



PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE
2004/2005-2008/2009
ET
BUDGET D'INVESTISSEMENT DE
2004/2005
ET
BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE
2004/2005

NOVEMBRE 2004



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

Canada 

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Table des matières

Glossaire	4
1 Sommaire	6
2 Des fondements solides pour l'avenir	10
2.1 Mission et vision	10
2.2 Mandat et responsabilités de l'ACSTA	11
2.3 Rôle de l'ACSTA dans un système multiniveaux de sûreté du transport aérien	12
2.4 Pratiques responsables de gestion	13
2.5 Mesures jusqu'à maintenant	14
Information intégrée sur le rendement	14
Gestion intégrée du risque	14
Gérance et contrôle rigoureux	14
Respect des valeurs et de l'éthique	15
Système de gestion de la sûreté	15
2.6 Ressources humaines	15
2.7 Réalisations	15
3 Programmes afférents à la sûreté aérienne	17
3.1 Contrôle des passagers et de leurs bagages	17
3.1.1 Composante du contrôle liée aux personnes	17
Modèle amélioré de prestation des services	17
Amélioration continue de la formation sur le contrôle	18
Exigences afférentes à la prestation des services	19
Pressions financières	19
3.1.2 Acquisition et déploiement d'équipements	20
Mise en œuvre des équipements de systèmes de détection d'explosifs (SDE)	21
Après la mise en œuvre du Plan national de déploiement (PND)	21
3.2 Contrôle des non-passagers et accès aux zones réglementées	21
3.2.1 Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	23
3.3 Programme des services de police	24
3.3.1 Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)	24
3.3.2 Programme de contributions aux services de police aux aéroports	24
4 Planification stratégique et Plan de communication	25
4.1 Planification stratégique	25
4.2 Plan de communication	26
5 Finances et budgets	27

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Glossaire

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Administration aéroportuaire	Exploitant d'un aéroport dont le nom figure dans la Loi relative aux cessions d'aéroports
Aéroports désignés	Les 89 aéroports pour lesquels l'ACSTA a la responsabilité d'assurer des services de contrôle, en vertu de dispositions réglementaires
Agent de contrôle	Employé d'un fournisseur de services de contrôle qui fournit des services de contrôle
ASA	Agent de la sûreté aérienne, c'est-à-dire un agent de la GRC ayant reçu une formation spéciale et qui prend place à bord de certains vols pour y assurer la sûreté
AVSEC	Exposition et symposium internationaux de l'IATA sur la sûreté de l'aviation
CBE	Contrôle des bagages enregistrés, c'est-à-dire le contrôle de bagages enregistrés au moyen d'équipements SDE
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées, c'est-à-dire une carte d'identité qui est délivrée à tous les employés autorisés à pénétrer dans les zones réglementées de certains aéroports
CNP	Contrôle des non-passagers, c'est-à-dire le contrôle de non-passagers sélectionnés qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent tous les employés de l'aéroport qui accèdent aux zones réglementées, comme les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance, les bagagistes et le personnel des concessions.
CPE	Contrôle préembarquement, c'est-à-dire le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et des bagages de cabine
DP	Demande de propositions
EDX	Équipements radioscopiques de détection d'explosifs

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

État	Le gouvernement du Canada
Exploitant d'aéroport	Entreprise, autre entité ou administration aéroportuaire qui a la responsabilité d'exploiter un aéroport désigné
Fournisseur de services de contrôle	Entreprise qui a signé un contrat avec l'ACSTA qui prévoit la prestation de services de contrôle CPE, CBE et autres
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IATA	Association du transport aérien international
Loi sur l'ACSTA	Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PCPTA	Programme canadien de protection de transporteurs aériens, c'est-à-dire des services de sûreté à bord des aéronefs assurés par la GRC
SDE	Systèmes de détection d'explosifs, c'est-à-dire des systèmes manuels ou automatisés utilisés principalement pour la détection d'explosifs dans les bagages enregistrés et de cabine
SGE	Système de gestion de la sûreté
Système de renseignement d'affaires	Outil de gestion de l'information qui permet de recueillir et d'intégrer des renseignements provenant de bases de données financières, administratives et opérationnelles et de produire des rapports à ce sujet et qui fournit des moyens en vue de la conduite d'analyses de données multidimensionnelles comportant des indicateurs de rendement
TI	Technologie de l'information
TSA	Transportation Security Administration des États-Unis, c'est-à-dire un organisme du gouvernement fédéral américain qui a la responsabilité du CPE, du CBE et d'autres questions afférentes à la sûreté des transports aux É.-U.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

1. Sommaire

Sur le point d'entamer sa troisième année complète d'activités, l'ACSTA a élaboré des énoncés de mission et de vision afin de préciser et de clarifier l'exécution de son mandat au titre de la sûreté du transport aérien. Ces énoncés serviront de principes directeurs pour la période de planification de 2004/2005 et les exercices subséquents et feront en sorte que l'Administration continue d'axer ses efforts sur sa contribution à un réseau de transport aérien hautement sécuritaire.

Pour s'assurer que ses pratiques de gestion sont conformes à l'initiative de modernisation des fonctions de contrôleur du Secrétariat du Conseil du Trésor, l'ACSTA travaille à la pleine mise en œuvre de pratiques dans ces quatre secteurs : information intégrée sur le rendement, gestion intégrée du risque, gérance et contrôle rigoureux et respect des valeurs et de l'éthique. L'accent sera d'abord placé sur l'information intégrée sur le rendement, et plus particulièrement sur le rendement et les résultats.

Contrôle des passagers et de leurs bagages

En continuant de tabler sur les améliorations apportées à ses programmes de contrôle préembarquement (CPE) et de contrôle des bagages enregistrés (CBE), l'ACSTA demeurera un élément vital du réseau de transport aérien du Canada.

Au cours de la prochaine année financière, l'ACSTA va améliorer le modèle de prestation des services de contrôle par une surveillance et une gestion accrues des contrats signés avec les fournisseurs de services de contrôle et par l'amélioration des systèmes de mesure du rendement, de surveillance et de formation. Les principaux éléments du modèle amélioré comprennent ce qui suit :

- Nouveaux contrats prévoyant l'accroissement des normes de prestation des services régissant les fournisseurs de services de contrôle;
- Introduction d'un Plan de contrôle de la qualité et d'inspection;
- Création d'un Centre de communication à l'Administration centrale de l'ACSTA, pour une surveillance et une coordination meilleures des incidents avec les points de contrôle;
- Nouvelles initiatives inscrites dans les programmes de formation, suite à l'utilisation des cartes intelligentes pour la gestion des données de certification des contrôleurs.

