsa-acsta.gc.ca

Pour communiquer avec nous :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
99, rue Bank, 13^e étage
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone
1 (888) 294-2202

Télécopieur
(613) 993-7626

Courriel
retroaction@acsta-catsa.gc.ca

Imprimé et relié au Canada
N° de catalogue CC401-2003
ISBN 0-662-67437-5

T A B L E D E S M A T I È R E S



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL1



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION ... 5



HISTORIQUE ET MANDAT 7



GOUVERNANCE 15



RAPPORT DE LA DIRECTION 19



ÉVALUATION DE RENDEMENT 35



ÉTATS FINANCIERS 37



ACSTA 2002-03, L'ANNÉE EN BREF

Élaborer une organisation pleinement fonctionnelle

- La taille de l'organisation est passée d'aucun employé, le 1^{er} avril 2002, à 112 employés.
- M. Jacques Duchesneau a été nommé à la fonction de Président et Chef de la direction.
- Une administration centrale permanente a été établie à Ottawa.

Améliorer le contrôle préembarquement des passagers et de leurs bagages de cabine

- Un cours de perfectionnement a été offert à tout les agents de contrôle préembarquement avant le 31 décembre 2002.
- Le 31 décembre 2002, l'ACSTA a assumé la responsabilité légale directe du contrôle préembarquement des passagers dans les aéroports désignés, sans interruption des services.
- Un programme national de formation et de certification a été mis en œuvre : un nouveau programme de formation destiné aux agents de contrôle préembarquement, et une formation en cours d'emploi accrue de ces derniers.
- De nouvelles procédures d'utilisation normalisées à l'intention des agents de contrôle préembarquement ont été établies.
- De l'équipement de pointe aux points de contrôle préembarquement a été fourni, afin d'assurer des fouilles plus rigoureuses.

Améliorer le contrôle préembarquement des bagages enregistrés

- Un plan national a été élaboré et mis en œuvre, de manière à ce que tous les bagages enregistrés soient soumis à un contrôle préembarquement dans les aéroports désignés d'ici le 31 décembre 2005.
- De l'équipement de contrôle préembarquement de pointe a été installé dans les aéroports désignés.

Améliorer la sûreté dans les zones réglementées des principaux aéroports

- Commencement de l'élaboration d'un programme de contrôle préembarquement des non-passagers et l'amélioration du système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées sont en cours.
- Des projets pilotes axés sur le contrôle préembarquement des non-passagers ont été mis en œuvre à Calgary et à Thunder Bay.
- Des politiques stratégiques et des plans de mise en œuvre ont été élaborés de concert avec Transports Canada.

Améliorer la protection policière à bord des aéronefs (PCPTA)

- Un accord de financement a été conclu avec la GRC.
- Un cadre global de coordination et d'évaluation a été adopté.

Améliorer la protection policière dans les aéroports

- Des accords de financement ont été conclus avec certains aéroports.
- Participation au financement des services de police dans les aéroports.

Promouvoir l'uniformité nationale de l'ACSTA et en accroître la transparence

- Le logo de l'ACSTA et l'uniforme des agents de contrôle préembarquement ont été conçus afin d'illustrer le rôle de l'ACSTA en matière de sûreté du transport aérien, à l'intention des Canadiens, et de garantir une sûreté uniforme dans les 89 aéroports.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Des événements extraordinaires exigent une réaction extraordinaire. De toute évidence, les événements du 11 septembre 2001 correspondent on ne peut mieux à la définition du terme « extraordinaire ». La portée et l'ampleur des attentats commis contre les États-Unis, de même que les méthodes utilisées à cette fin, ont changé le monde pour toujours et ont entraîné des changements considérables en ce qui a trait à la sûreté du transport aérien. Je crois que le gouvernement du Canada a également réagi d'une manière extraordinaire.

La loi établissant l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, a été promulguée par le Parlement à la fin mars 2002. Je me suis senti honoré lorsque, par la suite, le ministre des Transports m'a demandé de contribuer à la création de l'Administration. Aujourd'hui, à l'issue de sa première année d'existence, l'ACSTA est une entité pleinement fonctionnelle, comptant 112 employés hautement qualifiés à Ottawa et 13 gestionnaires régionaux chevronnés sur le terrain.

Créer de toutes pièces une nouvelle société d'État figure sûrement parmi les plus grands défis que l'on puisse lancer à un Canadien. Lorsque la vice-présidente de l'ACSTA, M^{me} Ghislaine Richard, et moi-même sommes arrivés à Ottawa le 2 avril 2002, pour entreprendre le processus de création de l'Administration, nous avons d'abord pris en charge une partie du personnel, des locaux et du matériel de la Corporation de sécurité de transport aérien, l'organisme privé responsable du contrôle des passagers et des bagages et administré par les transporteurs aériens canadiens jusqu'à la création de l'ACSTA.

Bien soutenus par plusieurs employés de Transports Canada détachés auprès de l'ACSTA, nous avons obtenu des bureaux au 255, rue Albert, à Ottawa, et nous avons entrepris de doter l'organisme à l'aide de personnes hautement qualifiées et chevronnées provenant du secteur public et du secteur privé. Nous avons demandé à une agence de recrutement de cadres d'entreprendre des démarches pour trouver un

titulaire au poste permanent de Président et Chef de la direction de l'ACSTA. Ces efforts ont abouti en octobre 2002, lorsque le conseil d'administration a choisi à l'unanimité M. Jacques Duchesneau, C.M., qui s'était distingué à la tête du service de police de Montréal. La présence dynamique de M. Duchesneau à la tête de l'ACSTA a beaucoup apporté à l'organisation.

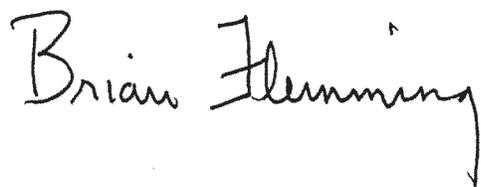
Je fais partie d'un conseil d'administration de 11 membres, représentatif de l'industrie privée, notamment des entreprises de transport aérien et des aéroports du Canada. Compte tenu de la préoccupation du public à l'égard de la gouvernance d'entreprise, le conseil s'est tout d'abord employé à nommer un comité de vérification, présidé par M. Murray Sigler. Le comité de vérification supervise l'élaboration de saines procédures pour la gouvernance de l'ACSTA, notamment des politiques pertinentes de sous-traitance et un strict contrôle des dépenses. De fait, la haute direction et le conseil d'administration de l'ACSTA sont parfaitement conscients des critères plus exigeants que l'on impose à l'ensemble des sociétés, et c'est pourquoi l'ACSTA s'est dotée d'un directeur de l'éthique s'occupant à plein temps de la gestion des valeurs corporatives de l'ACSTA.

La mise sur pied d'un comité des ressources humaines, présidé par M. Steve Baker, s'est révélée tout aussi importante. Le travail de ce comité a contribué à veiller à ce que l'organisme soit doté d'une structure d'organisation et de gestion appropriée pour exécuter son mandat. De plus, le comité a entrepris la tâche difficile de superviser l'élaboration de programmes de rémunération et d'avantages sociaux destinés aux employés d'une société d'État entièrement nouvelle.

Je suis très fier des réalisations accomplies par l'ACSTA au cours de la dernière année. Nous avons négocié des marchés avec 15 entreprises du secteur privé, afin d'assurer des services de contrôle préembarquement des passagers et des bagages dans 89 aéroports du pays. Grâce à l'appui de ces entreprises, nous avons affecté des centaines d'agents de contrôle préembarquement supplémentaires à ces aéroports. Nous avons acheté du matériel de contrôle de pointe et l'avons installé dans les aéroports de l'ensemble du pays. Les agents de contrôle préembarquement ont reçu de la formation conforme aux normes plus élevées de l'ACSTA, à la suite de l'élaboration de notre nouveau Programme national de formation et de certification.

Je tiens personnellement à remercier les responsables de Transports Canada, en particulier le Ministre et son cabinet, le sous-ministre, et le sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, de leur étroite collaboration dans la création de l'ACSTA. Je désire également remercier les membres du conseil d'administration, pour leur sens des responsabilités et leur acceptation de fréquentes réunions afin d'assurer une régie efficace et professionnelle. Finalement, je remercie nos gestionnaires, notre effectif, nos fournisseurs et nos agents de contrôle préembarquement partout au Canada pour leur engagement à l'égard de l'ACSTA pendant cette première année de fonctionnement de l'organisme; sans leur collaboration, nous n'y serions jamais arrivés en si peu de temps.

La fonction première de l'ACSTA est de veiller à la protection et à la sûreté du public voyageur au Canada. Grâce aux nombreuses initiatives entreprises par l'ACSTA ainsi que par le gouvernement du Canada pendant notre première année de fonctionnement, je crois que le système de transport aérien au Canada est plus sûr qu'il ne l'a jamais été. À l'ACSTA, nous travaillons sans relâche à continuer d'améliorer ce système. 



Brian Flemming, C.M., c.r., D.C.L.

Président du conseil, ACSTA



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je suis entré en fonction comme Président et Chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), en octobre 2002. Le Canada a toujours possédé un excellent système de sûreté du transport aérien, mais en conséquence des attaques terroristes du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a réagi rapidement pour renforcer la sûreté des voyageurs. La création de l'ACSTA constitue le pivot de cette réaction. À l'issue de cette première année de fonctionnement, je crois fermement que nous avons démontré notre engagement indéfectible à nous acquitter de cette importante responsabilité.

Dans les premiers jours de l'ACSTA, notre Président du conseil Brian Flemming et notre Vice-présidente Ghislaine Richard, avec une poignée d'employés dévoués, abordaient l'énorme responsabilité de créer de toutes pièces une nouvelle société d'État, ce qui exigeait de trouver des locaux, d'embaucher du personnel et de jeter immédiatement les bases de l'ACSTA pour qu'elle puisse commencer à s'acquitter de son mandat. Le fait que nous ayons maintenant une organisation professionnelle en si peu de temps témoigne du travail acharné de M. Flemming et de M^{me} Richard.

La responsabilisation et la gouvernance d'entreprise étaient au cœur de l'actualité cette dernière année. Il est pour moi prioritaire que l'ACSTA se comporte dans le plus grand respect des valeurs corporatives et des exigences législatives. En plus de la solide intendance exercée par notre conseil d'administration, l'ACSTA est redevable auprès du public canadien par divers mécanismes, notamment en faisant rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, en faisant l'objet de vérifications par l'intermédiaire du Bureau du vérificateur général du Canada et en travaillant en étroite collaboration avec les organismes centraux du gouvernement. Notre priorité doit être la sûreté, mais je suis parfaitement conscient du fait que l'on nous a confié la gestion de fonds publics, et à ce titre, je m'engage à exercer une gestion financière responsable.

La sûreté du transport aérien au Canada relève d'un système à plusieurs niveaux qui exige une coopération et une coordination étroites parmi les partenaires et les intervenants. Qu'il s'agisse de Transports Canada et d'autres ministères et organismes gouvernementaux, ou des fournisseurs de services de contrôle, des administrations aéroportuaires, des transporteurs aériens et des forces policières, chaque niveau d'intervenant joue un rôle important dans la sûreté des voyageurs et l'assurance que notre système est l'un des meilleurs au monde. Tous les niveaux de l'ACSTA ont travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada et d'autres partenaires, notamment l'Association du transport aérien du Canada et le Conseil des aéroports du Canada, pour mettre au point et implanter nos programmes de pointe.

Ces partenariats intérieurs s'enrichissent de la contribution des solides réseaux que nous avons commencé à constituer avec des organisations internationales comme l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Association du transport aérien international s'occupant d'aviation et de sûreté. Moi-même et d'autres membres de l'équipe de direction de l'ACSTA avons visité d'importants aéroports de l'Union européenne, d'Israël et des États-Unis, pour aller étudier directement comment fonctionnent leurs systèmes. En plus de tirer des leçons de leur expérience, nous avons également constaté que nous possédons une expertise avancée que nous pouvons partager.

Bien que la technologie constitue un outil important dans la lutte contre le terrorisme, il ne faut pas sous-estimer l'élément humain. Je tiens à féliciter personnellement les 3 300 agents de contrôle préembarquement du niveau de service qu'ils dispensent partout au Canada. Ils contrôlent plus de 3 millions de passagers par mois, et leur travail est la pierre angulaire de notre fonctionnement. La transition réussie aux services de contrôle le 31 décembre 2002 et notre prestation de programme depuis cette date témoignent de ce que des organisations de sûreté privées et publiques peuvent accomplir ensemble pour optimiser à la fois la sûreté et l'efficacité.

La dernière année a été difficile pour l'industrie canadienne de l'aviation. Nous sommes conscients des conséquences que nos décisions peuvent avoir sur l'industrie de l'aviation et le public qu'elle dessert. C'est pourquoi nous continuerons de collaborer avec tous les intervenants, y compris les aéroports et les transporteurs aériens, pour progresser dans l'accomplissement de notre mandat.

Je suis fier du travail réalisé jusqu'à maintenant, et il me fait plaisir de présenter le premier rapport annuel de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. 



Jacques Duchesneau, C.M.

Président et Chef de la direction



HISTORIQUE ET MANDAT

C'était le 23 juin 1985. Deux bagages sont enregistrés à l'aéroport international de Vancouver. L'un est acheminé à Toronto, pour être embarqué à bord du vol 182 d'Air India. L'avion s'arrête à Montréal, puis part vers Londres, qui devait être sa dernière escale à destination de New Delhi. Arrivé dans l'espace aérien irlandais, l'avion recevait son autorisation du centre de contrôle du trafic aérien de Shannon. Huit minutes plus tard, l'appareil disparaissait de l'écran radar. Le vol 182 se trouvait à 31 000 pieds d'altitude quand une bombe dissimulée dans un bagage a explosé, faisant sombrer le Boeing 747 dans l'océan Atlantique, à la pointe de l'Irlande. Les 329 passagers et membres d'équipage ont tous perdu la vie, dont 182 Canadiens. L'autre bagage a été transporté au Japon et devait être chargé à bord du vol 301 d'Air India, qui allait de Tokyo à Bangkok, puis Delhi. L'avion n'a jamais atteint sa destination. La bombe a explosé dans le terminal des bagages de l'aéroport Narita de Tokyo, tuant deux bagagistes et blessant quatre autres personnes.

Ce désastre aérien, le pire de l'histoire de l'aviation canadienne, devait déclencher la plus grande enquête criminelle jamais réalisée au pays, et entraîner une réforme du système de sûreté du transport aérien au Canada. Depuis ce brutal réveil, le Canada, à l'initiative de Transports Canada, a mis au point et maintenu l'un des systèmes de sûreté de l'aviation parmi les plus rigoureux au monde.

