



ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2003/2004 à 2007/2008

et

BUDGET D'INVESTISSEMENT 2003/04

et

BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2003/04

En date du 3 février 2003

Table des matières

Glossaire	1
Glossaire	1
1 Introduction	4
1.1 Mission et responsabilités de l'ACSTA.....	4
1.2 Financement de l'ACSTA.....	6
2 Principes directeurs de l'ACSTA et mesures prises à ce jour.....	7
2.1 Création d'une société d'État entièrement opérationnelle	8
2.2 Contrôle pré-embarquement.....	8
2.2.1 Recondution des ententes existantes avec des fournisseurs de services de contrôle.....	9
2.2.2 Mise en œuvre d'un programme national de formation et de certification.....	10
2.2.3 Élaboration d'un programme d'accréditation des fournisseurs de services.....	11
2.2.4 Élaboration d'un plan d'intervention en cas d'urgence.....	11
2.2.5 Mise en œuvre d'un programme de normalisation.....	11
2.2.6 Déploiement des équipements.....	11
2.2.7 Service aux clients.....	12
2.3 Contrôle des bagages enregistrés.....	12
2.3.1 Plan national de déploiement.....	12
2.3.2 Lignes directrices visant la planification du CBE.....	12
2.3.3 Ouverture des bagages enregistrés.....	13
2.4 Programmes de services de police.....	13
2.4.1 Conclusion d'une entente avec la GRC en vue de la mise en œuvre du Programme canadien de protection des transporteurs aériens.....	13
2.4.2 Programme de services de police liés à la sûreté de l'aviation.....	14
2.5 Nouvelles responsabilités de l'ACSTA.....	14
2.5.1 Contrôle des non-passagers (CNP).....	15
2.5.2 Système amélioré de laissez-passer de zones réglementées (SALPZR).....	16
3 Normes relatives à la mesure du rendement et Évaluation des risques.....	17
3.1 Cadre d'évaluation et modèle logique.....	17
4 Budget d'investissement et Budget de fonctionnement de 2004	19

Liste des annexes

1. *Conseil d'administration de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
2. *Aéroports auxquels l'ACSTA est responsable du contrôle pré-embarquement*
3. *Fournisseurs de services de contrôle par aéroport désigné*

Glossaire

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Administration aéroportuaire	Exploitant d'un aéroport dont le nom figure dans la <i>Loi relative aux concessions d'aéroports</i>
ADRC	Agence des douanes et du revenu du Canada
Aéroports désignés	Les 89 aéroports, énumérés à l'Annexe 2, désignés par les règlements pris par Transports Canada et auxquels l'ACSTA est responsable de la prestation des services de contrôle
Agent de contrôle	Employé d'un fournisseur de services de contrôle exerçant des fonctions de contrôle
ASA	Agent de la sûreté aérienne : agent de la GRC qui possède une formation particulière et qui prend place à bord de certains vols
CBE	Contrôle des bagages enregistrés : contrôle des bagages enregistrés au moyen d'équipement de SDE
CBF	Crédits budgétaires fédéraux
CNP	Contrôle des non-passagers : contrôle de non-passagers choisis dans les zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent l'ensemble du personnel des aéroports ayant accès aux zones réglementées des aéroports, comme les équipages de bord, les préposés à l'avitaillement, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, les préposés à l'entretien, les préposés à la manutention des bagages, le personnel des concessions, etc.
CPE	Contrôle pré-embarquement, qui comprend le contrôle des passagers ainsi que de leurs effets personnels et de leurs bagages à main
CTX	Type d'appareil de détection radioscopique d'explosifs
DSPTA	Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien
EDRE	Équipement de détection radioscopique d'explosifs
Ententes de transition	Ententes conclues entre l'ACSTA et divers transporteurs aériens principaux qui prévoient la prise en charge par l'ACSTA du coût du CPE à compter du 1 ^{er} avril 2002

État ou gouvernement	Gouvernement du Canada
Exploitant d'aéroport	Société, autre entité ou administration aéroportuaire responsable de l'exploitation d'un aéroport désigné
Fournisseur de services de contrôle	Société qui a conclu avec l'ACSTA une entente de prestation de services de CPE, de CBE ou d'autres services de contrôle
GRC	Gendarmerie Royale du Canada
LA	<i>Loi sur l'aéronautique</i>
LGFP	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>
Loi sur l'ACSTA	<i>Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>
Ministre	Le ministre des Transports
PCPTA	Programme canadien de protection des transporteurs aériens
Plan d'intervention en cas d'urgence	Plan en cours d'élaboration par l'ACSTA qui comprend les mécanismes à mettre en œuvre en cas de menaces contre la sûreté, comme les alertes à la bombe ou les actes terroristes, ou dans le contexte d'événements non liés à la sûreté, comme les incendies, les grèves et les visites officielles
Plan national de déploiement	Plan élaboré par l'ACSTA pour le déploiement de l'équipement de détection des explosifs visant le CBE dans les 89 aéroports désignés
Programme d'accréditation	Programme élaboré par l'ACSTA et établissant les critères que doit satisfaire un fournisseur de services de contrôle afin d'obtenir la certification qui lui permettra de fournir des services de contrôle à l'ACSTA
Programme national de formation et de certification	Programme élaboré par l'ACSTA pour la formation et la certification des agents de contrôle
SALPZR	Système amélioré de laissez-passer de zones réglementées : système national en cours d'élaboration par l'ACSTA et visant l'amélioration du contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports
SCRS	Service canadien du renseignement de sécurité
SDE	Systèmes de détection d'explosifs : systèmes manuels ou automatisés qui servent principalement à détecter la présence d'explosifs dans les bagages à main et les bagages enregistrés

<i>SDTE</i>	Équipement à fonctionnement manuel qui sert à détecter des traces minuscules de résidus d'explosifs sur les bagages à main et des bagages enregistrés
<i>Transporteur aérien principal</i>	Un des 14 transporteurs aériens qui était partie à une entente de prestation de services de CPE avec un fournisseur de services de contrôle à un aéroport donné
<i>VDS</i>	Nom d'un type d'appareil de détection radioscopique d'explosifs
<i>VIS</i>	Nom d'un type d'appareil de détection radioscopique d'explosifs

L'exercice de l'ACSTA se termine le 31 mars. Dans le présent document, le terme exercice s'entend d'une période de douze mois se terminant le 31 mars de l'année en question. Lorsqu'il sera question d'une année civile, le fait sera clairement indiqué.

