



Jun 2006

Enquête auprès des passagers

Quatre ans et demi après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, 94 % des passagers (contre 88 % en 2005) affirment avoir confiance dans les systèmes mis en place pour assurer la sûreté du transport aérien dans les aéroports canadiens, si l'on en croit les résultats d'un nouveau sondage.

L'augmentation la plus spectaculaire concerne le nombre de passagers qui affirment avoir un très haut niveau de confiance. Cette marge a atteint 79 % des passagers interrogés en 2006 contre 43 % en 2005.

Les résultats du sondage, commandé par l'ACSTA, et réalisé par Decima Research Inc., reposent sur des entrevues menées auprès de 2 929 passagers dans 16 aéroports du Canada entre le 8 et le 17 mars 2006.

« Les résultats sont encourageants puisqu'ils confirment que nous suivons la trajectoire prévue et que nous répondons aux besoins du public voyageur en collaborant avec nos partenaires pour offrir l'un des meilleurs systèmes de sûreté du transport aérien du monde », de dire M. Duchesneau.

M. Duchesneau pense que ce gain de confiance est sans doute attribuable au fait que les passagers qui prennent l'avion dans un aéroport canadien sont protégés par l'un des systèmes de sûreté du transport aérien les plus évolués du monde. « Par exemple, l'ACSTA dépasse les normes de sûreté internationales en vigueur en contrôlant 100 % de tous les bagages enregistrés à bord des vols internationaux et à bord des vols commerciaux intérieurs qui décollent de certains aéroports désignés. »

Le sondage a également révélé que, comme c'était déjà le cas en 2005, l'écrasante majorité des répondants sont satisfaits de l'expérience globale qu'ils vivent aux postes de contrôle de sûreté. Neuf passagers sur dix sont satisfaits des éléments suivants :

- traitement équitable de la part des agents de contrôle (94 %);

Suite à la page 8

CETTE ÉDITION

Message du président et chef de la direction	2
Dave Smith – Lauréat du prix annuel du chef de la direction pour 2005-2006 ...	3
AGILE : une stratégie antiterroriste pour l'ACSTA	4
Le Président et Chef de la direction de l'ACSTA donne une conférence à l'IUTO	5
L'ACSTA au Sommet sur la sécurité nationale	6
Un Jour dans la vie de... ..	7
La saison estivale approche à grands pas – Contrôle des touristes	8
Contactez INFO ACSTA	8



Le contrôle pendant l'été... Voir page 8



Message du président et chef de la direction

L'importance des partenariats publics-privés

L'ACSTA a un rôle crucial à jouer au sein du milieu de la sécurité nationale. En sa qualité d'organisme fédéral chargé de sécuriser les éléments critiques du réseau de transport aérien du Canada, l'ACSTA fait partie intégrante des infrastructures de sécurité nationales.

Tandis que nous entamons notre quatrième année d'existence, le moment semble bien choisi d'établir l'importance des partenariats publics-privés pour atteindre les objectifs de sécurité nationale.

La nature évolutive des menaces terroristes s'est accompagnée de nouvelles notions sur ce que l'on entend au juste par « sécurité nationale ». Jadis, la sécurité nationale était du ressort des pouvoirs publics et l'apanage exclusif de l'armée, du ministère des Affaires étrangères et du milieu du renseignement. La sécurité nationale consistait à sécuriser nos frontières, à nous défendre contre des pays

hostiles et à empêcher les gouvernements étrangers d'avoir accès aux renseignements sensibles nous concernant.

Aujourd'hui, toutefois, la sécurité nationale est bien plus que cela. Mais, avant tout, c'est une responsabilité partagée. Le gouvernement ne peut l'assumer à lui seul, il a besoin du concours indéfectible du secteur privé. La sécurité nationale réclame également l'entière participation de chaque citoyen. Même si la sécurité nationale consiste toujours à protéger les frontières du pays, elle vise également à défendre des valeurs et des libertés partagées. Il s'agit de nous protéger contre les terroristes et également contre d'autres menaces moins classiques.

Pour relever les défis du contexte des menaces actuelles, nous devons rechercher des solutions nouvelles et novatrices. Comme nous aimons tant à le dire, nous devons constamment « réfléchir en dehors des sentiers battus ». Le fait d'établir des partenariats avec des entreprises et des industries du secteur privé nous aide à atteindre cet objectif de plus d'une façon.