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. Avant l'ACSTA, les entreprises de transport aérien étaient responsables du contrôle des passagers et de leurs effets dans les aéroports canadiens. Habituellement, dans chaque aéroport, une ligne aérienne était désignée « transporteur principal » et concluait un marché avec un fournisseur de services de contrôle pour la prestation de services de CPE à cet aéroport (au nom de toutes les entreprises de transport aérien en activité à cet aéroport).

Les passagers et leurs bagages de cabine étaient contrôlés au moyen de détecteurs de métal et d'appareils de radioscopie et étaient soumis à des fouilles manuelles pour déceler des articles qui auraient pu servir à un détournement d'avion. Les bagages enregistrés n'étaient pas systématiquement fouillés avant d'être placés dans la soute d'un aéronef. Depuis 1986, un certain nombre de mesures de sûreté ont été utilisées relativement aux bagages enregistrés, y compris l'établissement de la correspondance entre les passagers et les bagages, des systèmes de détection d'explosifs et de vapeur utilisés de concert avec les appareils de radioscopie, des chiens renifleurs et des procédures de fouille manuelle. La Corporation de sécurité du transport aérien, une société sans but lucratif appartenant aux entreprises de transport aérien, s'occupait du matériel d'examen radioscopique.

Les aéroports ont également joué un rôle clé. Ils ont conclu des marchés avec les forces policières et des entreprises privées de sécurité pour patrouiller toutes les zones des aéroports. Les administrations ont également institué un système de laissez-passer pour les non-passagers, par exemple les employés des entreprises de transport aérien et des services alimentaires, travaillant dans les aéroports. Ces laissez-passer étaient délivrés après l'attribution d'une autorisation de sécurité en matière de transport, par Transports Canada, de concert avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS).

RÉACTION AU 11 SEPTEMBRE 2001

Après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 à New York, Washington D.C. et en Pennsylvanie, le gouvernement du Canada a pris sans tarder des mesures pour relever la capacité de sûreté du transport aérien.

De nouvelles initiatives de sûreté aérienne ont exigé que toutes les portes de cockpit soient renforcées et verrouillées pour la durée du vol. Des agents de la GRC étaient à bord de tous les vols à destination de l'aéroport national Reagan de Washington D.C. Des fonds d'urgence ont été accordés pour améliorer le contrôle préembarquement aux aéroports canadiens, renforcer les patrouilles policières, implanter des mesures de sûreté et installer de l'équipement de détection des explosifs à technologie avancée.



Mais mesure encore plus importante, le 27 mars 2002, le Parlement approuvait la création de l'ACSTA, une nouvelle société d'État responsable de plusieurs services clés de sûreté de l'aviation, en adoptant la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. L'ACSTA devenait opérationnelle le 1^{er} avril 2002.

MANDAT DE L'ACSTA

La Loi sur l'ACSTA énonce le mandat de l'Administration, et permet également au ministre des Transports de lui affecter des responsabilités supplémentaires. Le mandat de l'ACSTA se répartit entre des fonctions administratives et opérationnelles. Sur le plan opérationnel, l'ACSTA s'acquitte des responsabilités suivantes :

○ Contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine

Dans le processus de contrôle (appelé contrôle de préembarquement dans l'industrie), les passagers et leurs bagages de cabine font l'objet d'un examen pour empêcher un passager de transporter un article interdit, par exemple couteau, arme à feu, dispositif incendiaire ou explosif, à bord de l'avion. Transports Canada établit la liste des articles interdits. Les transporteurs aériens sont responsables de s'assurer que leurs passagers se présentent aux points de contrôle avant l'embarquement. L'ACSTA remplit cette fonction dans les 89 aéroports indiqués à l'annexe 1 (Aéroports désignés), qui compte pour plus de 99 p. 100 de tout le trafic aérien de passagers au Canada.

○ Contrôle des bagages enregistrés

Au moyen d'équipement de pointe pour la détection des explosifs (SDE), l'ACSTA se charge du contrôle des bagages enregistrés dans les aéroports désignés. Cette responsabilité englobe l'achat, l'installation, l'exploitation et l'entretien du matériel.

○ Contrôle des non-passagers dans les zones réglementées

Lorsque ce programme sera entièrement opérationnel, les non-passagers (notamment les équipages de bord, les traiteurs, les employés d'entretien et les bagagistes) pourront être contrôlés en tout temps à divers endroits dans une zone réglementée (par exemple, les zones de



En février 2003, l'ACSTA a dévoilé son nouveau logo qui fut approuvé par le gouvernement du Canada. Le logo représente tous les éléments du mandat de l'ACSTA. La conception évoque ce que la sûreté aérienne canadienne a de mieux en montrant un avion décollant d'une piste et la feuille d'érable canadienne au milieu d'un insigne, qui symbolise la compétence et l'autorité.

manutention des bagages et les zones de mouvement d'aéronefs) d'un grand aéroport. Cette responsabilité a été affectée à l'ACSTA par décret du ministre des Transports le 5 novembre 2002.

○ **Amélioration du système de laissez-passer pour les zones réglementées des aéroports**

Tous les non-passagers qui travaillent dans un aéroport doivent porter un laissez-passer pour les zones réglementées. L'ACSTA travaillera avec Transports Canada et les aéroports à l'amélioration de ce système. La biométrie et des banques de données centrales permettront à l'ACSTA de suivre, en temps réel, la délivrance, la vérification et l'annulation des laissez-passer. Cette responsabilité a été affectée à l'ACSTA par le ministre le 5 novembre 2002.

En plus de ces responsabilités opérationnelles, l'ACSTA agit également comme gestionnaire du gouvernement du Canada pour deux programmes de services de police. Il importe de souligner que ce sont les organismes policiers impliqués qui prennent les décisions opérationnelles à l'égard de ces programmes.

○ **Supervision du programme d'agents de la GRC à bord des aéronefs**

L'ACSTA verse un financement à la GRC pour embarquer des agents spécialement entraînés à bord des aéronefs commerciaux canadiens. Il s'agit d'une opération secrète, le Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA).

○ **Supervision des fonds pour les services de police des aéroports**

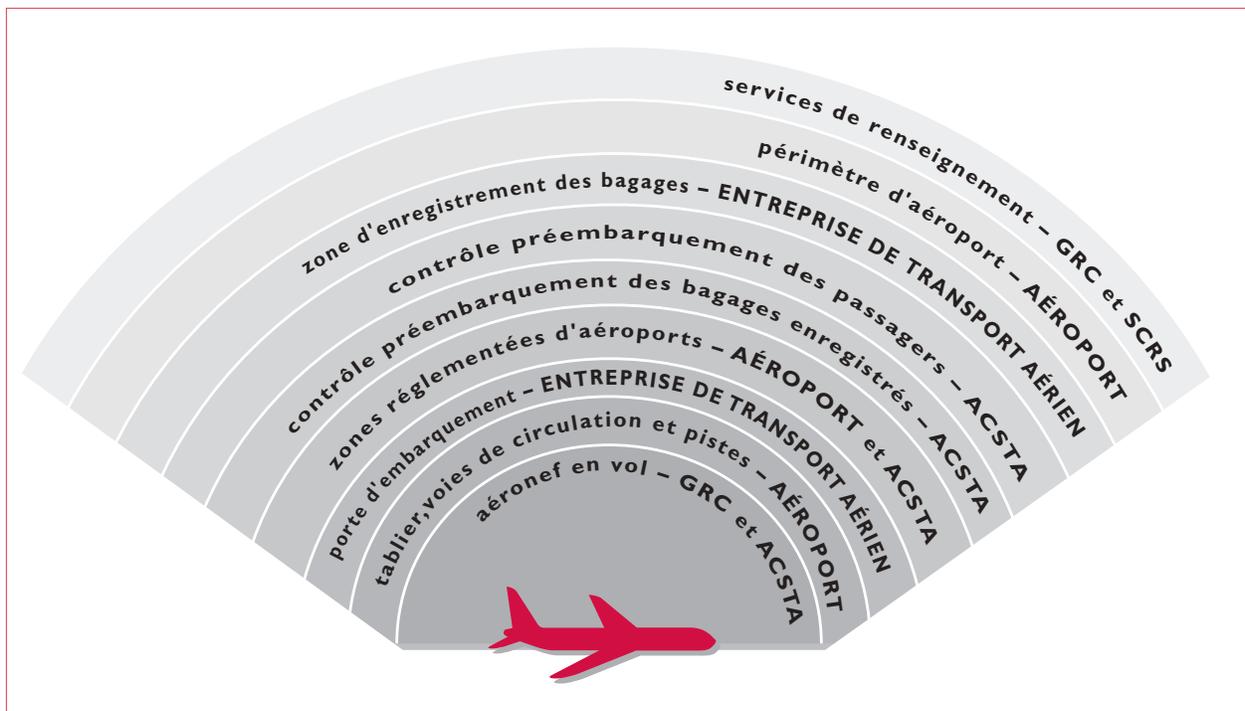
Les aéroports sont chargés de conclure des marchés avec la police locale pour assurer des services de police liés à la sûreté de l'aviation dans les aéroports. Afin de compenser une partie de ces coûts, l'ACSTA verse aux aéroports un financement sous accord de contribution nécessaire pour relever la présence policière, requise en vertu de la réglementation de Transports Canada.

SYSTÈME DE SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN À NIVEAUX MULTIPLES DU CANADA

Avant la création de l'ACSTA, le Canada comptait l'un des meilleurs régimes d'aviation civile au monde, avec un bilan enviable de sûreté et de sécurité. Les entreprises de transport aérien, les aéroports, les corps policiers, Transports Canada et d'autres ministères et agences travaillaient en collaboration afin d'assurer la sûreté du public. Dans un esprit d'amélioration constante, le gouvernement du Canada a reconnu que l'on pouvait encore travailler à améliorer la sûreté de l'aviation, et c'est pourquoi il a créé l'ACSTA. Cette dernière année, l'ACSTA a pris sa place à titre de l'un des principaux partenaires dans la sûreté du pays. Des réunions périodiques ont lieu avec des ministères et des organismes gouvernementaux, notamment Transports Canada, la GRC, des organismes centraux de même qu'avec les intervenants, par exemple, l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil des aéroports du Canada, diverses administrations aéroportuaires, des fournisseurs du secteur du contrôle préembarquement, NAV Canada, etc. 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.

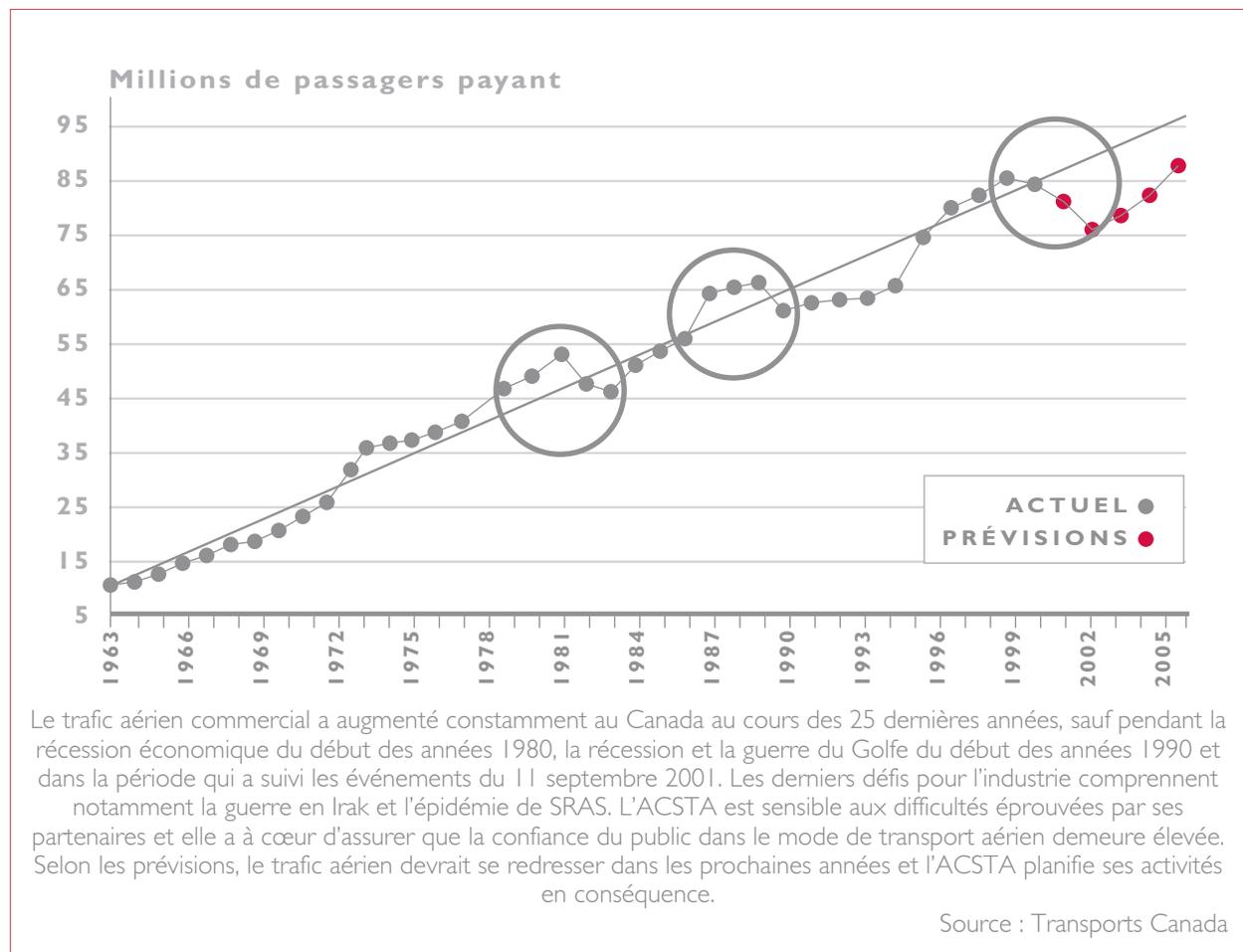
Le système de sûreté à niveaux multiples du Canada peut être comparé aux pelures successives d'un oignon, du point de vue de la protection du public tel qu'illustré dans le Diagramme 1.