1 Introduction

1.1 Mission et responsabilités de l'ACSTA

Conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le plan d'entreprise de l'ACSTA pour les exercices 2003-2004 à 2007-2008 a été approuvé par le conseil d'administration en janvier 2003, présenté au ministre des Transports le 3 février 2003 et approuvé par le Conseil du Trésor et le gouverneur en conseil en mars 2003. Deux principes fondamentaux ont guidé l'ACSTA dans la rédaction de son plan d'entreprise : i) la sûreté des voyageurs aériens au Canada; et, ii) le respect du financement de 1,94 milliard \$ de l'ACSTA prévu dans les crédits budgétaires fédéraux (CBF) de décembre 2001.

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont créé de nouveaux défis pour le système de sûreté du transport aérien au Canada. La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a constitué l'élément principal des mesures prises par le gouvernement du Canada pour faire face à ces nouveaux défis. Lorsqu'il a pris en charge certaines fonctions en matière de sûreté du transport aérien qui relevaient auparavant du secteur privé, le gouvernement du Canada a clairement établi que les activités de l'ACSTA seraient motivées par un impératif de sûreté et non pas des considérations d'ordre économique.

L'ACSTA a été créée en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la « Loi sur l'ACSTA »), qui a reçu la sanction royale le 27 mars 2002. L'ACSTA a été instituée le 1^{er} avril 2002 en vertu d'un décret, et elle est entrée en exploitation immédiatement.

Par la création de l'ACSTA, le gouvernement visait les objectifs suivants :

1. rehausser la sûreté du transport aérien;
2. accroître la confiance du public à l'égard du système de sûreté du transport aérien;
3. accroître la visibilité du gouvernement dans le domaine de la sûreté du transport aérien;
4. fournir une approche uniforme au sein du système;
5. intégrer les services de sûreté du transport aérien; et
6. rendre des services de façon efficace et efficiente tout en prenant compte des intérêts du public voyageur.

Le but premier de l'ACSTA consiste à favoriser l'atteinte des objectifs du gouvernement du Canada grâce à une exécution efficace des responsabilités qui lui sont confiées. En vertu de la Loi sur l'ACSTA, les responsabilités de l'ACSTA visent quatre secteurs importants :

1. Contrôle pré-embarquement (« CPE ») des passagers et de leurs effets personnels

L'ACSTA est responsable du CPE aux 89 aéroports (les « aéroports désignés ») qui sont énumérés à l'annexe 2.

2. Contrôle des bagages enregistrés (« CBE »)

L'ACSTA est responsable du contrôle des bagages enregistrés aux aéroports désignés, y compris l'achat, le déploiement et l'installation des équipements de SDE.

3. Programme canadien de protection des transporteurs aériens (« PCPTA »)

L'ACSTA peut conclure des ententes de prestation de services de sûreté à bord des aéronefs avec la Gendarmerie royale du Canada (« GRC »). Ces services sont rendus par des agents de la sûreté aérienne (« ASA ») conformément au Programme canadien de protection des transporteurs aériens (« PCPTA »).

4. Participation au coût des services de police dans les aéroports

L'ACSTA peut conclure des ententes, sous réserve de l'autorisation du Conseil du Trésor, avec divers exploitants d'aéroports aux termes desquelles elle participera aux frais engagés au titre des services de police qui sont liés aux mesures de sûreté de l'aviation civile.

En vertu du paragraphe 6(2) de la Loi sur L'ACSTA, le ministre peut confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien. Le 5 novembre 2002, le ministre a confié deux nouvelles responsabilités à l'ACSTA, soit :

1. Le contrôle des non-passagers (« CNP ») aux grands aéroports

L'ACSTA travaillera en collaboration avec les autorités aéroportuaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un programme amélioré de contrôle des non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des grands aéroports par des points sans contrôle. Ce contrôle visera le personnel des aéroports et des transporteurs aériens et toutes les personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports. L'ACSTA travaille en collaboration avec Transports Canada et des parties prenantes du secteur d'activité, y compris des syndicats, à l'élaboration de ce programme, qui permettra de resserrer les exigences en matière de sûreté visant les non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports.

2. La mise en œuvre d'un système amélioré de laissez-passer de zones réglementées (« SALPZR ») pour les grands aéroports

L'ACSTA et Transports Canada travaillent en collaboration avec les grands aéroports à l'élaboration d'un système amélioré de laissez-passer pour les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées de ces aéroports. Actuellement, les laissez-passer sont délivrés par chacun des aéroports sur approbation de Transports Canada après une vérification minutieuse des antécédents par la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité (« SCRS »). Le SALPZR devrait faire appel à la biométrie et à des bases de

données centralisées pour la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer visant les zones réglementées. La GRC et le SCRS continueront de procéder à des vérifications de sécurité dans le cadre du SALPZR.