Prenez l'exemple de l'ACSTA et de ses fournisseurs de services. Ce partenariat étroit illustre la façon dont un organisme du gouvernement fédéral peut collaborer avec le secteur privé pour fournir un service de sécurité essentiel et critique : les formalités de contrôle aux aéroports. Tandis que nos fournisseurs de services se concentrent sur la gestion quotidienne opérationnelle des services de contrôle, qui est un domaine où ils excellent, l'ACSTA peut concentrer toute son attention sur les objectifs stratégiques plus généraux qui ont trait à la sûreté de l'aviation.

Ensemble, nous avons réussi à faire de l'industrie canadienne du transport aérien une cible renforcée. Manifestement, les partenariats publics-privés permettent d'atteindre des objectifs mutuellement bénéfiques sans compromettre l'intégrité

des services publics, même dans l'univers crucial de la sécurité.

Sécuriser les maillons les plus faibles

À l'instar de la sécurité nationale, la sécurité internationale est une responsabilité partagée. Aucun pays ne peut l'assumer à lui seul. Cela est particulièrement vrai lorsqu'on parle de sûreté de l'aviation en raison de l'interdépendance du réseau mondial de transport aérien.

Le mois dernier, j'ai eu l'honneur de prendre la parole à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment devant les 36 ambassadeurs et représentants permanents auprès du Conseil de l'OACI, les 19 commissaires à la Navigation aérienne, les hauts membres du Secrétariat, et des observateurs comme l'IATA. Après avoir réussi à instaurer la coopération dans les domaines fonctionnels de la sécurité, de la navigation, des communications et des technologies, l'OACI cherche aujourd'hui à resserrer les collaborations sur les questions de sécurité.

Pour décrire le caractère critique de la coopération internationale pour l'OACI, j'ai employé l'analogie d'une chaîne. La sûreté de l'aviation est comme une chaîne en ce sens qu'elle n'est pas plus résistante que son maillon le plus faible. Le réseau mondial de transport est à ce point interdépendant que la sécurité d'un pays n'est pas plus efficace que la sécurité d'autres pays.

Cela est incontestablement vrai pour nous tous qui vivons au Canada, et qui nous efforçons ensemble d'assurer la sûreté de l'aviation. Chacun d'entre nous est comme un maillon de la chaîne de sécurité, s'étendant d'un océan à l'autre. Nous avons chacun un rôle particulier à jouer, que ce soit ici au siège de l'ACSTA ou au front, aux postes de contrôle.

Suite à la page 8

Dave Smith – Lauréat du prix annuel du chef de la direction pour 2005-2006



resté de 1992 à janvier 2003. Enfin, il a été recruté par l'ACSTA comme gestionnaire général des opérations de contrôle. Après la restructuration, il est devenu gestionnaire général des opérations de contrôle pour la région du Centre, laquelle englobe la totalité de l'Ontario et Iqaluit.

Dave est marié, il a trois enfants et un nouveau petit-fils, William, né le lendemain de Noël et qui pousse comme une mauvaise herbe. Par ailleurs, son fils Brian doit se marier au mois d'août, quelle vie chargée! À ses moments libres, Dave aime beaucoup voyager et il est également photographe amateur... Un homme de tous les talents...

Que pouvons-nous dire d'autre sinon lui adresser toutes nos félicitations et le remercier de son engagement indéfectible. Quel plaisir de vous compter parmi nous! ■

Nous sommes vraiment fiers de vous Dave!

Voici un petit topo sur Dave...

Dave a été deux fois candidat au prix de l'employé du mois, la première fois en avril 2005 et la deuxième en février 2006, pour ses qualités extraordinaires de dirigeant et son aptitude à résoudre les problèmes. Dans sa vie professionnelle, Dave est exceptionnellement motivé et dévoué à son travail. Les Services de coordination font régulièrement appel à ses conseils et il passe pour un expert dans ce domaine. C'est un véritable pilier des Opérations et la qualité et la quantité de travail qu'il abat est exceptionnelle sous tous les rapports. Il se voue entièrement à son travail et il est en grande partie responsable de certains de nos récents succès. Dave est un

personnage très sympathique qui est aimé de ses collègues.