Diagramme 1 : Système de sûreté du transport aérien à niveaux multiples du Canada



Le Canada est doté d'un milieu du renseignement bien établi. Avant même qu'une personne n'arrive à l'aéroport, des organismes de renseignement, dont la GRC, le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et Transports Canada, obtiennent des rapports et analysent des données sur les risques, réalisent des vérifications de sécurité, et peuvent intervenir pour empêcher que des incidents liés à la sûreté ne surviennent dans les aéroports. Dans l'aéroport, l'administration aéroportuaire fait appel aux services de policiers et d'agents de sécurité pour intervenir en cas d'incident et patrouiller toutes les zones de l'aéroport et de son périmètre. Lorsque les passagers s'enregistrent, ce sont les entreprises de transport aérien qui valident les documents de vol et l'identification des passagers, et qui vérifient que les passagers savent ce que contiennent leurs bagages. L'ACSTA effectue ensuite un contrôle des passagers, ainsi que de leurs bagages de cabine et enregistrés.

Diagramme 2: Tendances en matière de transport aérien



À mesure que les passagers franchissent le contrôle, ils sont acheminés aux zones réglementées de l'aéroport pour attendre l'embarquement. L'administration aéroportuaire veille à ce que seuls les passagers ayant franchi les points de contrôle ou les personnes possédant un laissez-passer soient admis dans les zones réglementées. Actuellement, un laissez-passer de zone réglementée est délivré après avoir obtenu une autorisation de sécurité délivrée par Transports Canada, en collaboration avec la GRC et le SCRS. L'ACSTA travaille avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires à l'intégration de la biométrie et de contrôles sélectifs de détenteurs de laissez-passer afin de rehausser encore plus le niveau de sécurité des zones réglementées. À mesure que les passagers embarquent dans les appareils, les entreprises de transport aérien identifient les bagages selon leur propriétaire. Si des bagages ont été enregistrés, mais que le passager ne se présente pas pour embarquer dans l'avion, les bagages sont retirés de l'appareil. Une fois l'avion en vol, un agent de la GRC peut se trouver à bord, prêt à intervenir en cas de menace à la sûreté.

Ainsi que l'a illustré la réaction à la guerre en Irak, il s'agit d'un système souple, qui peut être adapté efficacement à un niveau de menace changeant.

L'ACSTA ET LA RÉFÉRENCE MONDIALE

L'ACSTA s'efforce de devenir la référence à laquelle les autres pays devront comparer leurs systèmes de sûreté du transport aérien. À titre de Président et Chef de la direction de l'ACSTA, M. Jacques Duchesneau a déclaré que « les relations internationales sont capitales pour l'ACSTA, car elles nous permettent d'apprendre. Nous devons apprendre des autres pays. L'apprentissage fait partie de notre mandat. »

Les nouvelles dimensions de la sûreté mondiale du transport aérien aboutissent à des changements progressifs des exigences relatives aux systèmes, au matériel et aux ressources humaines. Parallèlement, la prolifération de menaces bien organisées mènera sans doute à une demande accrue de la part du public pour rendre les opérations de sûreté plus novatrices et plus rentables. Mieux l'ACSTA connaîtra les activités de sûreté se déroulant ailleurs, mieux elle pourra évaluer l'efficacité de ses propres activités. L'ACSTA doit demeurer proactive. Elle doit continuellement mesurer et évaluer le rôle essentiel qu'elle joue dans l'amélioration du système canadien de sûreté du transport aérien. La recherche sur les modèles de sûreté globale favorise l'élaboration de pratiques, de politiques et de procédures pour la mise en œuvre de pratiques exemplaires.

Au cours de la dernière année, des représentants de l'ACSTA ont visité les aéroports Heathrow et de Manchester en Angleterre, Charles De Gaulle 2 en France, et Ben Gurion en Israël, pour ne nommer que ceux-ci. L'ACSTA a profité de ces visites pour s'informer de l'organisation et des critères des systèmes de sûreté aérienne dans ces pays.

À l'échelle nord-américaine, l'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec sa contrepartie américaine, la Transportation Security Administration (TSA), pour se tenir au fait des nouveautés en matière de technologie, d'équipement et de pratiques de formation, ainsi que des meilleures pratiques en vue de satisfaire les exigences de sûreté transfrontalières.



Dans le domaine des services de police liés à l'aviation, l'ACSTA suit l'évolution des meilleures pratiques au niveau international grâce aux liens qu'elle a établis avec des organisations comme Interpol, l'Association internationale des chefs de police, l'Association internationale de la police des ports et des aéroports, le réseau des organismes d'application des lois dans les aéroports (ALEAN), et la Law Enforcement and Security Liaison Branch de la Transportation Security Administration.

De gauche à droite : Ghislaine Richard, Vice-présidente du conseil, ACSTA; Brian Flemming, Président du conseil, ACSTA; Assad Kotaite, Président du conseil, OACI; Lionel Alain Dupuis, Représentant canadien, OACI; Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction, ACSTA

S'appuyant sur la solide fondation érigée par ses partenaires du secteur du transport aérien, les systèmes de l'ACSTA se comparent aux systèmes utilisés dans le monde, quand ils ne les surpassent pas. Pour garder une longueur d'avance sur les terroristes, l'ACSTA doit continuer de s'améliorer. 🏛️



2 GOUVERNANCE

L'ACSTA est une société d'État mandataire assujettie aux dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). La LGFP indique clairement que l'ACSTA est redevable au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et est sujet à plusieurs exigences statutaires de rapport.

L'ACSTA est dirigée par un conseil d'administration de 11 membres, y compris son président, M. Brian Flemming, nommés par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports. Deux des 11 membres sont nommés par des représentants des aéroports, et deux autres par des représentants des entreprises de transport aérien.

Le conseil d'administration a constitué des comités, dont le comité de vérification et le comité des ressources humaines. Chaque comité réunit des membres du conseil d'administration et exerce des pouvoirs qui lui sont délégués par le conseil.

Le comité de vérification remplit d'importantes fonctions de surveillance et d'examen de la gestion financière de l'ACSTA. Les quatre membres du comité apportent une importante expérience financière cumulative, particulièrement en comptabilité et en gestion financière. Les responsabilités précises du comité de vérification consistent à veiller à ce que des pratiques et des mécanismes de contrôle éthiques soient mis en place, y compris assurer la surveillance des registres, systèmes et pratiques de gestion de la société. En outre, le comité sollicite activement des renseignements sur des questions délicates.

Le comité des ressources humaines a été constitué afin d'examiner les politiques des ressources humaines de l'ACSTA, notamment ses régimes de rémunération et d'avantages sociaux, et ses plans de rendement et

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ACSTA



Brian Flemming

Président du conseil de l'ACSTA

M. Flemming apporte à l'organisation ses nombreuses années d'expérience dans le secteur du droit et des affaires, de même que son expérience à titre de Président du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.



Ghislaine Richard

Vice-présidente du conseil de l'ACSTA

M^{me} Richard a siégé au conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à titre de représentante permanente du Canada; de plus, elle a auparavant exercé les fonctions de Présidente et de Vice-présidente du Tribunal de l'aviation civile du Canada.



Steve J. Baker

Président et Chef de la direction,
aéroport international de London



Pierre Beaudry

Président, Aeronautics
Canada (Turnkey) Inc.



Gordon Cheesbrough

Associé directeur,
Blair Franklin Capital Partners Inc.



Ronald Clark

Retraité, anciennement Vice-
président, sécurité d'entreprise
et environnement, Air Canada



Mary Martin

Adjointe du président,
Syndicat national de l'automobile
et secteur du transport aérien



Murray Sigler

Président et Chef de la direction,
Calgary Chamber of Commerce



Darrel Smith

Conseiller; sûreté et
environnement



Lecia Stewart

Vice-présidente, liaisons
ferroviaires à grande vitesse,
Bombardier



Anil Wirasekara

Vice-président exécutif et directeur
financier, MacDonald Dettwiler

d'évaluation. Les quatre membres du comité offrent une orientation et une aide précieuse à l'égard des questions de ressources humaines.

M. Jacques Duchesneau gère les opérations courantes de l'ACSTA. La répartition des responsabilités entre le conseil d'administration et le Président et Chef de la direction est conforme à de saines pratiques de gouvernance d'entreprise. L'équipe des cadres du Président et Chef de la direction comprend :

M. Mark Duncan, Vice-président et Chef des Opérations; M. Michael McLaughlin, Vice-président et Chef de la Direction financière; M. Ian MacKay, Vice-président, Loi, politique et secrétaire de la Société, et M. Randall McCauley, Vice-président, Affaires générales.

L'ÉQUIPE DES CADRES DE L'ACSTA



Mark Duncan
Vice-président et
Chef des
Opérations



**Michael
McLaughlin**
Vice-président et
Chef de la
Direction financière



Ian MacKay
Vice-président, Loi,
politique et
secrétaire de la
société



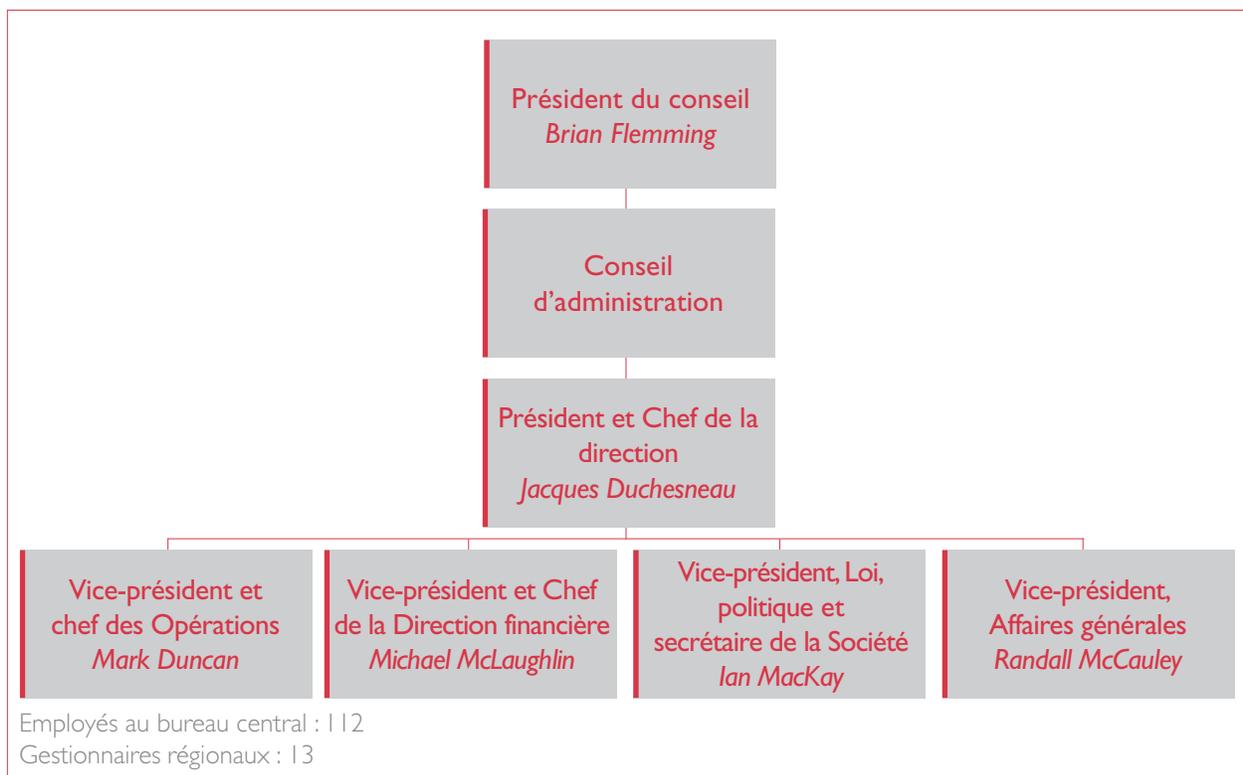
**Randall
McCauley**
Vice-président,
Affaires générales

En date du 31 mars 2003, l'effectif de l'ACSTA comptait environ 112 employés équivalents temps plein. Pour s'attaquer au défi de rehausser les services et les normes de rendement en matière de sûreté, l'ACSTA emploie également 13 gestionnaires régionaux contractuels, chargés de superviser les activités de l'ACSTA dans tous les aéroports désignés. Actuellement, la plupart des gestionnaires régionaux ont leurs bureaux dans des grands aéroports, et ils ont contribué à la réussite du transfert sans heurts de la responsabilité du contrôle des passagers à l'ACSTA. En plus de veiller à la surveillance quotidienne dans les grands aéroports, les gestionnaires régionaux visitent les aéroports plus petits de deux à quatre fois par année. Les gestionnaires régionaux de l'ACSTA assurent actuellement l'orientation et le soutien opérationnel de 15 fournisseurs du secteur de contrôle de préembarquement.

L'ACSTA fonctionne sans but lucratif. Le budget de décembre 2001 prévoyait une affectation d'environ 1,94 milliard de dollars pour l'ACSTA sur une période de cinq ans et qui devait provenir de crédits annuels. En même temps, le gouvernement fédéral a institué le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), payable par les passagers. L'ACSTA n'établit pas, ne perçoit pas et n'administre pas le DSPTA, dont le produit est versé au Trésor.

Le vérificateur général est le vérificateur de l'ACSTA et pour s'acquitter de ce mandat, le Bureau du vérificateur général a accès à tous les renseignements qu'il demande. 

Diagramme 3 : Organisation de l'ACSTA





RAPPORT DE LA DIRECTION

Nous avons implanté tous les éléments nécessaires à l'accomplissement 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. Grâce à ces composantes essentielles, et avec ses partenaires de l'industrie du transport aérien, l'ACSTA contribue à relever la sécurité et la sûreté du système de transport aérien au Canada.

L'ACSTA est toujours à l'affût de façons innovatrices d'offrir ses programmes et services sans compromettre la sûreté. C'est pourquoi l'ACSTA respecte les échéanciers de son mandat énoncé dans ce chapitre.

ÉLABORATION DE L'ORGANISATION

Pour illustrer le sérieux accordé par le gouvernement fédéral aux nouvelles menaces à la sûreté du transport aérien, notons que l'ACSTA est passée de l'étape de concept à celles de la loi et du financement en quelques semaines, par le truchement du budget de décembre 2001.

Cependant, malgré la création de l'ACSTA, il restait encore beaucoup à faire. Le Président du conseil et la Vice-présidente du conseil ont été nommés le 28 mars 2002. Au 1^{er} avril 2002, l'ACSTA ne disposait pas d'effectifs, d'administration centrale, de politiques administratives, ni de systèmes de technologie de l'information. Depuis, tous les membres du conseil d'administration ont été nommés; en outre, l'équipe de direction de l'ACSTA a été recrutée. Ces deux groupes ont établi, de concert, la structure d'entreprise essentielle pour appuyer la mise en œuvre des responsabilités attribuées à l'ACSTA.