L'ACSTA exerce les responsabilités qui sont décrites ci-dessus dans l'intérêt public, en tenant compte des intérêts des voyageurs et en veillant à l'uniformité de la prestation des services dans l'ensemble du Canada. L'ACSTA mettra tout en œuvre pour réduire au minimum les inconvénients que les mesures pourraient occasionner aux passagers; toutefois, la sûreté sera sa première priorité. L'ACSTA devra rendre compte de ses actions mais, en vertu de l'article 32 de la Loi sur l'ACSTA, elle pourra protéger le caractère confidentiel des renseignements dont la publication est susceptible de nuire à la sûreté.

Dans l'exécution de sa mission, l'ACSTA collabore avec d'autres agences gouvernementales et ministères, notamment Transports Canada, qui continuera d'exercer ses fonctions réglementaires dans le secteur du transport aérien. Le Canada a toujours conservé un système de sûreté du transport aérien rigoureux et l'ACSTA cherchera à s'appuyer sur ce système pour remplir son mandat.

1.2 Financement de l'ACSTA

L'ACSTA est entièrement financée par des crédits du Trésor fédéral. Cependant, afin de pouvoir recouvrer une partie, voire la totalité, des coûts liés aux mesures de sûreté améliorée énoncées dans le budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001, le gouvernement a instauré le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (« DSPTA »). Le DSPTA est perçu aux termes de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien*, et il est exigible de quiconque acquiert un service de transport aérien d'un transporteur aérien autorisé. Les sommes perçues au titre du DSPTA sont attribuées au Trésor et non pas à l'ACSTA. L'ACSTA ne prévoit pas que des changements futurs visant le niveau du DSPTA auront une incidence sur les affectations budgétaires de 1,94 milliards de dollars prévues pour la période de cinq ans se terminant le 31 mars 2007.

Si le gouvernement du Canada devait accroître les responsabilités qui lui sont confiées, l'ACSTA aurait besoin des ressources financières concomitantes nécessaires pour tenir compte de l'augmentation des dépenses de fonctionnement et d'investissement qui en résulterait.

2 Principes directeurs de l'ACSTA et mesures prises à ce jour

Les mesures prises par L'ACSTA depuis sa constitution le 1^{er} avril 2002, de même que la stratégie qu'elle élabore pour remplir sa mission, font partie intégrante du cadre de la sûreté du transport aérien du Canada pour le XXI^e siècle. Les principes directeurs qu'applique l'ACSTA au cours de ce processus sont les suivants :

Sûreté

Pour remplir sa mission en matière de sûreté du transport aérien, l'ACSTA se concentre en priorité sur le respect des exigences nationales et, s'il y a lieu, des exigences internationales.

Consultation et concertation

L'ACSTA reconnaît l'importance d'une action concertée et elle consulte les parties prenantes et les partenaires en matière de sûreté afin de tenir compte de leurs intérêts et de leurs objectifs respectifs dans la prise de décisions stratégiques et de décisions liées à l'exploitation. Parmi ces parties prenantes, mentionnons les passagers des lignes aériennes, les fournisseurs de services de contrôle, les lignes aériennes, la GRC et d'autres autorités policières canadiennes, les exploitants d'aéroports, Transports Canada, l'ADRC, le SCRS et les administrations étrangères de la sûreté du transport aérien.

Perfectionnement continu

Les conditions du secteur de l'aviation commerciale ne sont pas statiques. Les changements du trafic passagers, les projets d'agrandissement des aéroports, l'évolution de la technologie et les changements éventuels quant à la nature des menaces au réseau de l'aviation commerciale constituent tous des défis que doit relever l'ACSTA. Il est fort peu probable que les meilleures pratiques actuelles soient acceptables à l'avenir. L'ACSTA a l'intention d'inculquer à ses employés et à ses partenaires un esprit de perfectionnement continu.

Déploiement efficace

L'ACSTA fait tous les efforts pour mettre en œuvre le plus rapidement possible les nouvelles pratiques et technologies, tout en respectant les CBF.

Externalisation

Afin de conserver sa souplesse et sa capacité de réaction, l'ACSTA prévoit que son personnel consistera en un groupe de base restreint de professionnels hautement qualifiés. Pour conserver la simplicité et la souplesse de l'organisation, certaines fonctions particulières ont été externalisées dans la mesure du possible, sous réserve que cette approche présente le coût le plus faible à long terme, que la confiance du public est préservée et que la sûreté n'est pas compromise. Compte tenu de l'évolution des besoins sur le plan organisationnel et opérationnel, l'ACSTA a établi dans certaines circonstances qu'il était plus efficace de recruter du personnel pour répondre aux besoins courants plutôt que d'avoir recours à l'externalisation.

Efficiences

L'ACSTA exerce ses activités de la manière la plus efficiente possible, dans une perspective d'optimisation des ressources.

Gestion des risques

L'ACSTA a adopté un certain nombre de mesures afin de gérer prudemment les risques associés aux responsabilités qui lui sont confiées, et a mis en place un processus d'examen et de gestion des risques en temps opportun.

2.1 Création d'une société d'État entièrement opérationnelle

Au moment de sa création le 1^{er} avril 2002, l'ACSTA n'avait ni bureaux, ni personnel minimal, ni politiques administratives et ni systèmes de technologie de l'information. Depuis ce jour, l'équipe de direction de l'ACSTA a élaboré une structure de gestion et rédigé et mis en œuvre des politiques et des procédures dans un bon nombre de secteurs clés.

2.2 Contrôle pré-embarquement

Le principal objectif du contrôle pré-embarquement est de prévenir qu'une ou des personnes emportent un objet constituant une menace à bord de l'aéronef en le portant sur elles ou en le transportant dans leurs bagages à main ou leurs bagages enregistrés.