Au cours de l'exercice financier de 2003/2004, l'ACSTA a atteint ses objectifs au chapitre du déploiement des équipements CPE qui étaient prévus dans le Plan national de déploiement (PND). Au cours de la nouvelle année, l'ACSTA concentrera ses activités sur le déploiement des équipements CBE dans le cadre du PND, par l'acquisition, le déploiement et l'installation d'équipements SDE.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Transports Canada revoit constamment et ajuste le cadre réglementaire de la sûreté de l'aviation avec la collaboration des intervenants. L'ACSTA travaille étroitement avec le Ministère à l'élaboration de solutions en matière de contrôle qui sont axées sur le risque, le principe sous-jacent voulant que la sûreté des voyageurs ne soit pas compromise.

Contrôle des non-passagers (CNP)

L'ACSTA collabore avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires à l'élaboration et à l'implantation d'un programme élargi prévoyant le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées via un point de contrôle non-CPE aux principaux aéroports désignés. Le cadre réglementaire du programme CNP, qui doit entrer en application en février 2004, prévoit le contrôle sélectif des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées à certains aéroports. La mise en œuvre de programmes CNP commencera aux principaux aéroports puis sera évaluée et améliorée d'ici mai 2004. Des programmes CNP pleinement opérationnels seront mis en place aux aéroports spécifiés d'ici au 31 décembre 2004.

Pour la réalisation du programme, l'ACSTA mettra en place à chacun des principaux aéroports au moins un point de contrôle permanent muni de portiques de détection d'objets métalliques et d'appareils radioscopiques. En outre, vu la nécessité de contrôler les véhicules aux aéroports, l'Administration poursuivra le processus de consultation auprès de Transports Canada et du Comité de sûreté du Conseil des aéroports du Canada, dans le but de déterminer tous problèmes de mise en œuvre.

Pour appuyer l'introduction du programme CNP, l'ACSTA collaborera avec Transports Canada à la création d'une campagne d'éducation et de sensibilisation des non-passagers et à l'élaboration d'un cours de formation à partir des expériences acquises par les agents de formation qui ont pris part aux projets CNP pilotes.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

L'ACSTA et Transports Canada travaillent avec les principaux aéroports désignés, dans le cadre d'un partenariat, en vue de mettre au point et d'améliorer un système de laissez-passer qui comprend des éléments biométriques et qui vise les non-passagers qui doivent avoir accès aux zones réglementées à ces aéroports. Une fois en place, le programme CIZR exigera de tout le personnel aéroportuaire qui a accès aux zones réglementées qu'il obtienne une carte d'identité. Pour la période de planification, l'ACSTA s'occupera d'assurer la formation du personnel et d'administrer le programme, va créer une carte intelligente qui renferme des données biométriques, en remplacement des cartes d'identité existantes aux aéroports, et fera l'acquisition et le déploiement d'équipements pour la lecture des cartes. Chacune des administrations aéroportuaires continuera d'émettre des cartes et en demeurera propriétaire. Le contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports continuera de relever complètement de la compétence des administrations aéroportuaires.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)

L'ACSTA a signé un contrat avec la GRC relativement à la prestation de services de sûreté à bord des aéronefs. Avec la collaboration du service de police, l'Administration planifie l'évaluation des pratiques exemplaires prévues dans d'autres programmes de sûreté à bord des aéronefs, de façon à améliorer le PCPTA. Au cours de la période de planification, l'ACSTA va continuer d'améliorer l'efficacité du Programme en termes d'atteinte des objectifs souhaités et d'utilisation des ressources financières.

Programme de contributions aux services de police aux aéroports

L'ACSTA a conclu des ententes avec certains exploitants d'aéroport, lesquelles prévoient que l'ACSTA va contribuer au coût des services de police reliés à la sûreté de l'aviation. L'ACSTA continuera de verser les contributions aux aéroports admissibles qui choisissent de prendre part au programme. Au cours de la prochaine année, l'ACSTA procédera à des vérifications financières et, en vertu d'accords de financement récemment modifiés, à une évaluation du programme qui portera sur les heures d'activité par rapport aux coûts des services de police assumés par chaque administration aéroportuaire. L'ACSTA va continuer de vérifier que les paiements versés aux administrations aéroportuaires couvrent uniquement les coûts admissibles.

Planification stratégique et communications

L'ACSTA représente un niveau du système de sûreté du transport aérien et, à ce titre, a la responsabilité organisationnelle de se tenir au fait des nouvelles menaces et des changements dans le secteur de la sûreté. En 2004/2005, l'ACSTA continuera de collaborer avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et d'autres ministères, en participant à des activités qui lui permettront de se tenir au courant du secteur changeant de la sûreté et d'améliorer son positionnement en tant qu'organisation chef de file dans ce secteur. L'ACSTA continuera d'axer ses efforts de communication sur une sensibilisation accrue des voyageurs à son mandat et à ses responsabilités au titre de la sûreté.

Budgets d'immobilisations et de fonctionnement

Le Plan d'entreprise énonce les principales hypothèses sur lesquelles reposent les budgets et met en relief les projets de dépenses pour 2004-2005 et les exercices subséquents. Les budgets d'immobilisations et de fonctionnement de 2004-2005 de l'ACSTA sont présentés en annexe. L'ACSTA se doit d'établir un équilibre entre son efficacité au chapitre des coûts et sa responsabilité primordiale d'assurer une sûreté efficace, tout en gardant à l'esprit les pressions externes possibles sur ses principales activités à ce chapitre. L'ACSTA n'exerce pas ses activités dans un contexte statique. Dans tout exercice

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

financier, les budgets prévus subissent l'influence d'augmentations ou de réductions du trafic passagers par rapport aux prévisions, des mesures de sûreté additionnelles, des changements dans les niveaux de menace et des exigences nouvelles en matière de sûreté tant à l'échelle nationale qu'internationale.

L'ACSTA s'est engagée à mettre en place et à maintenir un système de sûreté du transport aérien qui soit durable, rentable et efficace.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

2. Des fondements solides pour l'avenir

2.1 Mission et vision

La création d'une société d'État de toutes pièces représente un défi de taille et nécessite beaucoup d'efforts et de dévouement. Les nombreuses réalisations décrites dans le premier rapport annuel de l'ACSTA, pour l'exercice financier qui a pris fin en mars 2003, témoignent du rendement des efforts investis. Les réalisations obtenues depuis lors sont résumées à la fin du présent chapitre et, combinées à nos mesures pour la période de planification, sont la preuve de l'engagement de l'ACSTA au titre de l'amélioration continue.

Après deux années d'exercice de son mandat, l'ACSTA dispose maintenant d'une base solide qui lui permet de poursuivre son travail crucial dans le secteur de la sûreté du transport aérien. À la veille de sa troisième année d'activités, l'ACSTA a élaboré les énoncés de mission et de vision ci-après pour inspirer et guider toute l'équipe dans l'exécution d'un mandat d'une très grande importance.