La réussite de l'ACSTA dépend de ses effectifs. Quels que soient les systèmes en place et les technologies utilisées, l'ACSTA reconnaît l'importance de l'intelligence humaine dans tout ce qu'elle accomplit.

Il est essentiel que l'ACSTA recrute, maintienne en fonction et motive des employés hautement qualifiés. En guise de mesure provisoire, durant ses sept premiers mois de fonctionnement, l'ACSTA était dotée d'employés prêtés par le gouvernement du Canada (accords sur les échanges) ou liés en vertu de contrats à court terme. Afin de relever convenablement le défi sur ce plan, l'ACSTA a élaboré son propre cadre de ressources humaines et ses propres régimes d'avantages sociaux et de retraite, de manière à offrir des emplois concurrentiels avec ceux proposés dans la région de la capitale nationale et compte tenu des lignes directrices axées sur le recrutement, le maintien en fonction et la motivation d'effectifs hautement qualifiés. Afin de faire en sorte que l'ACSTA demeure un employeur de choix, l'organisme a établi des politiques en matière de santé et sécurité au travail et de harcèlement. Au cours de l'année, l'ACSTA a connu une croissance exceptionnelle, passant d'aucun employé à un effectif de 112 personnes. Afin de demeurer souple et adaptée aux besoins de sa clientèle, l'ACSTA restreint son effectif à un noyau central de professionnels hautement qualifiés et, dans la mesure du possible, délègue des activités précises en attribuant des marchés, à la condition que cette approche soit la plus efficace, que la confiance du public soit maintenue et que la sûreté ne soit pas compromise.

Après avoir commencé ses activités dans un emplacement temporaire, l'ACSTA a déménagé son administration centrale au 99, rue Bank, à Ottawa. En utilisant le concept d'un aménagement novateur de bureaux, l'ACSTA a établi un milieu professionnel qui respecte largement les lignes directrices en matière de coûts appliquées par le gouvernement du Canada. Conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA a établi des pratiques et des systèmes sains en matière de gestion financière. L'ACSTA

RESPONSABILISATION

L'ACSTA connaît ses responsabilités, à titre d'agent du gouvernement auprès du public et des intervenants. L'ACSTA a collaboré étroitement avec Transports Canada, l'Association du transport aérien du Canada et le Conseil des aéroports du Canada, afin de veiller à ce que les services de sûreté soient offerts d'une manière appropriée. L'ACSTA a comme engagement d'offrir un niveau optimal de responsabilisation auprès du public et des intervenants sans compromettre la sûreté du transport aérien au Canada. À cette fin, l'ACSTA est assujettie aux contrôles de responsabilisation suivants :

- Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports
- Transports Canada
- Comités du Sénat et de la Chambre des communes
- Bureau du vérificateur général
- Conseil d'administration représentatif du secteur du transport aérien et de la population canadienne
- Principales lois pertinentes : *Loi sur l'ACSTA*, *Loi sur l'aéronautique*, *Loi sur la gestion des finances publiques*, *Loi sur l'accès à l'information*, *Loi sur la protection des renseignements personnels*, *Loi sur les langues officielles*
- Plan d'entreprise révisé et approuvé par le Conseil du trésor
- Sommaire du plan d'activités déposé au Parlement
- Rapport annuel déposé au Parlement
- Rencontres régulières avec des intervenants, par exemple, les transporteurs aériens, les fournisseurs de services de contrôle préembarquement, le Conseil des aéroports du Canada

est dotée de politiques et procédures en matière de marchés qui visent à promouvoir la transparence, l'ouverture, l'équité, de même que l'optimisation des ressources.

Pendant que l'on élaborait les stratégies de mise en œuvre du mandat, l'ACSTA a recruté des analystes commerciaux, des spécialistes de la technologie de l'information, de même que du personnel de soutien en matière de gestion de projets. Ces spécialistes de la technologie collaborent maintenant avec les experts en la matière, afin d'élaborer des moyens novateurs relatifs à l'exécution du mandat de l'ACSTA.

D'autres membres de l'ACSTA ont travaillé diligemment afin de veiller à ce que les dirigeants soient renseignés et à ce que les prescriptions législatives en matière de rapports, dont relève notamment le présent rapport annuel, soient respectées.

Afin d'établir une concordance avec l'hypothèse en matière de responsabilités opérationnelles, l'ACSTA a élaboré un programme de communication et de marquage. Ce programme visait notamment à accroître la sensibilisation à l'ACSTA et à son mandat, et à renforcer ainsi la confiance à l'égard de la sûreté du transport aérien, à promouvoir la prise de conscience, la tolérance et le soutien à l'égard des mesures de sûreté accrues, et à renseigner les Canadiens au sujet de leurs responsabilités en ce qui a trait à la sûreté du transport aérien.

Les sections qui suivent illustrent le travail sans relâche des membres professionnels de l'équipe responsable des opérations de l'ACSTA, dans le cadre de la mise en œuvre fructueuse du mandat jusqu'à présent.

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE) DES PASSAGERS

Depuis la création de l'ACSTA en avril 2002, l'administration des services de contrôle aux aéroports a considérablement changé. Du 1^{er} avril 2002 au 30 décembre 2002, l'ACSTA a versé un financement aux transporteurs principaux à l'égard des coûts de prestation du CPE. De plus, un cours de formation de perfectionnement de deux jours a été offert à l'ensemble des agents de contrôle préembarquement, afin d'accroître le niveau de services qu'ils offrent. À compter du 31 décembre 2002, l'ACSTA a



directement pris en charge la prestation du CPE dans les aéroports désignés. L'ACSTA a procédé à la prise en charge des marchés conclus entre les transporteurs principaux et les divers fournisseurs de services de contrôle. En vertu de ces marchés normalisés, le fournisseur de services de contrôle assure le contrôle des passagers et des bagages de cabine. Ces services doivent être exécutés par des personnes qui, au 31 décembre 2002 et par la suite, possèdent une certification d'agent de contrôle préembarquement de Transports Canada ou de l'ACSTA. Au moment de la prise en charge des marchés établis, l'ACSTA a apporté des modifications à ces marchés pour mieux les adapter à ses principes de fonctionnement. Ainsi, l'ACSTA a établi des échelles de rémunération minimales pour attirer et maintenir un effectif responsable. Les marchés de contrôle exigent des fournisseurs de services de contrôle qu'ils appliquent les procédures d'utilisation normalisées de l'ACSTA.



La Loi sur l'ACSTA permet à cette dernière d'assurer les services de CPE et autres services de contrôle de plusieurs façons, soit par l'intermédiaire de fournisseurs de services de contrôle, par celui des administrations aéroportuaires, et par des employés de l'ACSTA. La conclusion des marchés de services de contrôle constituait la façon la plus rapide et la plus efficiente pour l'ACSTA d'exercer le contrôle opérationnel des services de CPE. L'ACSTA est maintenant en mesure d'évaluer l'efficacité de ce mode de prestation des services de contrôle, par rapport à d'autres options de prestations de ces services.

PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION ET DE CERTIFICATION

L'ACSTA est vouée à la formation et à l'amélioration continue du personnel de contrôle préembarquement travaillant dans les aéroports désignés du Canada. Le nouveau programme national de formation et de certification de l'ACSTA est conçu pour permettre aux agents d'acquérir les compétences requises afin de bien s'acquitter de leurs tâches dans un milieu de travail difficile. Ces programmes ont pour thèmes la sûreté, la technologie et le service à la clientèle, et visent à favoriser l'uniformité et la qualité des services fournis.

Le Programme national de formation donne aux nouveaux agents de contrôle préembarquement la possibilité de suivre un programme de formation multi-niveau ainsi qu'une formation en cours d'emploi. Pour devenir certifié par l'ACSTA, l'agent de contrôle préembarquement doit suivre les cours de formation de niveau 1 et de niveau 2. Après avoir réussi le cours de formation de niveau 2, le nouvel agent de contrôle préembarquement sera certifié par l'ACSTA. Les nouveaux agents de contrôle préembarquement pourront ainsi être admissibles à la désignation ministérielle. Avec la désignation, un nouvel agent de contrôle préembarquement a la possibilité de suivre une FCE (niveaux 2 et 3), une formation de niveau 3, une formation spécialisée et subir des examens d'attestation associés aux autres étapes du Programme national. Plusieurs centaines d'agents de contrôle ont progressé en suivant ce système, qui s'ajoute à la formation accrue donnée à tous les agents de contrôle avant le 31 décembre 2002. La formation se poursuivra de façon continue à mesure que les personnes franchiront les étapes du Programme national de formation et de certification et que de nouveaux employés seront embauchés. Comparativement au programme de formation précédent, ce programme permet aux agents de contrôle préembarquement de bénéficier de cours plus personnalisés, de même que d'une supervision en cours d'emploi accrue.

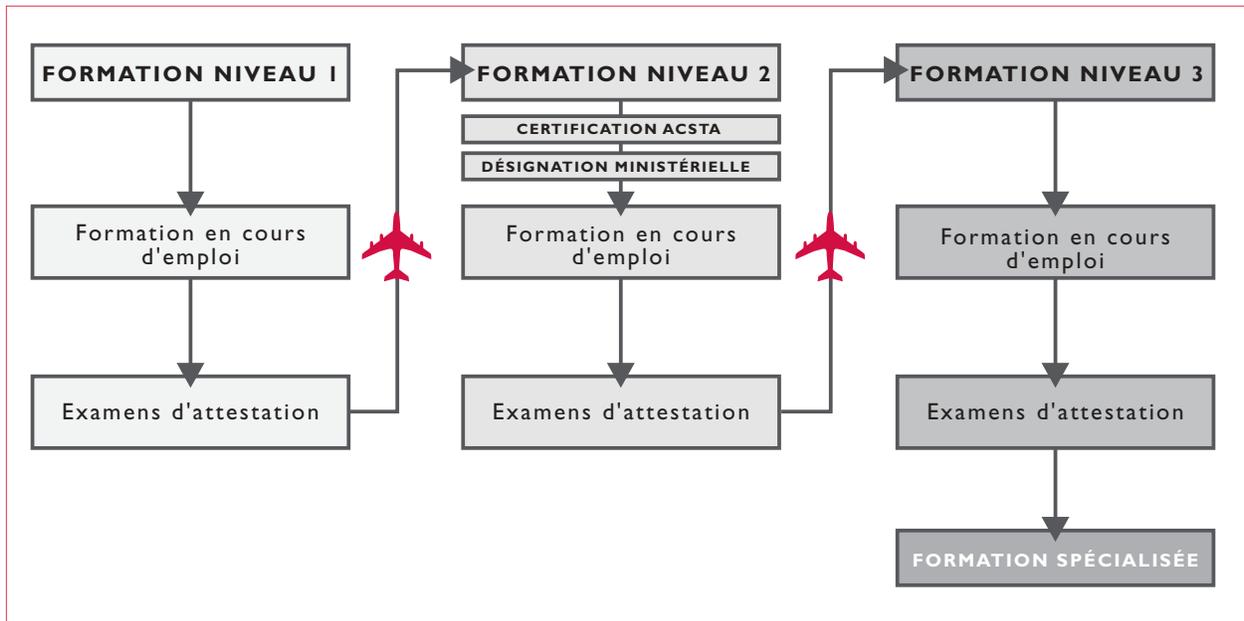


Le ministre des Transports David Collenette et M. Jacques Duchesneau remettent un certificat à un agent de contrôle préembarquement qui a récemment obtenu sa certification.

La prestation du Programme national de formation peut varier d'un aéroport à l'autre selon le volume des passagers et la distribution du matériel. Un programme spécial a été élaboré pour les petits aéroports, qui prend en compte les exigences spéciales de chacun de ces aéroports, tout en maintenant l'intégrité, la qualité et l'uniformité du Programme national. Même après qu'un agent de contrôle préembarquement ait reçu de la formation, obtenu sa certification et travaille dans un aéroport, la formation continue demeure une nécessité. Si, par exemple, une nouvelle technologie ou procédure est adoptée, l'ACSTA offrira de la formation supplémentaire aux agents de contrôle préembarquement. Le perfectionnement continu d'un effectif hautement qualifié est conforme au principe de l'amélioration continue des services de contrôle préembarquement.

Au cours de l'été 2003, l'ACSTA lancera son nouveau système de gestion de la formation. Les éléments de ce système comprendront ce qui suit : système de gestion de l'apprentissage, apprentissage à distance, cartes à puce et registres portatifs. À l'automne 2003, l'ACSTA entreprendra un processus de consultation en vue de solliciter une rétroaction de la part des intervenants, afin de nous aider à établir l'orientation de l'amélioration et de l'avancement du Programme national de formation et de certification.

Diagramme 4 : Programme national de formation et de certification de l'ACSTA



MATÉRIEL

L'un des changements les plus visibles touchant les voyageurs dans la majorité des points de vérification est la présence à la fois d'appareils de radioscopie et de détecteurs de traces d'explosifs. Les essais de détection de traces d'explosifs sont effectués en passant un coton-tige sur les mallettes puis en vérifiant le tampon afin de relever la présence de traces de produits chimiques utilisés dans les explosifs.

L'installation de ce type de matériels à tous les autres points de contrôle préembarquement sera terminée d'ici le 31 décembre 2003.

Si perfectionnée que soit la technologie, l'ACSTA est consciente que l'humain est notre plus importante



ressource. Ce sont encore des êtres humains qui font fonctionner l'équipement, des êtres humains qui interprètent les données et de façon plus importante, des êtres humains qui empêchent les terroristes de réaliser leurs plans. C'est pour cette raison que l'ACSTA met beaucoup l'accent sur la formation et la certification des agents de contrôle préembarquement.

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Bien que la sûreté doive rester la priorité la plus élevée, l'ACSTA est déterminée à offrir un service courtois, professionnel et efficient au public voyageur. Ce type de comportement est encouragé par le programme national de formation. En outre, l'ACSTA travaille avec les entreprises de transport aérien, les aéroports et autres intervenants pour se pencher sur les domaines d'intérêt commun, comme l'acheminement continu des passagers par les points de vérification. Pour améliorer le niveau de service, l'ACSTA tient des statistiques de prévision des passagers et des bagages afin de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel et de matériel pour desservir les voyageurs en tout temps.

PRÉSENTATION UNIFORME



Un autre des objectifs fondamentaux de l'ACSTA est d'assurer que les voyageurs vivent une expérience uniforme à tous les points de contrôle préembarquement dans l'ensemble du Canada. En plus des méthodes de sûreté uniformes à l'échelle nationale, l'ACSTA uniformisera les principaux éléments, notamment la signalisation, les accessoires et la disposition aux points de contrôle. Les voyageurs

arriveront rapidement à reconnaître les symboles de marque du service professionnel et courtois de l'ACSTA. 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. Le programme de présentation uniforme comprendra aussi un uniforme standard pour tous les agents affectés aux aéroports désignés.