En date du 31 décembre 2002, l'ACSTA a pris en charge la responsabilité du CPE aux aéroports désignés. Dans l'exercice de ses responsabilités en matière de CPE, la mission de l'ACSTA, en vertu de la Loi sur l'ACSTA, consiste à :

1. Établir des critères de qualification, de formation et de rendement applicables aux fournisseurs de services de contrôle et aux agents de contrôle qui sont au moins aussi sévères que les normes établies dans les règlements sur la sûreté aérienne pris sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*.
2. Accréditer tous les fournisseurs de services de contrôle et certifier tous les agents de contrôle qui se conforment aux critères établis en vertu de l'alinéa 1) ci-dessus.
3. Fournir des services de CPE à chacun des aéroports désignés au moyen de :
 - a) la conclusion d'une entente de prestation de services de CPE avec un fournisseur de services de contrôle; et/ou
 - b) la conclusion d'une entente de prestation de services de CPE dans un aéroport donné avec un exploitant d'aéroport, soit directement ou par l'intermédiaire d'un fournisseur de services de contrôle; et/ou

- c) l'embauche d'agents de contrôle comme employés directs de l'ACSTA; et
- 4. Acquérir les SDE et les équipements de CPE classiques qui seront installés dans les aéroports désignés, les déployer et les entretenir.

L'ACSTA a élaboré une stratégie pour la prestation des services de CPE dans les aéroports désignés en fonction des niveaux de référence des CBF.

2.2.1 Reconduction des ententes existantes avec des fournisseurs de services de contrôle

Avant la création de l'ACSTA, ce sont les compagnies aériennes qui avaient la responsabilité du CPE au Canada. En règle générale, à chaque aéroport, une compagnie aérienne était désignée comme « transporteur aérien principal » et devait, au nom de toutes les compagnies aériennes exerçant des activités à cet aéroport, signer une entente avec un fournisseur de services pour la prestation de services de CPE.

Les transporteurs aériens principaux ont effectué le CPE conformément aux règlements et aux mesures adoptés par Transports Canada. L'équipement de CPE utilisé par les fournisseurs de services était la propriété de la Corporation de sécurité de transport aérien, qui en assumait aussi l'exploitation et la gestion; un groupe de compagnies aériennes canadiennes étaient propriétaire de cette Corporation et collaboraient sur des questions liées à la sûreté du transport aérien. Cet équipement a depuis été acquis par l'ACSTA.

L'ACSTA a pris en charge le contrôle opérationnel des activités de CPE en adoptant une stratégie initiale de « reconduction » des ententes en vigueur entre les transporteurs aériens principaux et les fournisseurs de services. L'ACSTA est maintenant la partie qui a un lien contractuel direct avec chaque fournisseur de services.

Un contrat standard de services de contrôle a été conclu avec chacun des fournisseurs de services de contrôle. Le contrat standard comprend les conditions clés suivantes :

- Le fournisseur de services de contrôle accepte de fournir des services en matière de contrôle de sûreté des passagers et des bagages à main et/ou de contrôle de sûreté des bagages enregistrés, selon ce qui est précisé.
- Les services seront fournis par des personnes qui, en date du 31 décembre 2002 et par la suite, sont certifiées comme « agent de contrôle » par Transports Canada et/ou l'ACSTA.
- Les conditions de chaque contrat entrent en vigueur le 31 décembre 2002 et, pour la plupart des aéroports, demeurent en vigueur jusqu'au 15 novembre 2003.

L'ACSTA est en train de revoir les options de prestation de services et consulte ses parties intéressées afin de présenter en temps opportun une proposition à son conseil d'administration

avant l'échéance des contrats en vigueur avec les fournisseurs de services. Peu importe le modèle de prestation retenu, l'ACSTA va s'assurer que l'intégrité du système de CPE est maintenue.

2.2.2 Mise en œuvre d'un programme national de formation et de certification

L'ACSTA a lancé un programme par étapes pour la sélection, la formation et la certification des nouveaux candidats au poste d'agent de contrôle :

1. Le fournisseur de services de contrôle soumet le candidat potentiel à un processus de pré-sélection visant à établir son aptitude avant de l'engager.
2. Le candidat potentiel doit satisfaire aux normes minimales énoncées dans les Normes relatives à la désignation des agents de sûreté de Transports Canada.
3. Si le candidat satisfait à toutes les normes minimales, il participe à un programme de formation et de certification multiniveau. Au 1^{er} niveau, l'agent de contrôle a la responsabilité d'examiner les cartes d'embarquement et de donner des instructions aux passagers avant que ces derniers ne passent par les points de contrôle. Ils ne peuvent effectuer de fouilles ou utiliser le détecteur à main ou tout autre équipement. Au niveau 2, l'agent de contrôle a la responsabilité de guider les passagers à travers les portiques de détection d'objets métalliques, d'utiliser le détecteur à main et d'effectuer la fouille des bagages à main. Il ne peut utiliser les appareils d'analyse à rayons X ou les appareils de SDE. Au niveau 3, l'agent de contrôle a la responsabilité de contrôler les bagages à main au moyen des appareils d'analyse à rayons X et de l'équipement de DTE. Les candidats à chaque niveau du programme devront suivre un programme complet de formation en cours d'emploi.
4. Le niveau de travail des agents de contrôle est le niveau 3. Tous les agents de contrôle devront passer du niveau 1 au niveau 3 dans un délai opportun. Les agents de contrôle qui doivent utiliser des équipements plus perfectionnés, comme les appareils de DTE, VDS/VIS et CTX, devront suivre une formation avancée.
5. Il existe deux postes de supervision (chef de point de contrôle et gestionnaire du CPE) pour lesquels une formation et une certification supplémentaires sont requises.
6. Tous les agents certifiés dans le cadre du programme national de formation devront se soumettre à des tests périodiques et suivre des cours de perfectionnement pour conserver leur certification.
7. Tous les participants au programme de formation national devront suivre un processus afin de renouveler leur certification.