Dave est né en Nouvelle-Écosse, dans une petite ville du nom de New Glasgow. À l'âge de 18 ans, il a débuté sa carrière au sein de la GRC. Il a passé neuf ans à Terre-Neuve, trois ans en Colombie-Britannique, et cinq ans à Ottawa à l'administration centrale de la GRC ainsi que dix ans à enseigner au Collège canadien de police à Ottawa. Il a passé au total 26 ans et 2 mois au sein de la GRC. Il a pris sa retraite en 1988. C'est alors qu'il a été engagé par Transports Canada en tant qu'inspecteur de sûreté. Par la suite, il a été promu au rang d'inspecteur en chef, où il est

AGILE : une stratégie antiterroriste pour l'ACSTA



Dans le numéro d'avril d'*INFO ACSTA*, nous avons analysé la nature évolutive des menaces terroristes et avons dit pourquoi il était important que l'ACSTA se tienne parfaitement au courant du milieu de sécurité dans lequel elle évolue. Dans le numéro de mai d'*INFO ACSTA*, nous avons analysé l'importance de l'échange d'informations et dit pourquoi le principe du besoin de connaître s'applique aux agents de contrôle de première ligne.

Compte tenu de la nature de nos activités – épargner des vies – il est également impérieux que l'ACSTA se dote d'une stratégie antiterroriste parfaitement claire pour orienter ses activités et s'assurer qu'elle est à la fois structurée et équipée pour faire face à tout ce qui pourrait se présenter sur son chemin, que ce soit aujourd'hui, demain ou dans le futur. L'échec n'est pas pour nous une option et nous devons continuer d'améliorer nos systèmes de sécurité et de miser dessus.

AGILE est un modèle antiterroriste unique conçu par un groupe spécialisé d'employés de l'ACSTA et d'experts de l'extérieur pendant plusieurs mois. C'est un modèle spécifique qui s'applique à nos activités ici même à l'ACSTA de même qu'un modèle antiterroriste plus général qui peut être adapté aux besoins d'autres agences et organismes du gouvernement.

AGILE est une prescription détaillée sur la façon d'exploiter un organisme de

sécurité agile et résilient, qui doit toujours avoir plusieurs longueurs d'avance par rapport aux menaces terroristes nouvelles et émergentes, intervenir avec efficacité en cas d'attentat terroriste et se rétablir et continuer à aspirer à devenir une administration de la sûreté crédible et responsable.

AGILE n'est pas seulement une théorie. C'est une stratégie prescriptive qui a un volet opérationnel distinct. Elle est conçue expressément pour l'action – l'action à tous les échelons de l'organisation, et en particulier sur le front. Aussi bien les employés du siège de l'ACSTA que les agents de contrôle ont des rôles névralgiques et distincts à jouer en vertu du système AGILE.

L'ACSTA est en passe d'adopter le système AGILE dans tout l'organisme. AGILE est étroitement aligné avec notre système de gestion de la sécurité (SGS). Grâce à cela, nous avons le modèle antiterroriste dominant en place pour orienter et éclairer

A.G.I.L.E.

- A Analyser** – la conjoncture de sûreté dans laquelle nous évoluons/la nature des menaces terroristes qui planent sur nous. L'objectif ultime est de détecter les terroristes avant qu'ils n'aient la chance de nous attaquer.
- G Garder** – le milieu aéroportuaire et protéger les passagers aériens. L'objectif ultime est de dissuader les terroristes de lancer des attentats contre nos aéroports en faisant une cible renforcée. Nous devons être proactifs au lieu d'être réactifs.
- I Intervenir** – acquérir la capacité d'intervenir en cas d'attentat terroriste. L'objectif ultime ici est d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'incident terroriste pour minimiser les dégâts et promouvoir un rétablissement rapide. La résilience est un impératif clé.
- L Tirer des Leçons** – nous devons être un organisme qui se voue à l'apprentissage permanent et à l'amélioration constante. Nous devons tirer les leçons à la fois de nos succès et de nos échecs.
- E Évoluer** – nous devons appliquer les leçons apprises pour continuer à nous développer en une administration de la sûreté responsable et crédible. Nous devons veiller à demeurer pertinents et efficaces.

notre stratégie d'ensemble, de même que les programmes et les procédés opérationnels nécessaires pour appuyer et mettre en œuvre cette stratégie avec efficacité.