Mission

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien désignés par le gouvernement.

Vision

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien se doit d'être un chef de file mondial dans le secteur de la sûreté du transport aérien en s'engageant à respecter sa mission et à atteindre l'excellence sur le plan opérationnel et organisationnel.

Pour réaliser cette mission, il faudra :

- contribuer à un réseau de transport aérien hautement sécuritaire
- être efficace par rapport aux coûts
- viser l'excellence
- établir des réseaux avec des partenaires
- définir des responsabilités claires

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

- faire preuve d'innovation
- respecter les règles d'éthique et les valeurs
- s'améliorer continuellement par la mise en œuvre des pratiques exemplaires

2.2 Mandat et responsabilités de l'ACSTA

En vertu de la loi sur l'ACSTA, les aspects critiques du système de la sûreté du transport aérien qui ont été confiés à l'ACSTA sont les suivants :

1. Contrôle préembarquement (CPE) des passagers et de leurs effets personnels

L'ACSTA est responsable du contrôle des passagers et de leurs effets personnels aux aéroports désignés.

2. Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

L'ACSTA est responsable du contrôle des bagages enregistrés aux aéroports désignés, ce qui comprend l'acquisition, le déploiement, l'installation ou l'entretien d'équipements de systèmes de détection d'explosifs (SDE).

3. Contrôle des non-passagers (CNP) aux principaux aéroports

Avec le concours de Transports Canada et des administrations aéroportuaires, l'ACSTA travaille à l'élaboration et à la mise en place d'un programme élargi qui prévoit le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées via un point de contrôle non-CPE aux principaux aéroports désignés.

4. Programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) aux principaux aéroports

L'ACSTA et Transports Canada travaillent, dans le cadre d'un partenariat avec les principaux aéroports désignés, à la mise au point d'un système amélioré de laissez-passer pour les non-passagers qui doivent avoir accès aux zones réglementées situées dans ces aéroports.

5. Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)

L'ACSTA a signé une entente avec la Gendarmerie royale du Canada pour la prestation de services de sûreté à bord des aéronefs.

6. Contributions aux coûts des services de police aux aéroports

L'ACSTA a signé des ententes avec certains exploitants d'aéroport, lesquelles prévoient des contributions de l'ACSTA au coût des services de police reliés à la sûreté de l'aviation.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

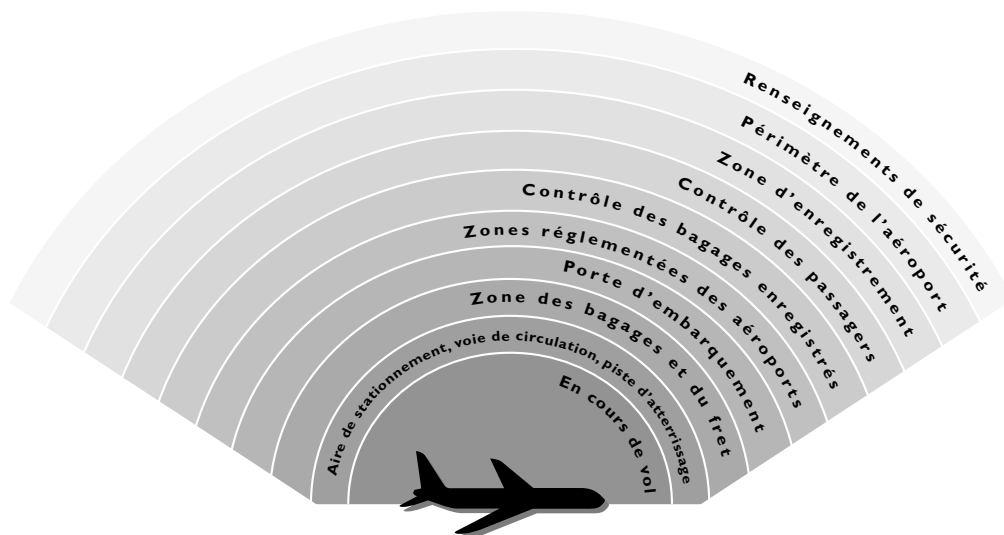
et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Dans le cadre de l'exercice de ses responsabilités, l'ACSTA est assujettie aux dispositions de l'article 32 de la Loi sur l'ACSTA, en vertu duquel elle est tenue de garder confidentiels tous renseignements qui, de l'avis du ministre des Transports, nuiraient à la sûreté du transport aérien ou à celle du public.

2.3 Rôle de l'ACSTA dans un système multiniveaux de sûreté du transport aérien

Pour l'ACSTA, la priorité absolue demeure la sécurité des utilisateurs du transport aérien. L'Administration exécute chacun des éléments de son mandat en gardant à l'esprit cette importante responsabilité. Garantir la sécurité des voyageurs, voilà ce qui a été à la base de la décision du gouvernement du Canada de créer une nouvelle société d'État, et l'ACSTA s'est engagée à atteindre cet objectif.

La meilleure façon d'assurer la protection des voyageurs contre des menaces éventuelles consiste à utiliser un système intégré dont les différents niveaux de sécurité travaillent ensemble. L'ACSTA reconnaît qu'elle fait partie d'un système multiniveaux de sûreté du transport aérien, qui comprend Transports Canada, les transporteurs aériens, les aéroports, les organismes responsables de l'application de la loi et d'autres ministères et organismes gouvernementaux. C'est ainsi que l'ACSTA consulte ses intervenants et partenaires de façon régulière et collabore étroitement avec Transports Canada en vue de favoriser la bonne entente et l'intégration parmi tous les partenaires qui œuvrent pour la sûreté du transport aérien.



L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Pour s'assurer de demeurer au fait des changements qui surviennent dans le secteur de la sûreté, l'ACSTA utilise des renseignements concrets que recueillent et analysent des organismes canadiens du renseignement de sécurité et Transports Canada. Comme le pilote qui utilise les données transmises par le contrôle de la circulation aérienne pour amener les passagers à destination en toute sécurité, l'ACSTA collabore avec ses partenaires en matière de sûreté pour maximaliser son apport à la sûreté du réseau de transport aérien. Au cours du prochain exercice, l'Administration travaillera étroitement avec ses partenaires pour maximaliser l'accès aux renseignements de sécurité, élément essentiel pour le maintien des programmes de sûreté qui correspondent aux risques et aux menaces actuels pour les voyages par avion. En étant mieux renseignée au sujet des manœuvres terroristes et des nouvelles technologies applicables à la menace, l'ACSTA sera à même de répondre à cette question :

Nous faisons bien ce que nous faisons, mais faisons-nous ce qui se doit?