Au cours de l'année civile 2003, l'ACSTA élaborera un programme de certification et d'assurance de la qualité dans le cadre de son système de gestion de la sûreté en collaboration avec Transports Canada. Cela aidera l'ACSTA à cerner les secteurs à l'égard desquels des améliorations sont nécessaires et à se concentrer sur ces secteurs.

2.2.3 Élaboration d'un programme d'accréditation des fournisseurs de services

L'ACSTA est à établir les critères pour le programme d'accréditation des fournisseurs de services.

Une fois que le programme d'accréditation aura été entièrement mis en œuvre, seuls les fournisseurs de services de contrôle qui ont obtenu la désignation de fournisseurs de services de contrôle accrédités seront admissibles à la passation de contrats avec l'ACSTA. De plus, seuls les fournisseurs de services de contrôle accrédités qui satisfont à des normes de rendement données seront admissibles à maintenir leur désignation de fournisseur de services de contrôle accrédité. Le défaut d'atteindre de telles normes de rendement entraînera la révocation de l'accréditation du fournisseur de services de contrôle ainsi que la résiliation du contrat entre l'ACSTA et ce dernier.

2.2.4 Élaboration d'un plan d'intervention en cas d'urgence

L'ACSTA est à élaborer un plan d'intervention en cas d'urgence dans lequel sont énoncés les responsabilités et les mécanismes de l'ACSTA dans le cadre général de sûreté des aéroports. L'ACSTA travaille à s'assurer qu'elle peut réagir adéquatement à toutes les situations d'urgence. Tous les rapports doivent être intégrés dans le plan d'intervention en cas d'urgence de l'ACSTA.

2.2.5 Mise en œuvre d'un programme de normalisation

Dans le cadre de la prise en charge de la responsabilité de l'exploitation du CPE aux aéroports désignés, l'un des objectifs de l'ACSTA consiste à « normaliser » l'expérience des voyageurs aux divers points de contrôle dans l'ensemble du Canada. Le programme de normalisation se traduira par une présentation uniforme des points de contrôle de tous les aéroports désignés et visera, entre autres, la signalisation, les accessoires (comme les contenants dans lesquels sont déposés les petits objets qui sont soumis au contrôle) et l'agencement. Le programme prévoit également un uniforme identique pour tous les agents de contrôle.

2.2.6 Déploiement des équipements

Diverses techniques de sûreté sont déployées aux points de contrôle pré-embarquement, notamment l'utilisation d'appareils à rayons X et d'appareils de DTE, la fouille manuelle et des portiques de détection d'objets métalliques ou des détecteurs manuels d'objets métalliques.

2.2.7 Service aux clients

L'ACSTA travaillera en collaboration avec les lignes aériennes, les aéroports et d'autres parties prenantes au règlement de questions d'intérêt commun comme les niveaux de circulation des passagers aux points de contrôle, l'établissement des horaires des lignes aériennes et d'autres questions d'ordre opérationnel.

Afin d'améliorer le niveau de service, l'ACSTA a lancé plusieurs initiatives incluant l'établissement de statistiques et de prévisions précises sur le trafic (passagers et bagages) ainsi que le modèle d'ordonnancement du CPE. Des prévisions précises sont essentielles pour la planification des besoins en équipement et en ressources de contrôle de sûreté à court et à long terme et pour l'établissement du coût exact des activités de contrôle. Le modèle d'ordonnancement utiliserait les horaires de vols des lignes aériennes et d'autres critères pour optimiser la planification des ressources. Les exploitants d'aéroports participeraient activement à l'élaboration du modèle de l'ACSTA.

2.3 Contrôle des bagages enregistrés

2.3.1 Plan national de déploiement

Le contrôle des bagages enregistrés vise avant tout à prévenir qu'une personne emporte un objet constituant une menace à bord d'un aéronef. Jusqu'ici, pour la plupart des vols, les bagages enregistrés n'étaient pas contrôlés ou systématiquement fouillés avant d'être placés dans la soute de l'aéronef. Les mesures de sûreté se limitaient aux questions posées aux passagers par les lignes aériennes au moment de l'enregistrement sur la préparation et le contrôle des bagages. Les lignes aériennes s'assuraient également avant le décollage d'apparier les passagers à bord de l'aéronef avec l'ensemble des bagages enregistrés. Malgré l'utilité des mesures de sécurité, ces mécanismes reposaient sur l'hypothèse désormais périmée selon laquelle aucun passager n'oserait placer un explosif dans un bagage enregistré s'il a l'intention de monter à bord de l'aéronef en question. L'ACSTA met en œuvre des mesures de sûreté plus rigoureuses en ce qui concerne les bagages enregistrés.

2.3.2 Lignes directrices visant la planification du CBE

Il existe un éventail de technologies qui permettent de détecter la présence d'objets menaçants dans les bagages. Les méthodes classiques, comme la fouille manuelle et l'utilisation de chiens détecteurs d'explosifs, ont évolué et ont donné naissance à des équipements perfectionnés qui accroissent la vitesse de l'inspection des bagages. Les trois principales catégories d'équipement de SDE sont :

Type d'équipement	Fonctions
Appareil d'analyse à rayons X	Produit une image bidimensionnelle du contenu des bagages. Peut être automatisé ou utilisé par un opérateur qui regarde chaque image qui s'affiche sur un moniteur. Sert pour les bagages enregistrés et les bagages à main.
Appareil de détection des traces d'explosifs (DTE)	Détection des traces minuscules de résidus d'explosifs dans les bagages. Analyse un échantillon pris sur des bagages à l'aide d'un porte-coton. Sert pour les bagages enregistrés et les bagages à main.
Tomodensitométrie (CTX)	Cet appareil, qui utilise la tomographie axiale transverse commandée par ordinateur, prend des centaines de photographies par rayons X afin de produire des images tridimensionnelles du contenu des bagages. Un opérateur formé regarde les images qui s'affichent sur un moniteur afin de détecter des objets menaçants. Cet appareil est de très grande dimension (soit environ les dimensions d'une mini-fourgonnette).