AGILE prend appui sur le système de sécurité multicouche de l'ACSTA pour renforcer sa capacité à protéger le réseau de transport aérien du Canada. AGILE nous aide à prévoir le prévisible et à gérer l'imprévisible. AGILE ne nous permet pas de supprimer toutes les menaces qui planent sur nous, mais le modèle nous offre une stratégie efficace pour que nous devenions moins une cible en durcissant nos moyens de défense et en minimisant nos faiblesses. AGILE est la recette de l'ACSTA pour continuer à réussir dans les années à venir. ■

Le Président et Chef de la direction de l'ACSTA donne une conférence à l'IUTO



« La sûreté de l'aviation aujourd'hui pour des villes durables demain », tel était le sujet de la conférence inaugurale sur les villes durables prononcée par M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'ACSTA, à l'Institut universitaire de technologie de l'Ontario le 16 mai 2006.

Tandis que les villes continuent de s'agrandir et que leur population ne cesse d'augmenter, la question de la durabilité des villes est un sujet d'intérêt particulier qu'étudient les universitaires et les législateurs du monde entier.

Quel rapport y a-t-il entre la durabilité des villes et l'ACSTA, vous demandez-vous peut-être? C'est effectivement une bonne question, car le rapport n'est pas absolument limpide. Pour la plupart des gens, durabilité est synonyme d'air pur, d'eau potable, d'espaces verts et de bonnes conditions de vie. Même si tous ces éléments font partie intégrante de la durabilité d'une ville, il en va de même de la sécurité et de la sûreté du public. Pour que les gens souhaitent vivre dans une ville et continuer à y vivre, ils doivent se sentir en sécurité et ne pas ressentir de craintes.

L'insécurité, notamment celle qui résulte du terrorisme, se conduit à une baisse

notoire de la qualité de vie des citoyens et par une dilapidation du milieu physique et social. Lorsqu'une ville est imprégnée de violence, de criminalité et de peur, les gens déménagent et la ville n'est plus durable.

Une ville durable a besoin de l'appui d'un aéroport dynamique et fonctionnel – une porte d'entrée pour les gens d'affaires et les touristes. Après les attentats terroristes du 11 septembre, les gens ont eu peur de prendre l'avion et l'industrie du transport aérien en a subi les contrecoups, en particulier sur le plan économique. Cette réalité est un rappel vivant du rôle crucial que joue l'ACSTA et des effets catastrophiques qu'un manquement à la sécurité peut avoir; nous n'avons pas d'autre choix que de réussir.

À l'ACSTA, les employés du siège social et les agents de contrôle de première ligne travaillent d'arrache-pied pour renforcer la sécurité tout en atténuant les

craintes. Nous nous efforçons également d'être une administration de sûreté agile et résiliente, capable d'intervenir et de se rétablir rapidement en cas d'attentat terroriste. Pour ce qui est de la durabilité des villes, cela est particulièrement crucial dans la période qui suit un attentat terroriste. Nous devons nous assurer que les mesures de sûreté que nous mettons en place aujourd'hui demeureront efficaces demain et au-delà.

Nous devons continuer à avoir un lieu sûr et sans danger où vivre. Et si j'emploie l'article « nous », c'est délibérément, car il s'agit d'une responsabilité partagée.

– Jacques Duchesneau

Nous prenons également des mesures pour évaluer l'efficacité et la durabilité de nos systèmes de sécurité, notamment en menant des sondages auprès du public et en recueillant, suivant et analysant des données sur les délais d'attente des passagers, les essais d'infiltration et le nombre d'articles confisqués. Ces données servent alors à apporter des changements et à mettre en place de nouveaux programmes et procédures qui renforceront nos opérations. ■

L'ACSTA au Sommet sur la sécurité nationale



Maurice Baril, président du conseil d'administration de l'ACSTA, était l'un des deux coprésidents du deuxième Sommet des secteurs public et privé sur la sécurité nationale qui s'est tenu à Ottawa les 9 et 10 mai 2006.

Cette conférence a réuni des experts du monde entier dans les domaines de la sécurité nationale et de la protection civile, aussi bien du secteur publique du secteur privé, de même que des milieux universitaires et scientifiques.

Avec ce « nouveau » terrorisme dont tout le monde parle, viennent de nouveaux concepts sur ce qu'est la « sécurité nationale ». La sécurité nationale était jadis une responsabilité des pouvoirs publiques qui était l'apanage de l'armée, des Affaires étrangères et du milieu du renseignement.