2.4 Pratiques responsables de gestion

L'ACSTA vient d'être mise sur pied, aussi a-t-elle la possibilité d'adopter des pratiques de gestion qui sont conformes à son engagement au titre de l'excellence du point de vue opérationnel et organisationnel et ce, sans avoir à empiéter sur des intérêts ou des cultures solidement établis.

Conformément au Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor, l'ACSTA travaille à la pleine mise en œuvre de pratiques dans ces quatre catégories :

Information intégrée sur le rendement : Cela requiert des renseignements financiers à jour reliés au rendement et aux résultats.

Gestion intégrée du risque : Cela requiert une bonne connaissance du contexte opérationnel et de la capacité de gérer le risque, des risques les plus élevés de l'organisation et du rôle du gestionnaire pour atténuer ces risques.

Gérance et contrôle rigoureux : Cela requiert un système global de délégations et de contrôles visant à la fois les éléments d'actif et les fonds.

Respect des valeurs et de l'éthique : Cela requiert l'alignement des valeurs et de l'éthique de l'organisation sur celles de la fonction publique.

Ces quatre pratiques de gestion sont des éléments essentiels d'une saine gestion. Le Conseil d'administration de l'ACSTA a pour rôle de faire en sorte que ces pratiques soient intégrées efficacement.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

2.5 Mesures jusqu'à maintenant

Depuis sa création, l'ACSTA a réussi à mettre en œuvre efficacement les quatre pratiques, avec l'encadrement de son Conseil d'administration.

Information intégrée sur le rendement

La conduite d'études indépendantes de vérification et de validation a permis d'évaluer des éléments clés des activités, de déterminer les problèmes et les risques éventuels et d'élaborer et de mettre en œuvre des plans de travail. Des études sur l'exécution des tâches visant plus précisément les temps d'attente des passagers et les opérations aux points de contrôle ont été entreprises afin d'établir des méthodes pour améliorer la circulation des passagers. Selon les leçons apprises, de nouvelles clauses contractuelles, entrées en vigueur le 1^{er} avril 2004, auront pour effet d'accroître les exigences applicables aux fournisseurs de services de contrôle en matière de responsabilité. De même, les accords de contribution aux services de police aux aéroports ont été modifiés de façon à accroître les pouvoirs de vérification de l'ACSTA et à exiger des aéroports qu'ils fournissent de nouveaux renseignements en matière de rendement. Avec le concours de la GRC, une évaluation du PCPTA a été entreprise.

L'ACSTA a commencé à mettre au point un Système de renseignement d'affaires (SRA) et, à cet égard, a utilisé plusieurs systèmes d'information existants et nouveaux qui servent à appuyer les activités quotidiennes de la société d'État.

Gestion intégrée du risque

Outre l'information sur le rendement ci-dessus, l'ACSTA a créé une équipe de gestion du risque, avec pour mandat d'orienter la gestion intégrée du risque au sein de l'organisation. Ce processus permet à l'ACSTA de définir et d'évaluer les risques inhérents au système de sûreté du transport aérien et de mettre en œuvre des plans d'action. Cette activité est en partie fondée sur la recherche effectuée pour évaluer les tendances au chapitre de la sûreté par rapport aux activités de l'ACSTA.

Gérance et contrôle rigoureux

Des contrôles efficaces ont été mis en place pour les éléments d'actif et les fonds de l'ACSTA, tandis que des politiques et des procédures d'octroi de contrat sont déjà en place. Il a été reconnu que les systèmes de technologie de l'information (TI) peuvent devenir rapidement coûteux et désuets, si bien qu'un comité TI directeur sera mandaté pour examiner tous les nouveaux projets TI et formuler des recommandations basées sur des orientations stratégiques. Ce système de contrôle comprend également des politiques en matière de déplacement et d'hospitalité ainsi que des restrictions sur l'utilisation des réseaux électroniques à des fins personnelles.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Respect des valeurs et de l'éthique

L'ACSTA a adopté un Code de conduite pour ses employés ainsi qu'un Code de conflit d'intérêts pour les membres du Conseil d'administration.

Système de gestion de la sûreté

À titre de premier geste vers l'intégration de pratiques responsables de gestion (et en prévision de dispositions réglementaires prévues dans le projet de loi C-7), l'ACSTA s'est engagée à mettre au point un système de gestion de la sûreté (SGS). Ce système reposera sur les systèmes de gestion de la sécurité qu'exige Transports Canada dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien et sera conforme aux exigences de la *Loi sur l'ACSTA* et de la *Loi sur l'aéronautique*.

2.6 Ressources humaines

L'ACSTA reconnaît qu'un personnel compétent représente la pierre angulaire de son organisation. Ainsi, les politiques en matière de recrutement et de maintien en fonction de l'ACSTA s'adressent aux personnes qui ont adhéré aux valeurs professionnelles et organisationnelles de la société d'État. Pour appuyer cet impératif, l'ACSTA a mis au point un programme de gestion du rendement, un programme d'aide aux employés, une politique sur la prévention et le règlement des problèmes de harcèlement en milieu de travail, une politique de réinstallation, une politique de congé (parental et de maternité) ainsi qu'un programme visant à inciter les étudiants à travailler pour elle.

2.7 Réalisations de 2003-2004

Opérations de contrôle et déploiement d'équipements

- A assumé la responsabilité du contrôle des passagers aux aéroports désignés sans interruption de service
- A installé des équipements ultra modernes aux points de contrôle
- A offert un cours de recyclage à tous les agents de contrôle et plus de 2 700 cours de formation technique et en gestion depuis le 1er janvier 2003
- A publié une DP pour des fournisseurs de services de contrôle, laquelle énonce un certain nombre de mesures destinées à améliorer le service et la responsabilité des fournisseurs de services de contrôle, notamment le versement de paiements liés au rendement pour les fournisseurs qui font preuve d'excellence au chapitre du service à la clientèle, de l'uniformité des activités de contrôle, du rapport coût/efficacité et de l'utilisation des pratiques exemplaires.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

- A octroyé de nouveaux contrats de contrôle de sûreté aux aéroports canadiens, à compter du 1er avril 2004
- A établi des centres permanents de formation et une infrastructure de téléapprentissage pour la réalisation du programme de formation
- A établi des Procédures normalisées d'exploitation pour la prestation des services de contrôle
- A par suite de la guerre en Irak, a établi un centre d'opérations temporaire et implanté des mesures accrues de contrôle
- A consulté de façon suivie les intervenants, notamment l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil des aéroports du Canada
- A réussi à atteindre l'uniformité dans les points de contrôle, contribuant ainsi à une expérience uniforme pour les passagers des aéroports

Programme des services de police

- A établi un cadre global d'évaluation du Programme canadien de protection des transporteurs aériens
- A conclu de nouveaux accords de contribution pour les services de police aux aéroports avec les principaux aéroports

Organisation

- A élaboré et rendu publics des énoncés de mission et de vision
- A organisé deux événements internationaux
- A élaboré un logo de l'ACSTA et distribué de nouveaux uniformes à tous les agents de contrôle

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

3. Programmes afférents à la sûreté aérienne

3.1 Contrôle des passagers et de leurs bagages

Pour l'ACSTA, la sûreté est la priorité absolue. L'année dernière, elle a amélioré le processus de contrôle par l'introduction de Procédures normalisées d'exploitation et de cours nationaux de formation et par le déploiement d'équipements ultra modernes de contrôle de sûreté à l'échelle du Canada.