La pratique reconnue comme la plus efficace à l'échelle internationale pour le CBE consiste en un système intégré multiniveau de contrôle des bagages enregistrés qui conjugue méthodes traditionnelles et équipements de pointe. Dans le cadre de ce processus, tous les bagages sont d'abord soumis à un contrôle de base puis, si l'on soupçonne la présence d'explosifs, des contrôles supplémentaires sont exercés afin d'établir si le bagage est exempt d'explosifs, auquel cas il peut être envoyé pour chargement dans l'aéronef, ou s'il doit être retiré du processus de contrôle et remis aux autorités aéroportuaires.

2.3.3 Ouverture des bagages enregistrés

L'équipement de SDE est généralement intégré au système automatisé d'acheminement des bagages, à l'abri du regard du public. Passagers et bagages sont donc séparés au moment de l'enregistrement. L'ACSTA a décidé, provisoirement, de retracer le propriétaire du bagage avant l'ouverture. Elle se réserve néanmoins le droit d'ouvrir les bagages en l'absence du passager pour des exigences opérationnelles.

2.4 Programmes de services de police

2.4.1 Conclusion d'une entente avec la GRC en vue de la mise en œuvre du Programme canadien de protection des transporteurs aériens

En vertu de l'article 28 de la Loi sur l'ACSTA, l'ACSTA peut conclure des ententes avec la GRC visant la prestation de services à bord des aéronefs par des agents qui possèdent une formation

spéciale, et elle est autorisée à payer les contreparties nécessaires. Ce programme est appelé Programme canadien de protection des transporteurs aériens (« PCPTA »).

L'objectif premier du PCPTA consiste à réduire le risque qu'une personne non autorisée prenne le contrôle d'un aéronef commercial canadien.

L'ACSTA a négocié et signé un protocole d'entente avec Transports Canada et la GRC, qui énonce de façon générale les rôles des parties. De plus, elle a négocié une entente avec la GRC, entente qui comprend des renseignements détaillés sur le programme. La date de prise d'effet du protocole d'entente et de l'entente est le 1^{er} avril 2002.

Des ASA sont à bord de tous les vols « désignés » par le ministre des Transports. Par exemple, tous les vols en partance ou à destination de l'aéroport Reagan National à Washington (D.C.) (« Washington National ») sont des vols désignés, tel que l'exige le gouvernement des États-Unis. Les ASA sont aussi à bord de certains vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

2.4.2 Programme de services de police liés à la sûreté de l'aviation

Par suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001, il était prévu que les modifications apportées à la réglementation feraient augmenter les frais de services de police liés à la sûreté de l'aviation dans les aéroports canadiens. En outre, par suite du perfectionnement des pratiques de CPE et de CBE, une augmentation est prévue au chapitre du nombre de cas de détection qui requièrent une intervention policière.

Afin de compenser une partie de la hausse prévue de ces frais, l'article 29 de la Loi sur l'ACSTA permet à l'ACSTA de conclure des ententes avec certains aéroports sous réserve de l'autorisation du Conseil du Trésor, en vertu desquelles elle participera à défrayer partiellement l'accroissement des frais de services de police liés à la sûreté de l'aviation qu'engagent les exploitants d'aéroports dans l'exercice de leurs activités. Ce financement ne peut être appliqué aux services de gardiens de sécurité.

Des ententes sont actuellement en vigueur avec les huit plus gros aéroports du Canada. Des modifications réglementaires, prévues pour l'été 2003, vont permettre à l'ACSTA de conclure des ententes additionnelles.

2.5 Nouvelles responsabilités de l'ACSTA

Le 5 novembre 2002, le ministre des Transports a confié deux nouvelles responsabilités à l'ACSTA en ce qui concerne les grands aéroports :

1. le contrôle des non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports à partir des points de non contrôle; et
2. la mise en œuvre d'un système amélioré de laissez-passer de zones réglementées.

Ces grands aéroports représentent plus de 94 % du trafic passagers au Canada.

Ces deux nouvelles responsabilités sont étroitement interreliées. Jusqu'ici, l'ACSTA s'est principalement attachée à prévenir que des personnes emportent des objets constituant une menace à bord des aéronefs en les portant sur elles ou en les transportant dans leurs bagages à main ou leurs bagages enregistrés. Le mandat de l'ACSTA s'étend désormais aux non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports, comme l'air de trafic autour des aéronefs. L'ACSTA devra assumer ses nouvelles responsabilités dans les limites des CBF actuels.

2.5.1 Contrôle des non-passagers (CNP)

Situation actuelle

Actuellement, toute personne qui entre dans une zone réglementée d'un aéroport à partir d'un point de contrôle doit être soumise à un contrôle. Cette exigence s'applique tout aussi bien aux passagers qu'aux non-passagers, à quelques exceptions près, par exemple les agents de la paix en devoir. Les non-passagers comprennent toutes les personnes qui travaillent à l'aéroport, comme les membres des équipages de bord, les préposés à l'avitaillement, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs et les préposés à l'entretien, les préposés à la manutention des bagages, le personnel des concessions, etc. Les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées à partir d'autres points d'accès doivent être soumis à des mesures de contrôle de sûreté ou être détenteur d'un laissez-passer pour les zones réglementées.