De nos jours, cependant, la sécurité nationale est une responsabilité partagée. La sécurité nationale exige aujourd'hui la collaboration sans faille du secteur privé.

– Maurice Baril

Quelles leçons avons-nous apprises l'an dernier au sujet de la sécurité nationale? Avons-nous pris le juste amalgame de mesures pour atténuer les risques et les menaces qui planent sur la sécurité

nationale? Qu'a fait le gouvernement pour renforcer expressément la sécurité et raffermir nos moyens de défense? Que reste-t-il à faire? Telles ont été certaines des questions ardues abordées au cours de cette conférence.

Le vice-président exécutif et directeur des exploitations de l'ACSTA, M. Mark Duncan, assistait également à la conférence où il a présidé une table ronde sur la sécurité des transports. Joint à lui, il y avait Nick Agnew, responsable de la planification de la sécurité et des urgences pour les transports de Londres, Yves Duguay, directeur principal, Sécurité générale, Air Canada, et Graham Kee, chef de la sécurité au port de Vancouver, et tous ont fait le point sur la sûreté aérienne, la sûreté des transports en commun et des ports, et ont analysé ce qui se fait pour renforcer leur sécurité.

Cette table ronde a résolument été l'un des points forts de la conférence, étant donné que l'industrie des transports continue d'être l'une des principales

cibles des terroristes. Les terroristes ont utilisé des avions de ligne comme missiles le 11 septembre. En 2004, ils ont ciblé le réseau ferroviaire de Madrid. L'an dernier, ils ont ciblé le réseau de métro et d'autobus de Londres.

Un consensus s'est dégagé clairement de cette conférence au sujet de l'importance névralgique des partenariats publics-privés pour atteindre les objectifs communs en matière de sécurité. En plus d'entendre des exposés sur les mesures les plus récentes de protection des infrastructures essentielles, la sécurité nationale et continentale, les nouvelles idées et innovations, et la sécurité et les urgences de santé publique, les

En tant que vice-président exécutif de l'ACSTA, je suis fermement convaincu que, grâce à nous, les transports aériens sont plus sûrs aujourd'hui qu'ils l'étaient avant le 11 septembre. Je sais également qu'il nous reste beaucoup de travail à faire – nous sommes confrontés quotidiennement à d'imposantes difficultés.

– Mark Duncan

participants ont eu la possibilité de constituer des réseaux et d'établir de nouveaux partenariats. ■

Un Jour dans la vie de...

...François Jones, agent de contrôle au service de Sécurité Kolossal Inc. depuis sept ans à l'Aéroport régional de Val d'Or, Québec.

« Il faut être plutôt matinal pour travailler comme agent de contrôle ici, nous dit-il. Je me lève à 4h, j'avale un vague petit-déjeuner et je suis au poste à 5h15, les yeux grands ouverts. »

En effet, les quelques heures qui suivent l'aube ne sont pas faciles pour François. Une fois arrivé et les machines mises en marche, il est aux aguets. Le premier vol du jour—surnommé « overnight » parce que l'appareil passe la nuit à Rouyn Noranda avant de faire escale à Val d'Or—décolle à 6h30, en direction de Montréal. Les six agents de contrôle restent sur place 15 minutes après le départ au cas où... et là, le roulement se termine.

« Les autres agents ont de la chance, dit François, un peu rêveur. L'aéroport n'est qu'à cinq minutes de la ville. Ils ont le temps de rentrer chez eux avant le prochain roulement. Moi, j'habite à 17 kilomètres. Je n'ai pas le temps de faire l'aller-retour ni l'envie de dépenser mon chèque de paie entièrement en essence. Alors, je reste sur place. Je lis, je clavarde, je me distrais... »

Les agents se retrouvent à 8h45 pour le deuxième vol qui décolle à 10h05—celui-ci, c'est la navette Val d'Or—Montréal—après lequel, on éteint les machines et tout le monde, François y compris, entre chez eux.

François nous explique que les passagers passent le premier contrôle avec tous leurs bagages avant de se présenter au comptoir de la compagnie aérienne. Ils laissent leurs bagages enregistrés et passent au deuxième contrôle ayant seulement leur bagage à main avant de se rendre à la



porte de départ. Ainsi, les passagers portant un objet défendu ont l'occasion de le placer dans leurs bagages enregistrés au lieu de l'abandonner complètement.