3.1.1 Composante du contrôle liée aux personnes

Cet élément du contrôle de la sûreté est crucial. L'ACSTA a axé ses efforts sur la mise en place d'un effectif bien formé et disposant des équipements appropriés pour assurer des services de contrôle CPE et CBE aux aéroports désignés.

L'ACSTA assure la prestation des services de contrôle par l'octroi de contrats à des fournisseurs de services. L'Administration a publié une Demande de propositions pour des services de contrôle qui ont établi des points de référence en ce qui concerne des normes sur la prestation des services, un programme d'assurance de la qualité et la reconnaissance du rendement.

Ces nouveaux contrats ont eu pour effet d'améliorer la surveillance des fournisseurs de services ainsi que les mesures, la surveillance et le compte rendu du rendement.

Modèle amélioré de prestation des services

Clauses contractuelles révisées : À compter du 1^{er} avril 2004, les fournisseurs de services de contrôle auront la responsabilité contractuelle de normes accrues en matière de prestation des services. Les révisions contractuelles sont basées sur l'engagement de l'ACSTA à l'égard de l'amélioration continue de la sûreté par la mise en œuvre de pratiques exemplaires.

En particulier, le nouveau contrat aboutira :

- à l'amélioration des pratiques de recrutement des fournisseurs de services, qui exigent l'administration d'un examen d'évaluation des compétences pour aider à cibler les personnes ayant les aptitudes nécessaires en matière de contrôle;
- à une surveillance administrative accrue des processus de contrôle et à un meilleur rendement des ressources utilisées par les fournisseurs de services;
- à des normes d'accréditation progressives concernant les fournisseurs de services de contrôle pendant la période de validité du contrat;

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

- à l'élaboration d'un programme d'assurance de la qualité par les fournisseurs de service, pour témoigner de leur engagement à l'égard de l'amélioration continue et de l'innovation;
- à l'admissibilité à des paiements liés au rendement pour les fournisseurs de services de contrôle qui atteignent ou dépassent des objectifs au titre du service à la clientèle, de l'uniformité des services de contrôle, de la rentabilité et des pratiques exemplaires. LACSTA va compiler des données sur le rendement sur une base trimestrielle afin de procéder aux évaluations nécessaires;
- à de nouvelles dispositions pour surveiller l'application de la Loi sur les langues officielles (LLO), et garantir l'application de cette loi. À compter du 1er avril 2004, les fournisseurs de services de contrôle devront faire en sorte qu'il y ait une proportion adéquate d'agents bilingues à quelque 32 aéroports à l'échelle du pays. LACSTA devra confirmer les compétences linguistiques du personnel bilingue.

Supervision : LACSTA va également recruter des ressources humaines additionnelles pour améliorer la supervision du processus de contrôle. Le nombre de gestionnaires régionaux sera peut-être augmenté afin d'accorder une plus grande attention aux autres aéroports désignés. L'objectif des mesures est de réduire les coûts de fonctionnement du CPE mais il pourrait en résulter, dans l'immédiat, une augmentation des coûts administratifs du CPE pour le financement des salaires des gestionnaires régionaux. D'autre part, un modèle d'horaire est en cours d'élaboration de telle sorte que l'ACSTA puisse examiner de façon critique les horaires fournis par les fournisseurs de services de contrôle et formuler des recommandations en vue de l'utilisation plus efficace des ressources limitées.

Amélioration des communications avec les points de contrôle : LACSTA va créer un centre de communication à l'Administration centrale et va le relier aux points de contrôle situés dans 29 des aéroports désignés à l'échelle du pays. Le centre demeurera ouvert 15 heures par jour et fera fonction de centre de coordination des appels à l'ACSTA, ce qui permettra la circulation centralisée de l'information et des interventions plus efficaces de l'ACSTA relativement à des questions et des incidents liés à la gestion des contrats. LACSTA examinera également la possibilité d'introduire des caméras de télévision en circuit fermé afin d'améliorer les communications. En cas d'urgence, le centre de communication pourra devenir rapidement un centre d'opérations mandaté pour coordonner les efforts de l'ACSTA avec les fournisseurs de services, les aéroports et Transports Canada.

Amélioration continue de la formation des agents de contrôle

D'importants progrès ont été réalisés dans l'élaboration d'un Programme national de formation et de certification. Au cours de la prochaine année, l'ACSTA va axer ses efforts sur la promotion des initiatives énoncées dans le Plan d'entreprise de 2003/2004 et sur l'introduction de ces nouvelles initiatives :

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

« **Cartes intelligentes** » Des données biométriques et de formation se rapportant à chacun des agents de contrôle seront stockées sur une carte que les agents de contrôle auront en leur possession. Lorsque des inspecteurs de Transports Canada ou des conseillers en certification de l'ACSTA se présenteront à un point de contrôle, ils seront en mesure d'examiner, en temps réel, le dossier virtuel des agents de contrôle et de vérifier les niveaux de formation se rapportant à leur certification. Les données provenant des inspections pourront être utilisées pour modifier le cours de formation, s'il y a lieu, ou encore communiquer un feedback à chacun des agents de formation sur le rendement de leurs étudiants.

Formation informatique avancée : L'ACSTA se penche sur la prochaine génération d'un programme de formation informatique avancé (X-Ray Tutor), actuellement utilisé à l'aéroport de Zurich et dans 13 aéroports de l'Allemagne. Au moment du recrutement, les agents de formation subiront un examen au sujet de ce programme de formation afin d'établir les compétences de base. L'ACSTA sera alors en mesure de déterminer le degré d'amélioration obtenu par la formation.