Nouvelle responsabilité

En ce qui concerne le contrôle des non-passagers, l'ACSTA assume les responsabilités suivantes :

1. contrôle de l'accès de non-passagers sélectionnés aux zones réglementées de tous les grands aéroports;
2. formation et certification des agents de contrôle chargés du CNP; et
3. achat, déploiement et maintien des équipements nécessaires pour le CNP.

Plan de mise en oeuvre

Transports Canada établira le cadre réglementaire et élaborera les normes relatives à la désignation et au rendement propres au programme de CNP. L'ACSTA compte travailler en étroite collaboration avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires et d'autres parties prenantes à la conception et à la mise en œuvre du programme de CNP, qui se fera lorsque le cadre réglementaire sera en place.

2.5.2 Système amélioré de laissez-passer de zones réglementées (SALPZR)

Situation actuelle

Les autorités aéroportuaires sont actuellement responsables, en collaboration avec Transports Canada, la GRC et le SCRS, de la délivrance des laissez-passer visant l'accès aux zones réglementées des aéroports.

Nouvelle responsabilité

Le programme comprendra un système normalisé reposant sur une base de données centralisée pour la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer. Les laissez-passer utiliseront en outre la technologie biométrique. Transports Canada, la GRC et le SCRS continueront de participer à la délivrance des autorisations relatives aux laissez-passer, particulièrement en ce qui a trait à la vérification des antécédents.

Plan de mise en oeuvre

La portée de ce programme dépendra des exigences réglementaires établies par Transports Canada en été 2003. L'ACSTA s'appuiera sur les recherches approfondies déjà menées par Transports Canada sur l'application de la biométrie et les caractéristiques opérationnelles de ce type de système de laissez-passer. La mise en œuvre du système amélioré exigera de nombreuses consultations auprès de Transports Canada, du secteur de l'aviation et des grands aéroports.

Il est prévu que le programme comprendra une approche par étapes pour l'établissement des caractéristiques du laissez-passer sur le plan de l'identification, comprenant un programme d'essai pour le laissez-passer et le système de laissez-passer.

3 Normes relatives à la mesure du rendement et Évaluation des risques

3.1 Cadre d'évaluation et modèle logique

L'ACSTA s'est engagée à élaborer un cadre d'évaluation du rendement qui lui permettra d'évaluer objectivement l'évolution de la réalisation de sa mission. Le cadre d'évaluation est conforme aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor. Dans le cadre de la préparation de son cadre d'évaluation, l'ACSTA a consulté Transports Canada conformément aux exigences en matière de rapport du Comité ministériel sur la sécurité publique et l'antiterrorisme.

L'ACSTA a identifié les programmes clés qui seront l'objet d'une évaluation en bonne et due forme, soit :

1. le contrôle pré-embarquement et le contrôle des bagages enregistrés;
2. le Programme canadien de protection des transporteurs aériens;
3. le programme lié à l'amélioration de la sûreté des zones réglementées des aéroports; et
4. le programme lié aux communications et à la visibilité.

La stratégie d'évaluation de chaque programme est axée sur trois questions clés :

- Pertinence – Le programme cadre-t-il toujours avec les priorités de l'ACSTA et du gouvernement pris dans son ensemble et permet-il de répondre de façon réaliste à un besoin réel?
- Succès – Le programme permet-il d'atteindre les résultats prévus tout en respectant le budget et sans entraîner de résultats négatifs non désirés? Dans la négative, des progrès sont-ils réalisés en vue de l'atteinte des résultats prévus?
- Efficacité par rapport au coût – En ce qui concerne l'élaboration et la mise en oeuvre des programmes, utilise-t-on, parmi toutes les solutions possibles, les moyens les plus appropriés et les plus efficaces pour atteindre les résultats escomptés?

L'ACSTA pourrait également soumettre ses programmes clés à des évaluations formatives et sommatives, au besoin. Ces évaluations sont effectuées à deux points précis :

- la première évaluation est effectuée tôt dans le processus (normalement au cours des deux premières années), et les questions visent essentiellement à évaluer la gestion de la mise en oeuvre du programme et à déterminer si des redressements doivent être apportés et si des progrès sont réalisés en regard des résultats escomptés (souvent appelées des évaluations formatives ou à mi-mandat);
- la deuxième évaluation est effectuée lorsque le programme est en place depuis un certain moment déjà et qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que certains des résultats escomptés aient été réalisés (normalement dans les cinq ans du lancement du programme), et les

questions visent principalement à déterminer dans quelle mesure les résultats escomptés ont été réalisés et à établir la contribution du programme dans la réalisation de ces résultats (souvent appelées des évaluations sommatives).

L'ACSTA est à parachever son cadre d'évaluation. Le modèle logique de l'ACSTA, qui est exposé dans les sections qui suivent, définit les objectifs de l'ACSTA et délimite les liens qui existent entre ces objectifs, les activités (ou les « extrants ») qui seront entreprises pour réaliser ces objectifs et les résultats de ces activités qui permettent de déterminer si les objectifs ont été réalisés ou non.

4 Budget d'investissement et Budget de fonctionnement de 2004

L'ACSTA est responsable envers le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et doit dévoiler ses états financiers dans son plan d'entreprise.

Toutefois, en vertu du paragraphe 32(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA 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.

C'est pourquoi les données financières ci-dessous se limitent à l'affectation globale de l'ACSTA, aux dépenses reliées au contrôle préembarquement et aux achats de SDE. Les autres éléments sont énumérés, mais les montants ne sont pas fournis.