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Le principal objectif du contrôle des bagages enregistrés consiste à prévenir un élément menaçant à l'intérieur d'un aéronef. Depuis la tragédie d'Air India, survenue en 1985, plusieurs mesures de sûreté ont été établies. Les bagages enregistrés sont contrôlés de façon sélective de toutes sortes de façons, y compris les appareils spécialisés, les méthodes de fouille manuelle, de même que des méthodes permettant d'établir une correspondance entre les passagers et les bagages.

Depuis sa création, l'ACSTA a mis en oeuvre des mesures de sûreté beaucoup plus strictes pour les bagages enregistrés et elle utilise du matériel à la fine pointe de la technologie.

L'ACSTA a adopté la meilleure pratique acceptée à l'échelle internationale d'un système intégré à niveaux multiples pour le contrôle des bagages enregistrés, qui incorpore à la fois des méthodes conventionnelles et de l'équipement moderne. Au cours de ce processus, tous les bagages commencent par subir un contrôle de base, puis si l'on soupçonne la présence d'explosifs, les bagages sont soumis à d'autres niveaux de contrôle jusqu'à ce qu'il soient déclarés sans trace d'explosifs (auquel cas, ils sont envoyés pour chargement dans l'aéronef) ou soumis à un examen plus poussé qui peut comprendre la réunion du passager et des bagages pour une fouille manuelle ou l'envoi des bagages à la police locale. Bien qu'en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, les passagers ne soient pas tenus d'être présents lorsque des bagages enregistrés sont ouverts et fouillés aux fins de recherche d'explosifs, des affiches doivent être placées pour informer les passagers que de telles mesures peuvent être prises. L'ACSTA prendra toutes les mesures nécessaires afin de réunir le passager et ses bagages, soit physiquement ou par l'intermédiaire d'un écran vidéo, avant d'ouvrir les bagages.

Toutefois, au titre de la présente politique, l'ACSTA peut ouvrir des bagages sans la présence du passager, au besoin.

L'ACSTA assume la responsabilité juridique directe du contrôle préembarquement depuis le 31 décembre 2002 et depuis cette date, elle assure le suivi des activités aux points de contrôle préembarquement.

Par exemple, au cours de mars 2003, il y a eu plus de 303 menaces possibles détectées. Bien que les objets aient été interceptés par des agents de contrôle préembarquement, un examen plus poussé a révélé la présence d'objets inoffensifs et les menaces ont été évitées.

Les agents de contrôle préembarquement de l'ACSTA ont plutôt trouvé des articles comme des fusils jouets dans les bagages des gens. Ou, dans des villes comme Sudbury, où l'exploitation minière occupe une grande place, les agents de contrôle préembarquement ont trouvé des traces d'explosifs avec lesquels les mineurs étaient entrés en contact au travail.

Ces résultats démontrent que le risque que des menaces potentielles se réalisent demeure faible. Néanmoins, les conséquences peuvent être graves, le cas échéant. L'ACSTA a établi un seuil strict pour ses agents de contrôle préembarquement. La découverte de fusils jouets et de quantités infimes d'explosifs les prépare pour la détection de menaces réelles. En surveillant ces activités et en tirant des leçons, l'ACSTA sera en mesure de remplir ses engagements à l'égard de l'amélioration continue.

Diverses méthodes existent pour la détection de la présence d'objets menaçants dans les bagages, à partir des méthodes conventionnelles comme la fouille manuelle jusqu'au matériel perfectionné, qui permet une inspection plus rapide des bagages.

Les trois principales catégories de système de détection d'explosifs SDE sont les suivantes :

Type de matériel	Fonctionnalité
Appareil radioscopique (technologie avancée)	Produit une image bidimensionnelle de ce qui se trouve à l'intérieur des bagages. Peut être automatisé ou employé par un opérateur qui regarde chaque image sur un écran d'ordinateur. Utilisé pour les bagages enregistrés et les bagages de cabine.
Détecteur de traces d'explosifs (DTE)	Détecte des traces infimes de résidus d'explosifs qui peuvent se trouver sur les parois extérieures des bagages. Analyse un échantillon pris sur les bagages au moyen d'un coton-tige. Utilisé pour les bagages enregistrés et les bagages de cabine.
Tomodensitomètre	Au moyen de la tomographie axiale automatisée (TAA), ces appareils prennent des centaines d'images aux rayons X afin de produire une image tridimensionnelle de ce qui se trouve à l'intérieur des bagages. Un opérateur formé regarde ces images sur un écran d'ordinateur afin de repérer les objets menaçants. Ce sont de très grosses machines, de la taille approximative d'une fourgonnette.

L'ACSTA suit attentivement la technologie actuelle afin d'assurer que le Canada emploie du matériel et des méthodes à la fine pointe. Avec l'arrivée de nouveaux fournisseurs, l'ACSTA cherchera des façons de réduire ses frais de matériel et de réduire au minimum l'incidence des installations sur les aéroports et les passagers, à condition que la sûreté ne soit pas compromise.

AMÉLIORATION DES ZONES RÉGLEMENTÉES D'AÉROPORTS

Même avant le 11 septembre 2001, les aéroports canadiens étaient reconnus à l'échelle internationale pour les systèmes de sûreté établis dans les zones réglementées, comme les aires d'attente pour les passagers contrôlés, les zones de tri des bagages ou le tablier où est stationné l'aéronef. Tous les non-passagers qui

travaillaient à l'aéroport, comme les employés d'entreprise de transport aérien, les traiteurs ou le personnel de piste, recevaient un laissez-passer de sécurité délivré non par leur employeur comme dans de nombreux pays, mais par l'aéroport. Ce laissez-passer n'était pas délivré par l'aéroport avant la réalisation d'une vérification des antécédents exhaustive (coordonnée par Transports Canada en collaboration avec la GRC et le SCRS).

En outre, les administrations aéroportuaires veillent à la sûreté des points d'accès aux zones réglementées, habituellement par l'emploi de gardes de sécurité. Les administrations aéroportuaires font aussi appel normalement à des points de contrôle statiques et à des patrouilles côté piste et périmètre pour assurer la sûreté de ces zones. Si un non-passager entrait dans une zone réglementée par un point de contrôle préembarquement, il faisait l'objet du même contrôle que le passager.

Le gouvernement du Canada, dans son engagement touchant l'amélioration continue de la sûreté de l'aviation, a reconnu que l'on pourrait faire plus. Le 5 novembre 2002, l'ACSTA a assumé deux nouvelles responsabilités. Premièrement, l'ACSTA doit établir le contrôle de certains non-passagers entrant dans des zones réglementées aux principaux aéroports (c'est-à-dire le contrôle des non-passagers CNP). Deuxièmement, l'ACSTA doit mettre en oeuvre un système amélioré de laissez-passer dans les zones réglementées (SALPZR), en collaboration avec les aéroports. Avec ces nouvelles responsabilités, le mandat de l'ACSTA a été élargi pour inclure les non-passagers et sera mieux défini avec l'adoption de règlements par Transports Canada en 2003.

En mars 2003, l'ACSTA a lancé deux projets pilotes, aux aéroports de Calgary et de Thunder Bay, pour le CNP. Les leçons tirées de ces projets pilotes seront intégrées à la conception du système complet de contrôle des non-passagers.

Se fondant sur les recherches effectuées par Transports Canada, l'ACSTA a mis au point le SALPZR. Il s'agit d'un système normalisé qui fait appel à une base de données centralisée pour la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer des zones réglementées, et qui intègre la technologie biométrique. Celle-ci permet de mesurer les caractéristiques biologiques d'une personne comme les empreintes digitales, l'enregistrement de la voix, l'iris, la distribution de la chaleur et les images faciales, et de comparer ces caractéristiques à des images préenregistrées aux fins de reconnaissance. Ce système fournit plus d'assurance que la carte d'identité à photo que la personne en possession de la carte est bien la

personne à laquelle la carte a été délivrée. Transports Canada, la GRC et le SCRS continueront de participer à la délivrance d'autorisations de sécurité pour le SALPZR.

PROGRAMMES POLICIERS

Depuis novembre 2001, afin de répondre aux exigences imposées par le gouvernement américain, des agents de la GRC prennent place à bord tous les vols en direction de l'aéroport national Reagan à Washington, D.C.

Au cours de l'année dernière, l'ACSTA a conclu une entente avec la GRC afin de financer l'expansion du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA). Un régime de formation spécial pour les agents admissibles a été élaboré et la portée du programme s'est étendue au-delà de l'aéroport national Reagan, pour inclure certains autres vols internationaux et intérieurs. Cette opération secrète comporte le recours à des agents de la GRC spécialement formés, désignés au Canada par l'appellation agent de la sûreté aérienne (ASA), afin de réduire la possibilité qu'une personne non autorisée prenne le contrôle d'un aéronef commercial canadien.

Bien que toutes les décisions opérationnelles, comme le niveau de formation requis pour un ASA et le choix des vols visés par le Programme, relèvent de la GRC, l'ACSTA conserve d'importantes responsabilités en matière de vérification et d'évaluation. Afin d'évaluer le rendement du PCPTA, l'ACSTA de concert avec la GRC, a élaboré un cadre pour l'évaluation de la pertinence, de la réussite et de la rentabilité du Programme.

L'autre programme de services de police de l'ACSTA a trait aux aéroports. Suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001, les principaux aéroports sont tenus par Transports Canada de répondre à de nouvelles normes en matière de services de police. En outre, suite à des pratiques de contrôle plus rigoureuses, les agents de contrôle préembarquement demandent l'aide des policiers plus fréquemment qu'avant. Ces deux facteurs ont contribué à des coûts de services de police plus élevés pour les aéroports. Afin de compenser une partie de ces coûts, l'ACSTA a conclu des ententes de financement avec certains grands aéroports. Sauf d'exiger que ces fonds soient utilisés pour la prestation de fonctions ayant spécifiquement trait à la sûreté de l'aviation, par opposition aux gardes de sécurité ou aux gendarmes spéciaux, l'ACSTA ne précise pas les méthodes de maintien de l'ordre à employer dans les aéroports. Ce sont des questions régies par Transports Canada et mises en oeuvre par les corps policiers locaux.

En tant que gestionnaire des programmes de services de police, l'ACSTA est directement intéressée par la réussite de ces initiatives. En même temps, l'ACSTA doit s'assurer d'avoir accès aux renseignements les plus à jour et exacts possible afin d'évaluer la réussite des initiatives. Que ce soit en contribuant aux coûts d'un meilleur programme de services de police associé à la sûreté de l'aviation ou au versement de fonds à la GRC pour la présence d'ASA à bord des aéronefs, l'ACSTA continue de travailler non seulement de concert avec les entreprises de transport aérien et les administrations aéroportuaires, mais aussi avec divers organismes d'application de la loi.

Ici au Canada, l'ACSTA est devenue membre associé de l'Association canadienne des chefs de police et du comité des chefs de police aéroportuaire canadiens. À l'échelle fédérale, l'ACSTA a officialisé ses relations de travail avec le service des opérations spéciales et la Direction des renseignements de Transports Canada et le service de renseignements conjoints GRC-SCRS. La participation de l'ACSTA aux organismes nationaux et internationaux de maintien de l'ordre a rehaussé notre capacité de partager de l'information et des meilleures pratiques avec les divers organismes policiers qui fournissent des services sur place dans les aéroports canadiens.

VIGILANCE

La lutte contre le terrorisme et les activités terroristes ne prend pas fin lorsque l'intérêt des médias diminue. L'intégrité peut être définie comme le fait de prendre des mesures appropriées lorsque personne ne porte attention. En ce qui concerne l'ACSTA, cela signifie qu'elle doit demeurer vigilante, dans son engagement indéfectible à l'égard de la sûreté, afin que les Canadiens aient l'esprit en paix, sachant que le système est sûr. 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.

Aujourd'hui, près de deux ans après les attentats terroristes commis contre les États-Unis, l'ACSTA ne saurait se laisser aller à la complaisance. La présence d'un organisme responsable de la sûreté du transport aérien demeure hautement pertinente. Les attaques terroristes comme celles perpétrées contre le système de transport aérien, qu'elles aient été motivées par des motifs politiques ou par les velléités d'individus ou de groupes qui souhaitent améliorer leur propre situation, peuvent prendre de nombreuses formes. Les terroristes ont déjà démontré au monde entier les conséquences terribles que peut avoir un seul attentat sur des personnes sans méfiance et innocentes.

La disponibilité universelle de la technologie a offert des possibilités exceptionnelles aux terroristes. Grâce à la technologie, ceux-ci ont accès à des connaissances et à des innovations scientifiques et techniques, de même qu'à des moyens qui leur permettent d'organiser leurs efforts. À mesure que la technologie évolue sur le plan de la détection des menaces terroristes, elle élargit également le spectre en ce qui a trait à la nature de ces menaces. L'ACSTA se doit d'être un intervenant compétent, vigilant et actif dans le secteur de la sûreté du transport aérien, afin de prendre des mesures à l'égard de ce type de menaces.

Chaque organisation joue un rôle essentiel dans la lutte contre le terrorisme. Certaines sont chargées de promouvoir la collaboration internationale contre l'activité terroriste, tandis que d'autres sont responsables de l'élimination des architectes du terrorisme. Le rôle de l'ACSTA consiste à faire en sorte que le système de transport aérien du Canada soit moins vulnérable à l'activité terroriste.

DIFFÉRENCE QU'APPORTE L'ACSTA

Le tableau suivant illustre les activités de contrôle de l'ACSTA, au cours de la première année de fonctionnement, comparativement au contexte en matière de sûreté du transport aérien qui existait au Canada avant la création de l'ACSTA.