Exigences afférentes à la prestation des services

Chaque fois que les mesures de contrôle de sûreté sont rehaussées, l'ACSTA doit en assumer les coûts. Ainsi, de nouvelles exigences en matière de fouille nécessitent le déploiement d'équipements et de main-d'œuvre additionnels pour l'exécution des fouilles et le fonctionnement des équipements. L'augmentation des heures de travail des agents de contrôle permet de répondre en partie aux besoins temporaires. Dans le cas des améliorations de nature permanente, l'ACSTA doit affecter des ressources à d'autres éléments, comme la formation (une plus grande quantité d'agents de contrôle doivent être formés), à la certification (il faut accréditer une plus grande quantité d'agents de contrôle) et aux uniformes (il faut faire l'acquisition d'uniformes additionnels).

De concert avec les intervenants, Transports Canada examine constamment le cadre réglementaire de la sûreté de l'aviation et y apporte des changements nécessaires. L'ACSTA collabore étroitement avec le Ministère à l'élaboration de solutions en matière de contrôle qui sont axées sur le risque, sous réserve de ne pas compromettre la sécurité des voyageurs.

Pressions financières

On prévoit une hausse du trafic aérien jusqu'en 2006 et ce, à des taux de beaucoup supérieurs à ceux de 2002, année de la création de l'ACSTA. Au début de 2002, le ministère des Finances, se basant sur des prévisions de Transports Canada de 2001, a élaboré des estimations sur le trafic passagers aérien pour la période de 2002 à 2006. L'hypothèse de base voulait que le trafic passagers baisserait de 10 % en 2002, par rapport à 2001. À cette époque, on ne prévoyait aucune croissance du trafic passagers pour les années subséquentes, compte tenu de l'incertitude entourant le trafic passagers aérien. Le centre de

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

prévisions aériennes de Transports Canada a mis à jour des prévisions, lesquelles font état d'une croissance soutenue du trafic passagers aérien jusqu'en 2006, tel qu'il est indiqué ci-après :

Prévision sur la croissance du trafic passagers aérien

Année de prévision	2002	2003	2004	2005	2006
2001	-10,0%	0%	0%	0%	0%
Septembre 2003 (estimation)	-5,0%	-1,3%	5,6%	5,4%	5,0%

L'augmentation des niveaux de trafic signifie qu'il faudra plus d'agents de contrôle et que les coûts de formation et des uniformes augmenteront.

Pour donner suite à ces pressions, l'ACSTA revoit continuellement les dépenses reliées aux opérations de contrôle et introduit des gains d'efficacité si possible. Un élément d'importance des coûts est la prime associée à l'acquisition d'une assurance de responsabilité civile pour dommages corporels et à la propriété, y compris le risque en cas de guerre. Il a été nécessaire d'acquiescer une assurance de responsabilité civile de base afin d'obtenir une couverture au risque en cas de guerre. Il a fallu que l'ACSTA assume la responsabilité financière de la couverture afin d'inciter un nombre suffisant de fournisseurs de services de contrôle qualifiés à soumissionner les services de contrôle.

3.1.2 Acquisition et déploiement d'équipements

Contrairement au contrôle des passagers, l'ACSTA n'a pas assumé la responsabilité du contrôle des bagages enregistrés en remplacement des compagnies aériennes. Avant sa création, les aéroports disposaient d'une quantité restreinte d'équipements CBE, ce qui signifie que l'ACSTA a dû partir à zéro pour établir la capacité CBE. Au cours des prochaines années, l'ACSTA :

- continuera de mener des recherches pour déterminer les meilleurs équipements SDE disponibles;
- procédera à l'essai et à la certification des nouveaux équipements de contrôle;
- négociera des accords d'entretien efficaces avec les aéroports, les fournisseurs et NAV CANADA
- donnera suite aux changements continus dans le contexte de la réglementation.

Le déploiement en temps opportun des systèmes de détection des explosifs (SDE) aux aéroports du Canada est au cœur de la mission, de la vision et du mandat de l'ACSTA. L'année dernière, l'Administration s'est concentrée sur la finalisation de plans de conception et de mise en œuvre aux aéroports, sur la négociation et la finalisation d'accords de financement et d'entretien avec les aéroports et sur le déploiement d'équipements SDE. De nouveaux travaux concernant les SDE porteront principalement sur la gestion du cycle de vie des équipements.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Mise en œuvre des équipements SDE

L'ACSTA prendra les mesures suivantes au cours de la période de planification :

- Mise en œuvre des outils nécessaires de gestion du cycle de vie pour gérer les calendriers d'entretien et de remplacement des équipements SDE;
- Augmentation de la capacité d'effectuer des essais de réception des systèmes et ainsi de certification des systèmes CBE et CPE;
- Concentration des efforts sur les plans de rentabilité à long terme par la gestion du cycle de vie et des négociations stratégiques avec les aéroports.

Après la mise en œuvre du PND

L'ACSTA continuera de gérer les besoins d'équipement et de modifier les exigences en matière d'équipement, tout en s'adaptant au contexte sans cesse changeant de la sûreté. L'Administration mettra en place un programme rigoureux de gestion du cycle de vie, mènera des activités de recherche, demeurera à l'affût de technologies innovatrices et tiendra compte des nouveaux projets d'agrandissement des aéroports :

Gestion du cycle de vie : La gestion du cycle de vie comprend la gestion des inventaires et des pièces de rechange, l'implantation d'un calendrier d'entretien et de remplacement et le déploiement d'un système de suivi des éléments d'actif. La planification du remplacement des équipements SDE demeure une question complexe.

Recherche et technologie : Conformément à sa mission et à sa vision, l'ACSTA s'est engagée à faire en sorte que les bons équipements soient utilisés aux bons aéroports et ce, pour les bonnes raisons.

À long terme, l'application d'une démarche axée sur le risque se traduira peut-être par une baisse des coûts de fonctionnement et d'équipement, contrairement à la démarche prévoyant le contrôle de chacun des passagers et de chaque bagage.

3.2 Contrôle des non-passagers et zones réglementées

Dans le passé, seules les personnes qui pénétraient dans la zone réglementée d'un aéroport, via un point de contrôle de sûreté, étaient tenues de se soumettre à un contrôle. Cette exigence visait également les passagers et les non-passagers, sauf de rares exceptions (policiers de service).

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Le programme de contrôle des non-passagers (CNP) visera l'ensemble du personnel (environ 150 000) qui est autorisé à pénétrer dans les zones réglementées des principaux aéroports du Canada. Un non-passager désigne quiconque travaille à un aéroport, visite un aéroport pour fournir un service ou faire la livraison de biens ou qui passe à un aéroport et doit accéder à la zone réglementée. À la plupart des aéroports, les non-passagers comprendront les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance, les bagagistes, le personnel des concessions et les équipages de vol. Un non-passager qui accède à une zone réglementée doit être titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée.