BUDGET D'INVESTISSEMENT DE 2004
 (En milliers de dollars canadiens)

**Exercice se terminant
 le 31 mars 2004**

Budget

1) Acquisition d'équipement neuf
 Équipement - SDE

78,987 \$

2) Autres :

Biens pour le contrôle non-passagers
 Biens pour le système amélioré de laissez-passer aux zones réglementées assets,
 Installation et construction – équipement de SDE
 Améliorations locatives et Équipement et logiciels – FAO
 Fournitures et équipement de bureau et logiciels

127,425 \$

Total Autres

TOTAL DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

206,412 \$

Les faits saillants du budget de fonctionnement pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004 sont décrits ci-dessous.

BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE 2004

(En milliers de dollars canadiens)

**Exercice se
terminant le 31
mars 2004**

Budget

1) Dépenses d'exploitation – contrôle pré-embarquement

Paiements aux fournisseurs de services de contrôle

125,245 \$

2) Autres :

ACSTA – Administration, Programmes de sécurité,

Contrôle des non-passagers,

Système amélioré de laissez-passer aux zones réglementées et

Dépense d'exploitation - SDE

Total Autres

152,540 \$

TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

277,785 \$

Annexe 1

**Conseil d'administration de l'Administration canadienne de la sûreté
du transport aérien**

Brian Flemming Président du conseil

Ghislaine Richard Vice-présidente du conseil

Steve J. Baker

Pierre Beaudry

Ronald K. Clark

Gordon F. Cheesbrough

Mary Martin

Murray Sigler

Darrel Smith

Lecia Stewart

Anil Wirasekara

Annexe 2

Aéroports auxquels l'ACSTA est responsable du contrôle pré-embarquement

Région	Aéroport
Atlantique	Halifax
Total : 18	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	Dorval
Total : 20	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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN**PLAN D'ENTREPRISE 2003/04 A 2007/08, BUDGET D'INVESTISSEMENT 2003/04 ET BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2003/04**

Région	Aéroport
Ontario Total : 15	Ottawa Toronto (Pearson) London Sudbury Thunder Bay Toronto (City Centre) 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
Pacifique 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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN
PLAN D'ENTREPRISE 2003/04 A 2007/08, BUDGET D'INVESTISSEMENT 2003/04 ET BUDGET DE
FONCTIONNEMENT 2003/04

Région	Aéroport
	Williams Lake
Total : 89	

Annexe 3

Fournisseurs de services de contrôle par aéroport désigné

Aéroport	Fournisseur de services de contrôle	Aéroport	Fournisseur de services de contrôle
Atlantique			
Halifax Charlottetown Fredericton Gander Moncton St. John's Saint John Bathurst Charlo	Shannahan's Investigation Judson Security Company Ltd. Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation	Churchill Falls Deer Lake Goose Bay St. Anthony St. Leonard Stephenville Sydney Wabush Yarmouth	Provincial Airways Ltd. Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Provincial Airways Ltd. Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation Aeroguard Inc. Shannahan's Investigation Shannahan's Investigation
Québec			
Dorval Mirabel Québec Alma Bagotville Baie-Comeau Chibougamau/Chapais Gaspé Îles-de-la-Madeleine Kuujuaq Kuujuarapik	Sécurité Kolossal Inc. Sécurité Kolossal Inc. Sécurité Kolossal Inc. Corps Can. des Comm. Corps Can. des Comm. Sécurité Kolossal Inc. Air Creebec Inc. Sécurité Kolossal Inc. Sécurité Kolossal Inc. Intelicom Inc. Air Inuit Ltd.	La Grande Rivière La Grande – 3 La Grande – 4 Lourdes-de-Blanc-Sablon Mont-Joli Roberval Rouyn-Noranda Sept-Îles Val d'Or	Air Inuit Ltd. Corps Can. des Comm. Corps Can. des Comm. Provincial Airways Ltd. Sécurité Kolossal Inc. Air Bellevue Inc. Sécurité Kolossal Inc. Sécurité Kolossal Inc. Sécurité Kolossal Inc.
Ontario			
Ottawa Toronto (Pearson) London Sudbury Thunder Bay Toronto (City Centre) Windsor Hamilton	Aeroguard Inc. Group 4 Falck (Canada) Ltd. East Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Paragon Protection Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Inc.	Kingston Kitchener-Waterloo North Bay Sarnia Sault Ste-Marie Timmins Toronto/Buttontville	Central Aviation Security Ltd. Group 4 Falck (Canada) Ltd. East Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Aeroguard Eastern Ltd. Group 4 Falck (Canada) Ltd. East
Prairies et Nord			
Calgary Edmonton Winnipeg Iqaluit Regina Saskatoon Whitehorse Yellowknife	Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Aeroguard Inc. Intelicom Inc. Aeroguard Inc. Aeroguard Inc. Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Intelicom Inc.	Brandon Fort McMurray Grande Prairie Lethbridge Lloydminster Medicine Hat Prince Albert Thompson	Aeroguard Inc. Aeroguard Inc. Aeroguard Inc. Aeroguard Inc. City of Lloydminster Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Aeroguard Inc.
Pacifique			
Vancouver Vancouver South Terminal Kelowna Prince George Victoria Abbotsford Campbell River Castlegar Comox Cranbrook Dawson Creek	Aeroguard Company Ltd. Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Aeroguard Company Ltd. Aeroguard Company Ltd. Aeroguard Company Ltd. BC Corps of Comm. Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Aeroguard Company Ltd. Aeroguard Company Ltd. Group 4 Falck (Canada) Ltd. West	Fort St. John Kamloops Nanaimo Penticton Prince Rupert Quesnel Sandspit Smithers Terrace Williams Lake	Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Aeroguard Company Ltd. Group 4 Falck (Canada) Ltd. West Group 4 Falck (Canada) Ltd. West