Question	Avant l'ACSTA	ACSTA
Responsabilité	Les transporteurs aériens se conformaient aux règlements de Transports Canada.	L'ACSTA est responsable devant le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Elle travaille étroitement avec des agences centrales du gouvernement. Le Bureau du vérificateur général est le vérificateur de l'ACSTA.
Uniformité	Des contrats différents en matière de services de contrôle préembarquement, conclus avec des fournisseurs différents, étaient en place dans divers aéroports, ce qui entraînait une absence d'uniformité des services de contrôle préembarquement au Canada.	L'ACSTA a mis en oeuvre des procédures de contrôle uniformisées dans l'ensemble des 89 aéroports désignés.
Objectif	Les transporteurs aériens se conformaient aux règlements en matière de sûreté qui entraînaient le coût le moins élevé et la plus faible incidence sur les mouvements des passagers.	La sûreté constitue la priorité absolue de l'ACSTA.
Formation des agents de contrôle préembarquement	Un cours unique, comportant un nombre restreint d'heures de formation pratique, était offert.	L'ACSTA a élaborée un programme national multi-niveaux de formation et de certification qui comporte de la formation accrue en cours d'emploi.
Contrôle préembarquement des bagages enregistrés	Un système de contrôle préembarquement sélectif était en place.	Un plan a été élaboré et mis en oeuvre afin que tous les bagages enregistrés soient soumis à un contrôle préembarquement dans les aéroports désignés d'ici le 31 décembre 2005. Conformément à ce plan, l'ACSTA a installée du matériel de contrôle de pointe dans tous les aéroports du Canada. Un milliard de dollars, étalé sur cinq ans, a été affecté à l'achat, à l'installation, au fonctionnement et à l'entretien de ce matériel de haute technicité.
Conditions de travail des agents de contrôle préembarquement	Le contexte était généralement fondé sur des emplois mal rémunérés et sur un taux de roulement élevé.	L'ACSTA a établi des salaires minimums, un programme de formation amélioré, de même que des possibilités de perfectionnement professionnel. Il s'en est suivi une diminution considérable du taux de roulement.

Question	Avant l'ACSTA	ACSTA
<p>Intégration de matériel aux opérations de contrôle préembarquement</p>	<p>La Corporation de sécurité de transport aérien, qui appartenait à part entière aux transporteurs aériens, achetait et installait le matériel. Celui-ci était ensuite utilisé par les employés des fournisseurs de services de contrôle préembarquement.</p>	<p>Tout le matériel est acheté et installé par l'ACSTA. En ce qui a trait à l'utilisation du matériel, les agents de contrôle préembarquement se conforment aux procédures d'utilisation normalisées de l'ACSTA.</p>
<p>Mesures de sûreté des zones réglementées d'aéroports : contrôle des non-passagers et utilisation de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées</p>	<p>Les aéroports effectuaient un contrôle aux points d'accès aux zones réglementées.</p> <p>En général, les non-passagers n'étaient pas contrôlés.</p> <p>Les non-passagers recevaient un laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, après une vérification exhaustive de leurs antécédents par TC, la GRC et le SCRS.</p>	<p>L'ACSTA a mis en œuvre des projets pilotes axés sur le contrôle des non-passagers à Calgary et à Thunder Bay.</p> <p>Le système de laissez-passer sera amélioré, à l'aide de la biométrie et de banques de données nationales.</p>
<p>Services de police dans les aéroports et à bord des aéronefs</p>	<p>Des agents de la GRC étaient affectés aux vols à destination du Reagan National Airport de Washington, D.C.</p> <p>Les administrations aéroportuaires se conformaient à leurs exigences réglementaires relativement aux services de police dans les aéroports.</p>	<p>On a élaboré le PCPTA. Ce programme permet d'offrir de la formation spécialisée aux agents de la GRC et d'accroître le financement, afin que la couverture soit étendue de manière à englober les vols intérieurs et d'autres vols internationaux.</p> <p>L'ACSTA fournit aux administrations aéroportuaires du financement sous accords de contributions destiné à couvrir une partie des coûts liés à la sûreté du transport aérien.</p>
<p>Identité</p>	<p>La responsabilité des transporteurs aériens à l'égard du contrôle préembarquement n'était guère évidente aux yeux du public.</p>	<p>L'uniformité des services, de la signalisation et des uniformes illustre clairement et de manière évidente la responsabilité de l'ACSTA.</p>

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a réussi à relever le défi d'établir un organisme et d'assumer les responsabilités prévues par son mandat. Alors que l'ACSTA est passé de la phase de démarrage à un état complètement opérationnel, elle a acquis un important savoir-faire en matière de sûreté du transport aérien. Toutefois, afin de s'acquitter efficacement de ses responsabilités actuelles, il est crucial que l'ACSTA envisage l'avenir tout comme son rendement passé.

En se tenant au fait de l'évolution technologique et en évaluant les meilleures pratiques internationales, l'ACSTA étudie continuellement des façons d'améliorer l'efficacité de ses programmes établis. En outre, par la présente analyse, l'ACSTA assume le rôle d'un partenaire important dans le domaine de la sûreté, non seulement en se préparant à s'acquitter de nouvelles responsabilités, mais aussi en participant activement à la mise au point de nouvelles initiatives suivant l'évolution du contexte mondial de la sûreté. 



4 ÉVALUATION DU RENDEMENT

Dans un esprit de bonne gouvernance d'entreprise, l'ACSTA est décidée à fournir des évaluations indépendantes de son rendement. L'ACSTA a élaboré un cadre qui permettra une évaluation objective de l'avancement de la réalisation de son mandat. La stratégie d'évaluation de chaque programme est axée sur trois questions centrales :

- Pertinence — Est-ce que le programme continue de favoriser les priorités d'entreprise et du gouvernement, et répond-t-il de façon réaliste à un besoin réel?
- Réussite — Le programme permet-il d'obtenir efficacement les résultats escomptés, dans les limites du budget et sans résultats négatifs indésirables? Si non, le programme permet-il de progresser vers les résultats escomptés?
- Rentabilité — Les méthodes employées pour obtenir les résultats sont-elles les plus appropriées et les plus efficaces par rapport à d'autres modes de prestation et de conception?

Bien que l'ACSTA soit opérationnelle depuis le 1^{er} avril 2002, au cours de ses premiers mois de fonctionnement, l'Administration en était encore dans sa phase de démarrage. Ainsi, elle n'a pas assumé la responsabilité directe du contrôle des passagers avant le 31 décembre 2002. Pour que les évaluateurs puissent procéder à leurs évaluations, ils doivent recueillir des données au moment où l'ACSTA a été entièrement opérationnelle pendant une période de plusieurs mois. Au cours de l'année qui vient, ils auront la possibilité d'effectuer ces évaluations et l'ACSTA présentera un compte rendu de leurs constatations dans le rapport annuel 2004.

Toutefois, à ce moment-ci, l'ACSTA peut présenter un compte rendu des mesures qu'elle a prises pour la vérification de ses opérations. De façon plus importante, l'ACSTA a embauché des experts-conseils pour la réalisation d'une analyse indépendante de vérification et de validation des principaux éléments de ses

activités. Le rapport a comporté l'examen des procédures de gestion des marchés, de l'achat et de l'installation de système de détection d'explosifs et du fonctionnement du Programme national de formation et de certification. La conclusion générale faisait état de la pertinence et de la bonne gestion de ces domaines. Les domaines nécessitant une amélioration ont été cernés et un plan de travail à cet égard a été élaboré et mis en oeuvre.



L'ACSTA a aussi mis sur pied une unité des opérations spéciales qui relève directement du Président et Chef de la direction. L'équipe est chargée de mettre à l'essai les opérations de contrôle dans les 89 aéroports désignés. L'unité des opérations spéciales vérifiera l'efficacité opérationnelle des procédures, la qualité et la surveillance du personnel et le service à la clientèle. L'initiative des opérations spéciales s'ajoute aux essais d'infiltration réalisés par Transports Canada, qui ont aussi examiné les opérations de contrôle de l'ACSTA. 



ÉTATS FINANCIERS

DESCRIPTION ET ANALYSE DE GESTION

Le lecteur doit lire le rapport de gestion suivant de l'ACSTA de concert avec les états financiers et les notes complémentaires présentés dans le Rapport annuel. Comme il s'agit de la première année d'exploitation de l'ACSTA, les états ne contiennent pas les chiffres correspondants de l'exercice précédent.

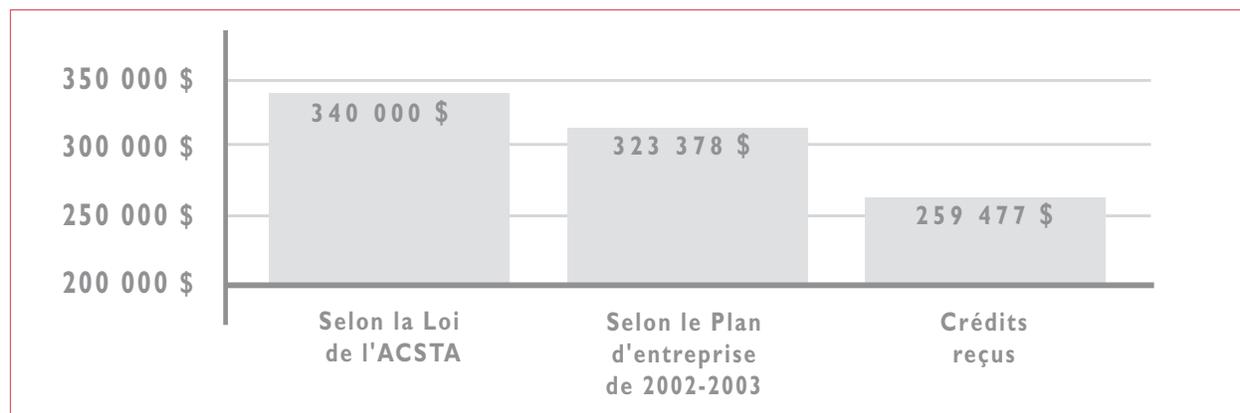
FINANCEMENT

L'ACSTA a été établie le 1^{er} avril 2002 comme société d'État sans but lucratif dont les revenus proviennent essentiellement de crédits du Trésor.

En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, 340,0 millions de dollars ont été votés au ministre des Transports à même le Trésor pour financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations engagées par l'ACSTA au cours de sa première année d'exploitation. Le 30 septembre 2002, l'ACSTA a préparé son premier Plan d'entreprise et, après avoir examiné avec soin ses besoins d'exploitation et d'immobilisations, elle a déterminé qu'elle aurait besoin de 323,4 millions de dollars pour sa première année d'exploitation, pour offrir aux Canadiens le niveau élevé de sûreté du transport aérien requis. Selon son second Plan d'entreprise, approuvé en partie par le gouverneur en conseil le 27 mars 2003, l'ACSTA a reçu l'autorisation de reporter 24,5 millions de dollars de fonds pour les dépenses d'immobilisations à l'exercice 2003-2004. Par conséquent, les crédits de la première année d'exploitation, compte tenu de l'ajustement pour le report approuvé, s'établissent à 298,9 millions de dollars. Le niveau de référence pour l'exercice 2002-2003 a été approuvé par l'entremise du processus du plan d'entreprise à 259,5 millions de dollars. La différence de 39,4 millions de dollars représente des crédits qui n'ont pas été utilisés.

Les crédits réels reçus au cours de l'exercice ont totalisé 259,5 millions de dollars, dont 170,3 millions de dollars ont été affectés à l'exploitation, et 89,2 millions de dollars, aux immobilisations.

Diagramme 5 : Crédits pour l'exercice terminé le 31 mars 2003



SITUATION FINANCIÈRE

ENCAISSE

Le solde de l'encaisse du compte bancaire de l'ACSTA au 31 mars 2003 était de 31,6 millions de dollars. L'ACSTA versera ces fonds à ses fournisseurs dans le cadre de ses activités courantes afin de payer le solde de 59,6 millions des crédateurs et charges à payer. Au cours de l'exercice 2004, Transports Canada fournira tous les mois à l'Administration suffisamment de fonds pour répondre à ses besoins.

DÉBITEURS

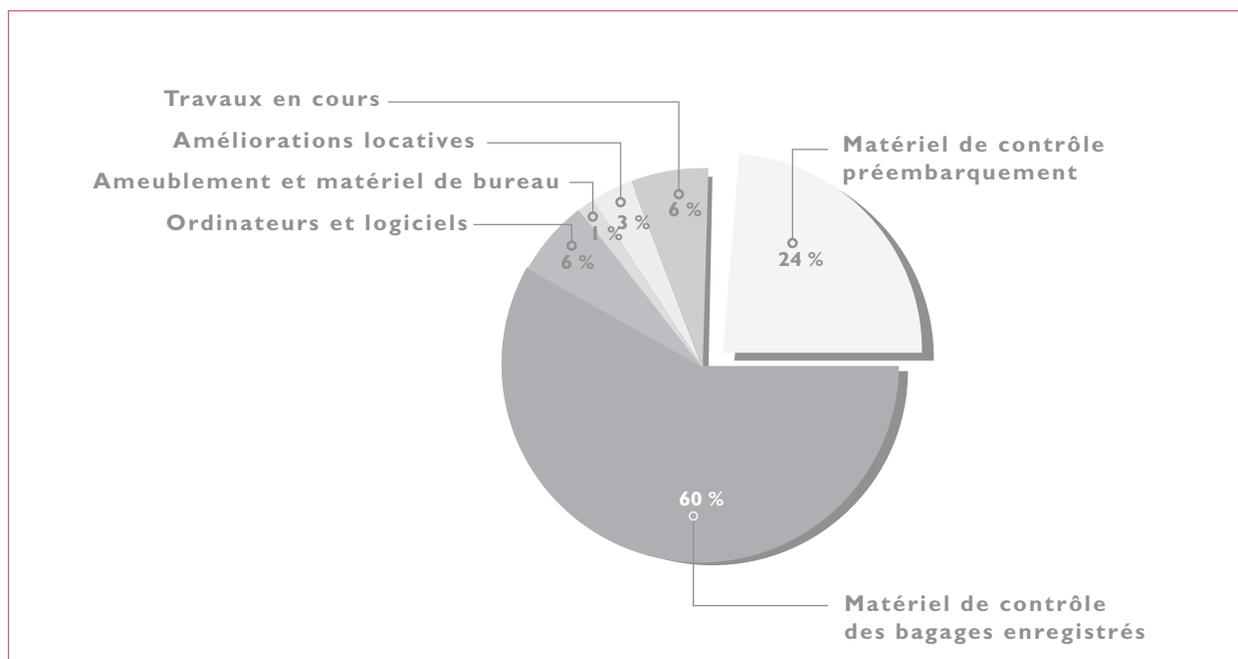
Le solde des débiteurs à la fin de l'exercice s'établissait à 45,4 millions de dollars. Il était composé en grande majorité des crédits parlementaires de 40,5 millions de dollars.

IMMOBILISATIONS

Des immobilisations d'une valeur comptable nette de 110,6 millions de dollars ont été comptabilisées au 31 mars 2003. Elles représentaient des actifs de 120,5 millions de dollars moins l'amortissement de 9,9 millions de dollars. Ces actifs de 120,5 millions de dollars comprenaient du matériel de contrôle d'une

valeur comptable nette de 48,0 millions de dollars, transféré à l'ACSTA par Transports Canada, pour un prix d'achat symbolique de 1 dollar.