En ce qui concerne le CNP, l'ACSTA s'est vue attribuer la tâche d'effectuer le contrôle des non-passagers à tous les aéroports désignés, de s'occuper de la formation et de la certification des agents de contrôle affectés au CNP, et de faire l'acquisition, le déploiement et l'entretien des équipements CNP nécessaires.

Transports Canada a mis en place le cadre de réglementation, tandis qu'il revient à l'ACSTA d'élaborer le critère de contrôle à partir d'une évaluation de risque qui est propre au programme CNP. La mise en œuvre d'un programme de base aux principaux aéroports a commencé le 11 février 2004.

Transports Canada envisage la possibilité d'élargir le programme CNP pour qu'il comprenne le contrôle des véhicules aux aéroports. Ce type de contrôle n'était pas prévu lorsque l'ACSTA a eu la responsabilité du CNP le 22 novembre 2002. L'Administration absorbera les coûts liés aux exigences et ce, à même les niveaux de financement existants pour le CNP. Cela signifie qu'il faudra une formation et des équipements additionnels et que l'ACSTA pourrait être appelée à gérer un parc de véhicules. L'ACSTA poursuit des consultations avec Transports Canada ainsi qu'avec le Comité sur la sûreté du Conseil de l'aéroport du Canada, afin de relever tous problèmes de mise en œuvre du contrôle des véhicules.

L'ACSTA planifie également deux nouvelles activités d'appui au programme. La première consiste à élaborer un cours de formation basé sur les expériences de agents de formation qui ont participé aux projets pilotes. La seconde prévoit une collaboration avec Transports Canada pour la création d'une campagne d'éducation et de sensibilisation. Le but de cette campagne sera d'annoncer et d'introduire le programme CNP et de familiariser les non-passagers avec les règles de conduite lorsqu'ils pénètrent dans les zones réglementées. Des conseils et des suggestions seront intégrés dans les documents de sensibilisation afin de réduire au minimum les surprises lorsque les non-passagers sont sélectionnés la première fois pour un contrôle de sûreté.

L'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto est la première installation canadienne à mettre en œuvre le programme. D'autres principaux aéroports du Canada feront de même au cours des prochaines semaines et des prochains mois, ce qui signifie que d'ici la fin de l'année l'ensemble des aéroports qui traitent 92 p. 100 du trafic passagers aérien du Canada assureront ce service.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Lorsque l'ACSTA a assumé la responsabilité du contrôle des non-passagers dans les zones réglementées et d'améliorer le système de laissez-passer pour zones réglementées, elle a dû réaffecter des ressources des programmes existants. Le financement des deux programmes prévoit une limite définie. Comme le CNP est un programme de contrôle de nature sélective, son étendue sera définie, dans une certaine mesure, par le montant du financement disponible au-delà des exigences du programme de Carte d'identité de zones réglementées (CIZR). Même si le programme CIZR n'est pas appliqué de façon sélective, sa mise au point aura un impact si le nombre des aéroports dépasse celui qui l'applique actuellement.

3.2.1 Carte d'identité pour les zones réglementées

Le programme CIZR devra être financé conjointement avec le programme CNP. Transports Canada estime qu'il y a quelque 150 000 laissez-passer actifs de zone réglementée aux aéroports désignés, y compris 10 000 laissez-passer multi-sites.

Stratégies pour la période de planification

L'ACSTA assurera la formation du personnel et l'administration du programme, créera une carte intelligente et fera l'acquisition et le déploiement des équipements de lecture des cartes. Chaque administration aéroportuaire continuera de délivrer les cartes et en demeurera propriétaire. Le contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports continuera de relever exclusivement des administrations aéroportuaires.

Les administrations aéroportuaires délivreront de nouvelles CIZR et mettront en place un système standardisé, basé sur une base de données centralisées, pour la délivrance, la vérification, l'analyse et le suivi des cartes. Les données que recueillera l'ACSTA se limiteront à des gabarits biométriques, élément d'identification unique relié au numéro de contrôle du document de l'habilitation de sécurité accordée par Transports Canada et au nom de l'aéroport émetteur. Transports Canada continuera d'accorder des habilitations pour la CIZR et, à cet égard, de mener des vérifications d'antécédents.

Cadre réglementaire

En prévision des règlements, un programme pilote sera mis en place prochainement à certains aéroports du Canada, en vue de la mise en œuvre d'un système amélioré de laissez-passer pour zone réglementée. Une fois le programme pilote terminé, il fera l'objet d'une évaluation afin de déterminer quelles technologies répondent le mieux aux besoins de Transports Canada, de l'ACSTA, des intervenants et des utilisateurs. Les éléments d'identification biométrique permettront la reconnaissance des empreintes digitales et de l'iris. Les employés qui accéderont aux zones réglementées pourront choisir entre la technologie de reconnaissance des empreintes digitales ou de l'iris pour une vérification positive.

Deux contrats ont été octroyés en janvier 2004, le premier concernant la fourniture des cartes, des lecteurs et de la technologie biométrique et le second, la gestion des données, l'intégration et la gestion de projets. L'ACSTA fera l'essai des

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

deux technologies pour établir les niveaux de rendement technique de base et la préférence des utilisateurs qui seront pris en considération dans le déploiement national. Les projets pilotes doivent prendre fin le 31 mai 2004 et les résultats permettront d'orienter le déploiement à l'échelle nationale, qui commencera en juin 2004.

Une fois le cadre réglementaire en place et les programmes nécessaires conçus, l'ACSTA sera mieux à même de connaître les besoins futurs et d'élaborer comme il se doit les budgets annuels.

Une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée est en cours pour s'assurer de la conformité avec les lois et politiques gouvernementales en matière de protection des renseignements personnels.

3.3 Programmes de services de police

3.3.1 Programme canadien de protection de transporteurs aériens (PCPTA)

Le PCPTA a été conçu de façon à réduire le risque de prise de contrôle d'un aéronef commercial canadien par une personne non autorisée. En vertu de l'entente signée avec la GRC (en vertu de l'article 28 de la *Loi sur l'ACSTA*, cette dernière verse des paiements à la GRC, qui assure la présence d'agents de la sûreté aérienne (ASA) à bord des aéronefs.

Des ASA se trouvent à bord de tous les vols désignés par le ministre des Transports. Ainsi, chaque vol à destination et en provenance de l'Aéroport Reagan National de Washington (DC) (Washington National) est un vol désigné, selon les exigences du gouvernement des États-Unis. Il y a également des ASA à bord de certains vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Les vols sélectionnés sont ceux identifiés par une unité conjointe d'évaluation de la menace et du risque de la GRC et de Transports Canada.

3.3.2 Programme de contributions au service de police aux aéroports

L'ACSTA a signé des accords avec certains aéroports admissibles et continuera de verser des contributions pour couvrir le coût des services de police reliés à la sûreté de l'aviation à ces aéroports.