La fin de l'après-midi signale le prochain vol. Celui-ci est insolite. Le vol d'Air Creebec, provenant du grand nord, atterrit à 17h. Les agents sont sur place depuis 16h, prêts à vider l'appareil de sa cargaison, ses passagers et leurs bagages, avant de les rembarquer pour un départ

à 17h30 vers Montréal. Pourquoi cette manœuvre, se demande-t-on ?

« Ah, nous raconte François. Ce vol est une navette aussi. Sauf que, en direction du grand nord le matin, les passagers et la cargaison auront passé les contrôles sécuritaires à Montréal, donc, pas besoin de débarquer à Val d'Or. Nous contrôlons seulement ceux qui embarquent ici. Pour le retour, le scénario n'est pas le même. Certains petits aérodromes du nord ne sont pas équipés pour effectuer un contrôle sécuritaire, alors nous le faisons ici, pour tous les passagers, avant d'arriver à Montréal. »

François et ses collègues doivent agir vite. Ce vol est le premier de la journée en direction de Montréal à une heure raisonnable. L'avion est toujours plein à craquer. Une fois parti, les agents ont le temps de casser la croûte avant le dernier vol de la journée—un Air Canada Jazz en direction de Montréal à 19h55. « Ensuite, on éteint les machines, on vérifie que tout est à sa place, on ferme les portes et on s'en va. »

« Et, dit François, sourire aux lèvres, on recommence le lendemain... » ■

La saison estivale approche à grands pas – Contrôle des touristes

Nous sommes déjà au mois de juin, et cela ne signifie qu'une chose...

La saison des vacances d'été est avec nous! Durant cette saison occupée, il n'est pas mauvais de nous rappeler plusieurs points importants :

- Il y a une augmentation du nombre de touristes. Certains touristes ne connaissent pas aussi bien les formalités de contrôle que les voyageurs d'affaires.
 - > *N'oubliez pas d'être patient, poli et courtois envers tous les passagers et dites-leur clairement ce que vous attendez d'eux pour procéder à un contrôle dans les règles.*
- Par saison touristique, on entend saison des appareils de photo...
 - > *N'oubliez pas que tous les appareils de photo et leurs étuis doivent faire l'objet d'un contrôle rigoureux.*
- Certains touristes ne savent peut-être pas quels articles sont autorisés ou interdits à bord d'un aéronef.
 - > *N'oubliez pas de leur fournir des options de contrôle appropriées.*
- Durant les mois d'été, de nombreuses familles accompagnées de petits enfants prennent l'avion.
 - > *N'oubliez pas l'importance qu'il y a à contrôler les nourrissons et les petits enfants de même que les poussettes et les porte-bébés.*
- Soyez sensible aux voyageurs qui ont des besoins spéciaux. Les personnes handicapées ou les personnes âgées ont besoin de votre aide.
 - > *N'oubliez pas de traiter tout le monde avec respect.*
- Et n'oubliez pas les animaux domestiques... De nombreux touristes voyagent avec leurs animaux domestiques.
 - > *Rappelez-vous la procédure à suivre pour le contrôle des animaux.*

Soyez prudent, soyez vigilant et... passez un excellent été!!!

Suite de la page 1

Enquête auprès des passagers

- degré de professionnalisme des agents de contrôle (93 %);
- temps qu'il a fallu pour passer les formalités de contrôle de sûreté (93 %).

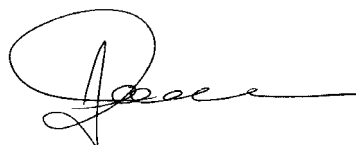
La majorité des passagers, soit 96 %, déclarent qu'ils ont été servis dans la langue officielle de leur choix.

Conformément aux résultats du sondage de 2005, près de la moitié des passagers (53 %) affirment avoir été accueillis dans les deux langues officielles au poste de contrôle. ■

Suite de la page 2

Message du président et chef de la direction

Peu importe le rôle que nous assumions, que ce soit dans le secteur public ou privé, une chose demeure certaine : la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation aujourd'hui se traduira par un avenir plus sûr. ■



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

Médias

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

Commentaires

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



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