Diagramme 6 : Valeur comptable nette des immobilisations au 31 mars 2003 par catégorie



CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

Le solde de 59,6 millions de dollars des créditeurs et charges à payer à la fin de l'exercice est composé de paiements réguliers à des fournisseurs pour l'exploitation courante, de même que de créditeurs pour l'acquisition d'immobilisations.

FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS REPORTÉ

Le financement d'immobilisations reporté reflète la nature du financement de l'ACSTA, car les acquisitions d'immobilisations sont faites avec des fonds provenant du Trésor. Aussi, le financement d'immobilisations reporté est un passif qui compense la valeur non amortie des immobilisations. Ce financement d'immobilisations reporté comprend 13,2 millions de dollars, qui représentent un crédit facturé en mars 2003, reçu en avril 2003, mais qui n'avait pas été utilisé au 31 mars 2003.

LIQUIDITÉ

Le ratio actuel de liquidité de l'ACSTA est de 1,43. On le calcule en divisant l'actif à court terme, soit 85,2 millions de dollars, par le passif à court terme, soit 59,6 millions de dollars. On considère généralement qu'un tel ratio permet de répondre aux obligations à court terme. Plus particulièrement, il indique que le solde de l'encaisse est adéquat.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

L'état des résultats et de l'avoir contient une charge de 125,7 millions de dollars au titre du contrôle pré-embarquement pour l'exercice terminé le 31 mars 2003. Au cours de la période du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2002, l'ACSTA a assumé la responsabilité financière du contrôle préembarquement en remboursant les principaux transporteurs. Depuis le 31 décembre 2002, l'ACSTA assume toutes les responsabilités opérationnelles et financières du contrôle préembarquement, en reprenant les contrats avec les fournisseurs de services de contrôle existants.

La majorité des 125,7 millions de dollars a servi à payer les services de contrôle. Cette somme contenait aussi des fonds pour la formation des contrôleurs, les stocks destinés à la consommation pour les dispositifs de détection d'explosifs, ainsi que l'amortissement du matériel de détection d'explosifs nécessaire au contrôle préembarquement.

PROGRAMMES DE POLICE LIÉS À LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN ET CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Les coûts des programmes de police liés à la sécurité du transport aérien et aux contrôles des bagages enregistrés ont totalisé 37,2 millions de dollars. Ils comprenaient des contributions à certaines autorités aéroportuaires pour compenser partiellement les coûts des services de police liés à la sécurité du transport aérien, du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA) (agents de la GRC sur les vols), et tous les coûts associés au contrôle des bagages enregistrés.

ADMINISTRATION

L'état des résultats et de l'avoir contient des frais d'administration de 11,9 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 mars 2003. Ces coûts comprennent les salaires, les avantages et les services professionnels des employés et des experts-conseils du siège social de l'ACSTA, ainsi que les frais de location et d'installation connexes. Le siège social de l'ACSTA appuie les activités par la prestation de services de TI, de services liés aux ressources humaines, de services d'administration financière et de planification, ainsi que pour l'administration des contrats des fournisseurs de services de contrôle.

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS ET SYSTÈME AMÉLIORÉ DE LAISSEZ-PASSER DE ZONES RÉGLEMENTÉES

Les coûts de ces deux programmes sont négligeables pour l'exercice 2003. Les deux programmes ont été confiés à l'ACSTA le 5 novembre 2002. Des coûts plus représentatifs de ces programmes seront engagés au cours de l'exercice 2004.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES POUR LES CHARGES D'EXPLOITATION

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comprennent un montant de 4,2 millions de dollars facturé en mars 2003, reçu en avril 2003, mais qui n'avait pas été utilisé au 31 mars 2003.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION NET DE L'EXERCICE

Le résultat d'exploitation net de l'exercice terminé le 31 mars 2003 est de 6,1 millions de dollars. Il comprend principalement un crédit pour l'exploitation de 4,2 millions de dollars qui a été reçu, mais qui n'a pas été utilisé.

AVOIR

Stocks de pièces de rechange	4,4	\$
Partie non dépensée du financement pour l'exploitation	4,2	
Frais payés d'avance	0,2	
Avoir à la fin de l'exercice	8,8	\$

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers contenus dans le Rapport annuel. Ces états ont été recommandés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration. Ils ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui étaient appropriés dans les circonstances. L'information contenue dans le Rapport annuel est conforme à celle que contiennent les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration maintient des systèmes de contrôle interne et applique des politiques et des procédures conçus pour donner l'assurance raisonnable que l'information financière produite est pertinente et fiable. De plus, ces systèmes de contrôle visent à protéger les actifs de l'Administration.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, composé uniquement d'administrateurs qui ne font pas partie de l'Administration, se réunit fréquemment avec les vérificateurs externes, le Bureau du vérificateur général et la direction pour veiller à ce que les actifs de l'organisation soient protégés adéquatement et pour examiner l'information financière et le système de contrôle interne de l'Administration.

Le vérificateur externe de l'Administration, qui est la vérificatrice générale du Canada, est chargé de vérifier les états financiers et de produire un rapport sur sa vérification.

Le Président et Chef de la direction,



Jacques Duchesneau, C.M.

Le Vice-président et Chef de la direction financière,



Michael J. McLaughlin, CMA

Le 16 mai 2003



Office of the Auditor General of Canada
Bureau du vérificateur général du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2003 et les états des résultats et de l'avoir et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et aux règlements administratifs de l'Administration.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada
Le 16 mai 2003

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Bilan

Au 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

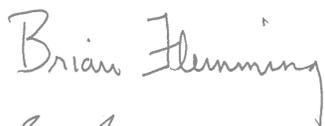
	2003	
Actif		
À court terme		
Encaisse	31 675	\$
Débiteurs (note 4)	45 437	
Stocks de pièces de rechange	4 398	
Frais payés d'avance (note 5)	3 718	
	85 228	
Immobilisations (note 6)	110 616	
	195 844	\$
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	59 568	\$
À long terme		
Financement d'immobilisations reporté (note 7)	127 320	
Avantages sociaux futurs (note 8)	165	
	127 485	
Avoir	8 791	
	195 844	\$

Engagements (note 10)

Approuvé au nom du Conseil d'administration

Brian Flemming

Président du conseil



Murray Sigler

Directeur



Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des résultats et de l'avoir

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

	2003	
Charges		
Contrôle préembarquement	125 698	\$
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	37 170	
Administration	11 976	
Contrôle des non-passagers	39	
Système amélioré de laissez-passer de zones réglementées	39	
	174 922	
Produits		
Intérêt et autres produits	910	
	174 012	
Coût d'exploitation net avant le financement public		
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 3)	170 261	
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 7)	9 866	
	180 127	
Résultat d'exploitation net de l'exercice	6 115	\$
Apports de Transports Canada (note 11)	2 676	
Avoir à la fin de l'exercice	8 791	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

	2003	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Résultat d'exploitation net de l'exercice	6 115	\$
Éléments sans incidence sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations	9 866	
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(9 866)	
Avantages sociaux futurs	165	
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse (note 12)	12 206	
	18 486	
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Crédits parlementaires		
Financement des immobilisations (note 3)	89 216	
	89 216	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(76 027)	
	(76 027)	
Augmentation de l'encaisse	31 675	
Encaisse à la fin de l'exercice	31 675	\$

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie : Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2003, l'intérêt reçu a totalisé 901 \$.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

1. Autorisation, objectifs et programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la « *Loi sur l'ACSTA* »), S.C. 2002. c. 9.s.2, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2002.

Par la création de l'ACSTA, le gouvernement visait les objectifs suivants : rehausser la sûreté du transport aérien; accroître la confiance du public à l'égard du système de sûreté; accroître la visibilité du gouvernement dans la sûreté du transport aérien; fournir une approche uniforme au sein du système; intégrer les services de sûreté du transport aérien; et rendre des services de façon efficace et efficiente tout en tenant compte des intérêts du public voyageur. En assumant la responsabilité de certaines fonctions liées à la sûreté du transport aérien assumée auparavant par le secteur privé, le gouvernement du Canada a indiqué clairement que les mesures prises par l'ACSTA devaient être dictées par des considérations liées à la sûreté, et non par des considérations d'ordre économique.

Le principal objectif de l'ACSTA est de poursuivre les objectifs du gouvernement du Canada en s'acquittant de manière efficace des responsabilités qui lui ont été confiées. Les responsabilités de l'ACSTA en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* visent cinq secteurs importants :

1. le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;
3. le contrôle des bagages enregistrés;
4. les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien;
5. le contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports;
6. la mise en place d'un système amélioré de laissez-passer de zones réglementées dans les grands aéroports canadiens.

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports et à l'établissement d'un système amélioré de laissez-passer de zones réglementées dans les grands aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien. La planification initiale de ces responsabilités a été effectuée au cours de la période de novembre 2002 à mars 2003, et les charges liées à la mise en œuvre ont commencé à être engagées essentiellement après le 1^{er} avril 2003.

L'ACSTA n'est pas soumise à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'ACSTA ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent les principales conventions comptables suivantes.

a) Stocks de pièces de rechange

Les pièces de rechange sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré ou du coût de remplacement.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé. Le coût des immobilisations comprend les frais d'expédition et d'installation. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire au cours de la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Matériel de contrôle préembarquement	7 ans
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	7 ans
Ordinateurs et logiciels	3 ans
Ameublement et matériel de bureau	5 ans

Les améliorations locatives sont capitalisées et amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie des locations.

Les sommes incluses dans les travaux en cours sont transférées à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont terminés, et sont ensuite amorties selon la convention énoncée ci-dessus.

c) Avantages sociaux

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS) pour offrir des avantages de retraite à ses employés. Les coûts de ces régimes sont déterminés au moyen de la méthode de répartition des prestations au pro rata des années de service et à partir des hypothèses les plus probables de la direction. La dernière évaluation a été effectuée par un actuaire indépendant le 31 décembre 2002. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées était fondé sur les taux du marché des obligations à long terme de qualité supérieure. Les actifs de la caisse de retraite sont évalués à leur juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu des actifs du régime.

La charge de retraite nette comprend les prestations de retraite déterminées par calcul actuariel pour les services rendus au cours de l'exercice, les intérêts théoriques sur les obligations prévues au titre des régimes de retraite, moins les intérêts créditeurs sur les actifs des régimes et l'amortissement des gains ou pertes actuariels et des autres éléments sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par le régime. Les gains ou pertes actuariels ne sont amortis que si le gain actuariel net ou la perte actuarielle nette au début de l'exercice dépasse de 10 p. 100 le plus élevé de l'obligation au titre des prestations constituées et de la juste valeur des actifs des régimes.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

L'écart cumulatif entre la charge de retraite et les cotisations est présenté au bilan comme avantages sociaux futurs.

L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux à ses employés après leur départ à la retraite, notamment des indemnités de vacances, des prestations d'invalidité à court et à long terme, et des soins de santé, des soins dentaires et une assurance-vie. À l'exception des indemnités de vacances, le coût de ces avantages est passé en charge au fur et à mesure qu'ils sont accumulés par les employés et il est déterminé par calcul actuariel conformément aux méthodes utilisées pour les régimes de retraite. Les indemnités de vacances sont calculées en fonction des salaires en vigueur à la fin de l'exercice pour toutes les vacances non utilisées et accumulées par les employés.

d) Crédits parlementaires et financement d'immobilisations reporté

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont comptabilisés dans l'état des résultats et de l'avoir. Les crédits parlementaires pour les dépenses d'immobilisations sont comptabilisés au bilan comme financement d'immobilisations reporté, et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent. Lors de l'aliénation des immobilisations amortissables financées, l'ACSTA constate dans ses résultats tout le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache à ces immobilisations.

e) Conversion des devises

Les opérations en devises sont converties aux taux de change en vigueur à la date des opérations. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les gains de change découlant de la conversion des soldes en devises sont inclus dans les autres produits. Les pertes de change découlant de la conversion des soldes en devises sont incluses dans les frais d'administration.

f) Incertitude relative à la mesure

Pour préparer ses états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit se servir d'hypothèses et d'estimations qui influent sur les actifs et les passifs déclarés et l'information présentée sur les actifs et les passifs éventuels à la date des états financiers et les montants des produits et des charges communiqués au cours des périodes de rapport. La durée de vie utile estimative des immobilisations et les avantages sociaux futurs sont les éléments les plus importants qui font appel à des estimations. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

g) Facteurs liés à la sûreté

Dans l'intérêt de la sûreté des aéroports du Canada et conformément à l'article 32 de la *Loi sur l'ACSTA*, l'information sur les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien n'est pas rendue publique. Par conséquent, l'état des résultats combine les charges pour le contrôle des bagages enregistrés et les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

3. Crédits parlementaires

Les crédits du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Les crédits parlementaires approuvés et les montants utilisés par l'ACSTA au cours de l'exercice s'établissent comme suit :

Crédits utilisés

Crédits approuvés

Crédits parlementaires approuvés selon la <i>Loi sur l'ACSTA</i> , pour 2002-2003	340 000	\$	
Montant reporté approuvé pour les exercices ultérieurs conformément au Plan d'entreprise de 2002-2003	(16 622)		
Montant reporté approuvé pour les exercices ultérieurs conformément au Plan d'entreprise de 2003-2004	(24 521)		
			298 857 \$

Crédits inutilisés

Partie inutilisée des crédits parlementaires			(39 380)
--	--	--	----------

Crédits utilisés

Financement de l'exploitation	170 261		
Financement des immobilisations	89 216	259 477	\$

4. Débiteurs

Les débiteurs sont composés de ce qui suit :

Crédits parlementaires	40 477	\$
TPS	2 396	
Divers	2 564	
	45 437	\$

5. Frais payés d'avance

Les frais payés d'avance sont composés de ce qui suit :

Dépôt pour l'achat d'immobilisations	3 515	\$
Divers	203	
	3 718	\$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

6. Immobilisations

	Coût		Amortissement cumulé		Valeur comptable net	
Matériel de contrôle pré-embarquement	30 235	\$	4 220	\$	26 015	\$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	72 062		4 379		67 683	
Ordinateurs et logiciels	7 171		1 073		6 098	
Ameublement et matériel de bureau	1 630		98		1 532	
Améliorations locatives	2 868		96		2 772	
Travaux en cours	6 516		—		6 516	
	120 482	\$	9 866	\$	110 616	\$

Le 1^{er} avril 2002, Transports Canada a transféré à l'ACSTA du matériel de contrôle d'une valeur comptable nette de 47 970 \$ pour un prix d'achat de 1 \$. La valeur comptable nette de ces actifs a été comptabilisée comme financement d'immobilisations reporté et sera amortie au même taux que le matériel de contrôle.