Après la première année d'existence du programme et suite à des consultations menées auprès des administrations aéroportuaires admissibles, les accords de contribution ont été modifiés de façon à simplifier le processus de demande de remboursement et d'établir une fonction de vérification améliorée et la collecte de données d'évaluation.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

4. Planification stratégique et Plan de communication

4.1 Planification stratégique

Avec son troisième plan d'entreprise, l'ACSTA est en mesure de s'appuyer sur des fondations solides qui lui permettent d'envisager un avenir stratégiquement planifié. Le processus de planification stratégique est intégré, par la recherche, dans des secteurs d'intérêt stratégique. La recherche stratégique sera utile pour la gestion supérieure du point de vue de l'évaluation de la politique organisationnelle, du rendement opérationnel et du contexte de la réglementation.

Les relations grandissantes que l'ACSTA a établies avec les intervenants (aéroports, compagnies aériennes, spécialistes de l'industrie, organisations de recherche) sont tout aussi importantes pour son orientation stratégique. Des responsables de l'ACSTA rencontrent des pairs pour définir des questions d'intérêt commun et en discuter et pour établir des responsabilités claires par des consultations tant locales et nationales qu'internationales. Grâce à ses activités de liaison, l'ACSTA peut partager ses connaissances et déterminer les pratiques exemplaires pour améliorer le rendement opérationnel et le mesurer.

Comme l'ACSTA fait partie du système multiniveaux de sûreté du transport aériens, ses relations et ses consultations avec Transports Canada, la GRC, les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes sont des éléments clés pour la mise au point d'un système de sûreté du transport aérien de classe mondiale.

Même si l'ACSTA n'est pas la seule organisation active au sein du système, le contrôle de sûreté qu'elle effectue en ce qui concerne les menaces représente une responsabilité très publique et de première ligne. Il lui incombe donc, du point de vue organisationnel, de se tenir au fait des nouvelles menaces et des changements qui surviennent dans le contexte de la sûreté. Qui plus est, le partage de notre expertise pour la mise en place d'un réseau de transport aérien qui soit sûr est un objectif organisationnel important et, à cet effet, l'ACSTA continuera de coopérer avec Transports Canada et de participer à des tribunes où il sera question d'intervention gouvernementale coordonnée en cas de menace. L'ACSTA peut jouer un rôle actif dans l'établissement de la sûreté et son évolution au Canada.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

4.2 Plan de communication

Depuis sa création, l'ACSTA a concentré ses activités de sensibilisation du public sur son organisation, ses responsabilités et son mandat qu'elle a présentés au public.

Au cours de la dernière année, elle s'est attardée à établir sa présence dans le secteur de la sûreté aérienne en conformité avec le Programme de symbolisation fédérale.

Pour la nouvelle année, les efforts de communication de l'Administration demeureront concentrés sur une sensibilisation accrue à son mandat et à ses responsabilités, surtout auprès des voyageurs mais également du public. Les principaux éléments de la stratégie de l'ACSTA seront :

- Continuer d'associer l'ACSTA avec la sûreté;
- Positionner l'organisation en tant qu'intervenant essentiel dans le secteur de la sûreté aérienne;
- Inspirer la confiance aux voyageurs à l'égard des secteurs de responsabilité de l'ACSTA;
- Informer les passagers des divers éléments du processus de contrôle

L'objectif de ces initiatives est double : témoigner de l'engagement fédéral pour l'amélioration de la sûreté du transport aérien suite aux attaques du 11 septembre et fournir aux passagers des renseignements utiles sur l'incidence de ces améliorations.

Vu le volume élevé d'articles interdits qui sont interceptés, l'ACSTA projette d'introduire, au cours de la prochaine année, des produits de sensibilisation du public qui sont axés sur les passagers. La priorité sera accordée aux produits qui aideront les passagers à se familiariser avec le processus de contrôle, depuis la fouille manuelle jusqu'à l'inspection des bagages enregistrés, en passant par les éléments interdits dans les bagages de cabine et les bagages enregistrés. En outre, l'ACSTA examine, avec des partenaires éventuels comme Postes Canada, la possibilité de mettre en place des mécanismes qui permettront aux passagers de mettre à la poste, avant l'embarquement, des articles qui sont interdits à bord des aéronefs et d'utiliser leur propre adresse ou celle d'un tiers.

Afin de s'informer à propos de questions et d'autres initiatives en matière de sensibilisation du public, l'ACSTA se livrera peut-être à diverses activités de recherche pour évaluer la perception et l'attitude du public et des voyageurs à propos du CPE.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

5. Finances et budgets

L'ACSTA est redevable devant le Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports et est tenue d'inclure l'ensemble de ses états financiers dans son Plan d'entreprise.

Cela dit, aux termes du paragraphe 32(2) de la Loi sur l'ACSTA, l'Administration doit protéger le caractère confidentiel des renseignements dont la publication nuirait, selon le ministre, à la sécurité publique ou à la sûreté du transport aérien, notamment les données de nature financière ou autre qui pourraient révéler ces renseignements.

Budget d'investissements de 2005

(en milliers de dollars canadiens)

Pour l'exercice financier
prenant fin le 31 mars 2005
Budget

Pour l'exercice financier
prenant fin le 31 mars 2006
Budget

Acquisition de nouveaux équipements

SDE	213 149 \$	128 436 \$
Carte d'identité pour les zones réglementées	1 055 \$	167 \$
Contrôle des non-passagers	2 903 \$	3 125 \$
Systèmes d'apprentissage et de production de rapports sur la sûreté	1 862 \$	3 060 \$
Centres de soutien locaux aux aéroports	183 \$	40 \$
Services généraux	360 \$	40 \$
TOTAL DES DÉPENSES EN CAPITAL	219 512 \$	134 868 \$

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

PLAN D'ENTREPRISE SOMMAIRE DE 2004/2005-2008/2009 et BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004/2005

et BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004/2005

Budget de fonctionnement de 2005 (en milliers de dollars canadiens)	Pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2005 Budget	Pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2006 Budget
Dépenses de fonctionnement		
CPE	153 432 \$	148 304 \$
Programmes CBE et de sûreté	87 690 \$	106 288 \$
Carte d'identité pour les zones réglementées	8 672 \$	5 745 \$
Contrôle des non-passagers	12 519 \$	13 954 \$
Services généraux	28 666 \$	27 666 \$
Autres dépenses de fonctionnement et autres financements	(6 816 \$)	1 575 \$
TOTAL DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT	284 163 \$	303 532 \$
TOTAL DU BUDGET D'INVESTISSEMENTS	219 512 \$	134 868 \$
BUDGET TOTAL	503 675 \$	438 400 \$