7. Financement d'immobilisations reporté

Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations	89 216	\$
Transfert de matériel de contrôle de Transports Canada à la valeur comptable nette	47 970	
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(9 866)	
Solde à la fin de l'exercice	127 320	\$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

8. Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi des régimes de retraite à prestations déterminées et offre d'autres avantages de retraite et postérieurs à la retraite à ses employés. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire ouvrant droit à pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi. Les employés sont tenus de cotiser au régime en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, en fonction des évaluations actuarielles, et verse des paiements mensuels à la caisse de retraite.

Selon l'évaluation actuarielle des régimes de retraite et des autres régimes d'avantages sociaux au 31 décembre 2002, l'état des régimes s'établissait comme suit :

	Retraite (RRE et RRS)		Autres régimes d'avantages	
Obligation au titre des prestations constituées				
Obligation au titre des prestations	—	\$	436	\$
Coût des services	180		38	
Frais d'intérêt	68		6	
Transfert aux régimes	5 227		—	
Coût des services passés	811		—	
Perte actuarielle	353		58	
<hr/>				
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre 2002	6 639	\$	538	\$
<hr/>				
Actif des régimes				
Rendement prévu des actifs des régimes	52	\$	—	\$
Gain actuariel	4		—	
<hr/>				
Rendement réel des actifs des régimes	56		—	
Cotisations de l'ACSTA	—		—	
Cotisations des participants aux régimes	—		—	
Prestations versées	—		—	
Débiteurs au titre du transfert	5 227		—	
<hr/>				
Juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2002	5 283	\$	—	\$
<hr/>				
Rapprochement avec la situation capitalisée				
Obligation au titre des prestations constituées	6 639	\$	538	\$
Actifs	5 283		—	
<hr/>				
Excédent/(passifs non capitalisés)	(1 356)		(538)	
Ajustement des cotisations du 4 ^e trimestre	88		—	
<hr/>				
	(1 268)		(538)	
Coût des services passés non amortis	804		430	
Perte nette non amortie	349		58	
<hr/>				
Passif au titre des prestations constituées au 31 mars 2003	(115)	\$	(50)	\$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

Comme l'ACSTA a versé des cotisations à la caisse entre la date de mesure et la date de la fin de l'exercice, il faut apporter un ajustement pour ces cotisations dans le rapprochement de l'état capitalisé du régime présenté dans les notes.

Eléments de la charge

Coût des services	180	\$	38	\$
Frais d'intérêt	68		6	
Rendement prévu des actifs des régimes	(52)		—	
Amortissement du coût des services passés	7		6	
Amortissement du gain actuariel (de la perte actuarielle)	—		—	
Charge/(produit) de retraite au 31 mars 2003	203	\$	50	\$

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour la mesure des obligations au titre des prestations constituées de l'ACSTA sont les suivantes :

	Régimes de retraite	Autres régimes d'avantages sociaux
Taux d'actualisation	7,00 %	7,00 %
Rendement prévu des actifs des régimes	6,75 %	n/a
Inflation	3,00 %	3,00 %
Taux d'augmentation de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	4,75 %	4,75 %

Les employés mutés de la fonction publique fédérale ont la possibilité de transférer leurs avantages et obligations de retraite au régime de retraite de l'ACSTA lorsqu'un accord réciproque de transfert de pension aura été signé, ou de les laisser dans le Fonds de pensions de retraite de la fonction publique jusqu'à leur retraite. La direction a supposé que tous les employés qui en avaient le droit transféreraient leurs crédits de retraite. On estime que le transfert des avantages de retraite donnera lieu à un passif non capitalisé de 811 \$, selon des obligations estimatives de 6 038 \$ et des actifs estimatifs de 5 227 \$.

Le passif non capitalisé sera amorti sur la durée résiduelle moyenne estimative prévue d'activité des employés actifs.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

9. Instruments financiers

Les instruments financiers de l'ACSTA comprennent l'encaisse, les débiteurs et les créditeurs et charges à payer. La direction croit que la valeur comptable des deux derniers instruments financiers représente approximativement leur juste valeur, en raison du peu de temps qui reste jusqu'à l'échéance.

10. Engagements

(a) Contrats de location-exploitation

L'ACSTA a conclu des contrats de location-exploitation pour la location de matériel et de locaux. Les loyers annuels minimums aux termes de ces contrats de location-exploitation sont les suivants :

Exercice se terminant le 31 mars

2004	1 816	\$
2005	1 723	
2006	1 609	
2007	1 673	
2008	1 600	
2009 à 2012	6 003	
	14 424	\$

(b) Autres obligations contractuelles

L'ACSTA a conclu divers contrats pour les trois prochains exercices pour :

- des achats de matériel,
- des services de contrôle,
- l'entretien de l'équipement.

Exercice se terminant le 31 mars

2004	106,255	\$
2005	4,122	
2006	30	
	110,407	\$

Pour les raisons invoquées à la note 2g), les engagements portant sur les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien ne sont pas présentés dans cette note.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

de l'exercice terminé le 31 mars 2003

(en milliers de dollars)

11. Opérations entre apparentés

LACSTA est apparentée à Sa Majesté du chef du Canada, y compris au gouvernement du Canada, à ses ministères et autres organismes. LACSTA conclut des opérations à leur valeur marchande avec ces entités dans le cours normal de ses activités, et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*.

LACSTA a conclu les opérations suivantes avec des apparentés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2003.

- a) Sa Majesté, qui est représentée par la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Pour les raisons invoquées à la note 2g), les charges touchant les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien ne sont pas présentés dans cette note.
- b) Sa Majesté, qui est représentée par Conseils et Vérification Canada (CVC). CVC fournit des services de vérification des factures pour le programme de contrôle préembarquement. Les charges de l'exercice ont totalisé 670 \$, le solde à payer étant de 259 \$.
- c) Sa Majesté, qui est représentée par le ministère de la Justice. Le ministère de la Justice a détaché des employés dans le cadre du programme Échanges Canada. Les charges de l'exercice ont totalisé 44 \$.
- d) Sa Majesté, qui est représentée par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). TPSGC fournit des services de traduction à l'ACSTA, ainsi que des services d'interconnexion de réseau. Au cours de l'exercice, les charges ont totalisé 291 \$, et le solde impayé est de 162 \$.
- e) Sa Majesté, qui est représentée par Transports Canada. Comme il est indiqué à note 6, Transports Canada a transféré des immobilisations totalisant 47 970 \$. Transports Canada a également transféré gratuitement des pièces de rechange et des pièces destinées à la consommation d'une valeur comptable nette de 2 086 \$ et 590 \$ respectivement. Cela constitue un apport à l'avoir.
De plus, Transports Canada a détaché des employés dans le cadre du programme Échange Canada, fourni des services contractuels et des brochures « Prenez l'air averti ». Au cours de l'exercice, les charges ont totalisé 694 \$, et le solde impayé, 151 \$.

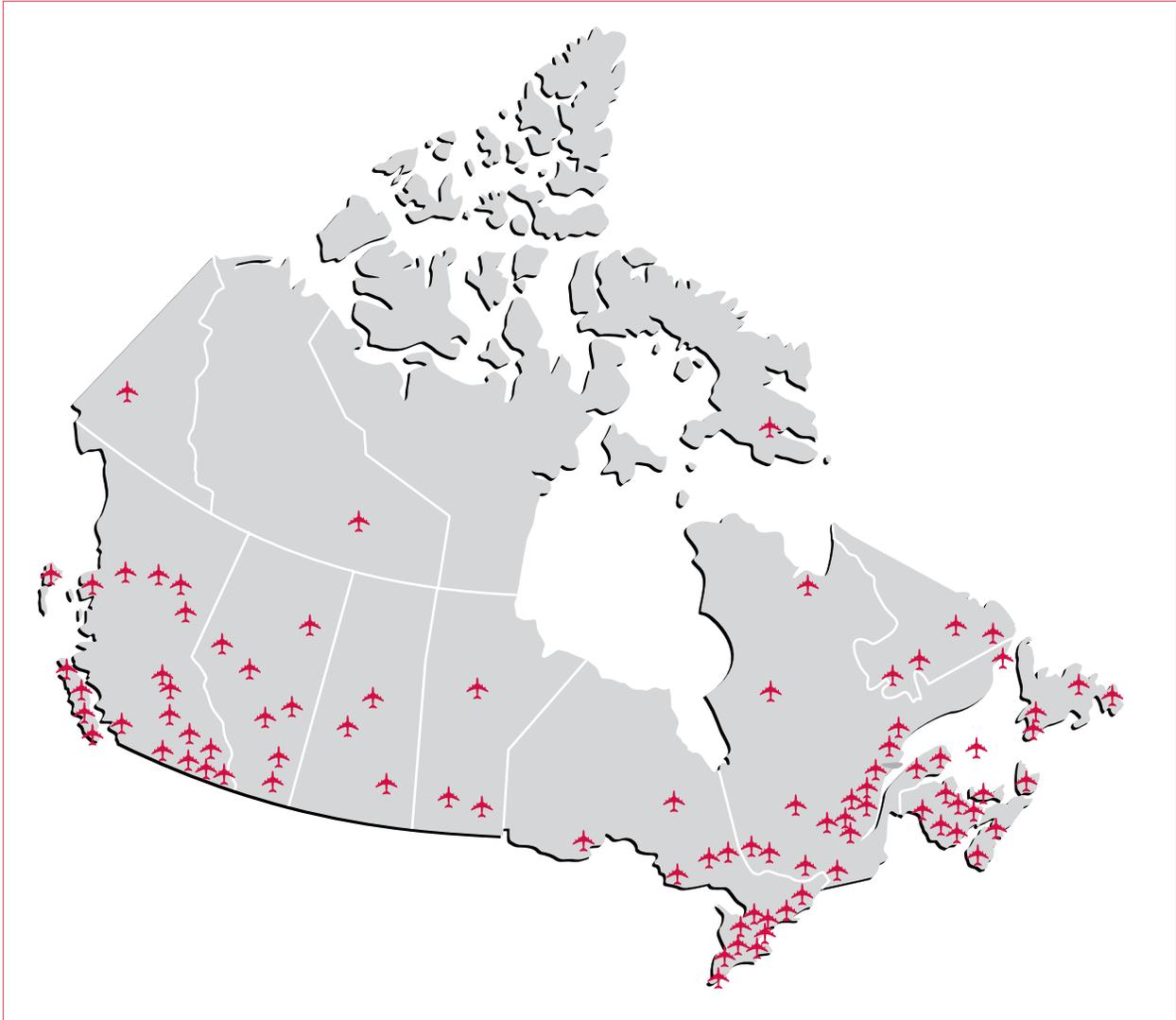
12. Variation nette des soldes des fonds de roulement hors caisse

	2003
Débiteurs	(45 426) \$
Stocks de pièces de rechange	(2 312)
Frais payés d'avance	387
Créditeurs et charges à payer	59 568
	12 206 \$

Comme il est indiqué à la note 4, l'écart de 3 516 \$ dans les frais payés d'avance provient d'un dépôt donné pour des immobilisations. Ce montant est inclus dans les crédits parlementaires utilisés pour le financement d'immobilisations. En outre, tel qu'indiqué à la note 11e), les pièces destinées à la consommation avaient d'abord été inscrites à titre de frais payés d'avance.

ANNEXE 1

Aéroports désignés



Aéroports désignés

Région	Aéroport		
Atlantique Total : 18	Halifax Charlottetown Fredericton Gander Moncton St. John's	Saint John Bathurst Charlo Churchill Falls Deer Lake Goose Bay	St. Anthony St. Leonard Stephenville Sydney Wabush Yarmouth
Québec Total : 20	Dorval Mirabel Québec Alma Bagotville Baie-Comeau Chibougamau/Chapais	Gaspé Îles-de-la-Madeleine Kuujuaq Kuujuarapik La Grande Rivière La Grande – 3 La Grande – 4	Lourdes-de-Blanc- Sablon Mont-Joli Roberval Rouyn-Noranda Sept-Îles Val d'Or
Ontario Total : 15	Ottawa Toronto (Pearson) London Sudbury Thunder Bay	Toronto (centre municipal) Windsor Hamilton Kingston Kitchener-Waterloo	North Bay Sarnia Sault Ste-Marie Timmins Toronto/Buttonville
Prairies et Nord Total : 16	Calgary Edmonton Winnipeg Iqaluit Regina Saskatoon	Whitehorse Yellowknife Brandon Fort McMurray Grande Prairie	Lethbridge Lloydminster Medicine Hat Prince Albert Thompson
Pacific Total: 20	Vancouver Kelowna Prince George Victoria Abbotsford Campbell River Castlegar	Comox Cranbrook Dawson Creek Fort St. John Kamloops Nanaimo Penticton	Prince Rupert Quesnel Sandspit Smithers Terrace Williams Lake

ANNEXE 2

Glossaire

Administration aéroportuaire	Exploitant d'un aéroport mentionné dans la <i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i> .
ASA	Agent de la sûreté aérienne; agent de la GRC spécialement formé qui est présent à bord de certains vols.
PCPTA	Programme canadien de protection des transporteurs aériens.
Loi sur l'ACSTA	<i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i> .
CTX	Type d'appareil radioscopique de détection d'explosif.
Aéroports désignés	Les 89 aéroports énumérés à l'annexe 1, où l'ACSTA est chargée de fournir des services de contrôle conformément aux règlements établis par Transports Canada.
SDE	Système de détection d'explosif : système manuel ou automatisé utilisé principalement pour vérifier la présence d'explosif dans les bagages de cabine et les bagages enregistrés.
SALPZR	Système amélioré de laissez-passer dans les zones réglementées : système national élaboré par l'ACSTA pour un meilleur contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports.
DTE	Détecteur de traces d'explosifs : matériel utilisé manuellement pour détecter des traces infimes de résidus d'explosifs sur les parois extérieures des bagages de cabine et des bagages enregistrés.
CBE	Contrôle des bagages enregistrés : contrôle des bagages enregistrés au moyen d'un SDE.
CNP	Contrôle des non-passagers : contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent tous les travailleurs des aéroports qui ont accès aux zones réglementées, notamment, équipage de conduite, ravitailleur, traiteur, préposé au nettoyage d'avions, personnel d'entretien, bagagiste, personnel de concession, etc.
CPE	Contrôle préembarquement : comprend le contrôle des passagers ainsi que de leurs possessions et bagages de cabine.
VDS	Marque d'appareil radioscopique de détection d'explosif.
VIS	Marque d'appareil radioscopique de détection d'explosif.

