



RAPPORT ANNUEL 2007



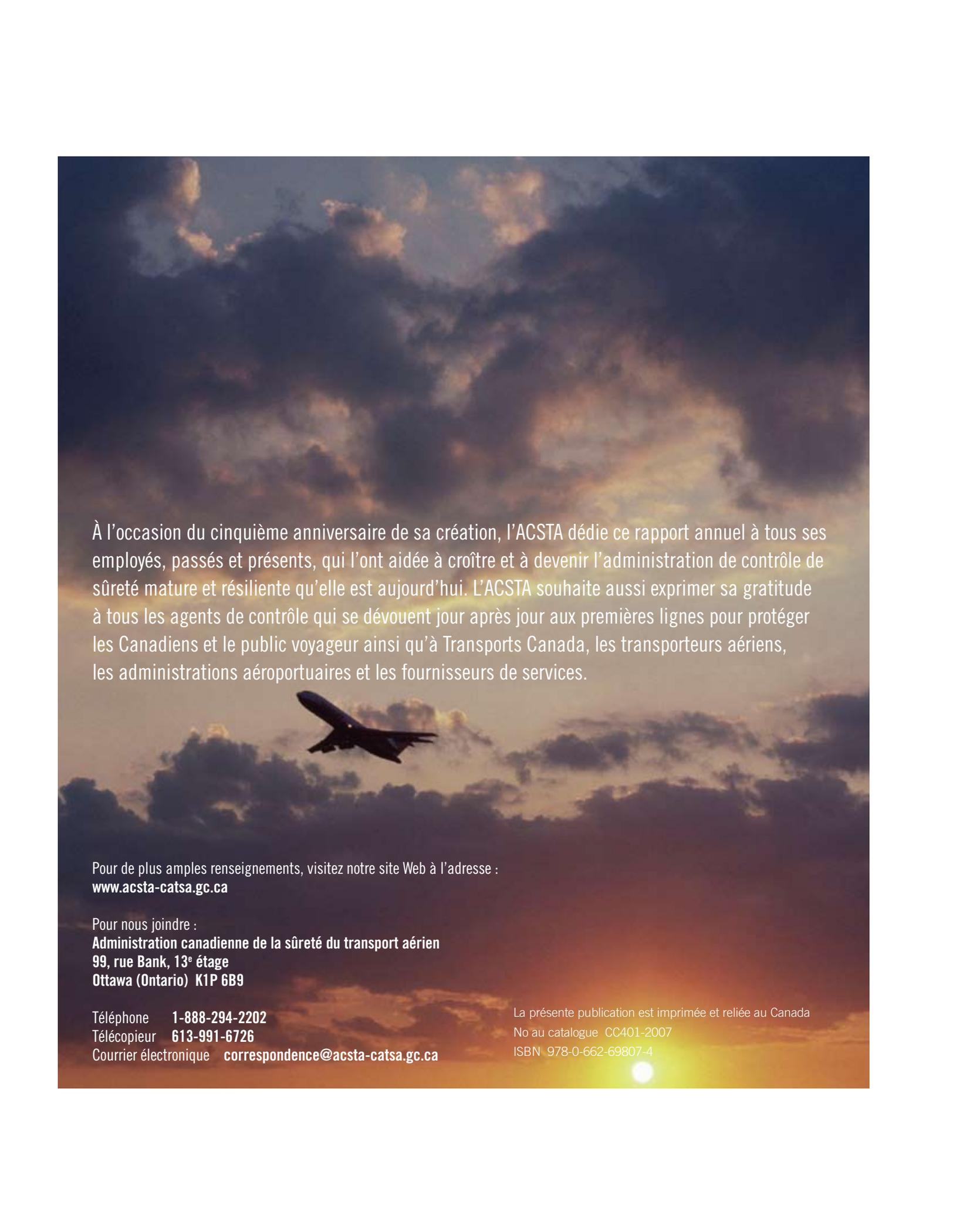
Votre sûreté nous tient à cœur



RAPPORT ANNUEL 2007



Votre sûreté nous tient à cœur



À l'occasion du cinquième anniversaire de sa création, l'ACSTA dédie ce rapport annuel à tous ses employés, passés et présents, qui l'ont aidée à croître et à devenir l'administration de contrôle de sûreté mature et résiliente qu'elle est aujourd'hui. L'ACSTA souhaite aussi exprimer sa gratitude à tous les agents de contrôle qui se dévouent jour après jour aux premières lignes pour protéger les Canadiens et le public voyageur ainsi qu'à Transports Canada, les transporteurs aériens, les administrations aéroportuaires et les fournisseurs de services.

Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web à l'adresse :
www.acsta-catsa.gc.ca

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

Téléphone **1-888-294-2202**
Télécopieur **613-991-6726**
Courrier électronique **correspondence@acsta-catsa.gc.ca**

La présente publication est imprimée et reliée au Canada
No au catalogue CC401-2007
ISBN 978-0-662-69807-4

Table des matières



Glossaire	4
Survol de l'ACSTA	5
Message de la présidente du Conseil d'administration	6
Message du président et chef de la direction	8
Ce que nous sommes	10
AGILE : Le concept opérationnel de l'ACSTA	18
Activités et faits saillants	20
Le 10 août 2006 : Mise en œuvre de mesures renforcées	21
Participation à l'examen quinquennal de la <i>Loi sur l'ACSTA</i>	23
Examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada	24
Bâtir des partenariats intégrés relativement à la sûreté	25
Rapport sur les résultats	28
Amélioration du contrôle des passagers	29
Renforcement du contrôle des non-passagers	30
Mise en place et gestion efficace de l'équipement de contrôle de sûreté	30
Amélioration de la formation des agents de contrôle	31
Contribution au renforcement de la sûreté dans les aéroports et de la sûreté du transport aérien	31
Soutien et amélioration de l'exécution des principales activités de l'ACSTA	32
Préparer l'avenir	33
Gouvernance organisationnelle	34
Rapport de gestion	42

Glossaire



CBE	Contrôle des bagages enregistrés : contrôle des bagages enregistrés à l'aide de l'équipement de détection d'explosifs.
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées : carte d'identification sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones réglementées des principaux aéroports canadiens.
CNP	Contrôle des non-passagers : contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers peuvent comprendre les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes et le personnel des concessions.
CPE	Contrôle de préembarquement : contrôle des passagers, de leurs effets personnels et des bagages de cabine.
COS	Centre des opérations de la sûreté : situé à l'administration centrale, à Ottawa, le COS est un point de coordination unique dont le mandat consiste à soutenir les activités de contrôle de l'ACSTA et qui agit comme « centre de commande » lors d'un événement donné ou en période de grandes menaces.
Les huit aéroports les plus occupés du Canada	Par ordre alphabétique : Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa, Toronto (Lester-B.-Pearson), Vancouver, Winnipeg.
Les 28 principaux aéroports du Canada	Comprend les « aéroports les plus occupés » susmentionnés, de même que (par ordre alphabétique) : Charlottetown, Fredericton, Gander, Iqaluit, Kelowna, London, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint-Jean (N.-B.), Saint-Jean (T.-N.), Saskatoon, Sudbury, Toronto (centre-ville), Thunder Bay, Victoria, Whitehorse, Windsor, Yellowknife.
PNE	Procédures normalisées d'exploitation : procédures élaborées par l'ACSTA pour enseigner au personnel de contrôle la manière d'effectuer le contrôle de sûreté conformément à l'intention des mesures réglementées et d'accomplir les autres activités connexes exigées par l'ACSTA.
Rapprochement des bagages	Procédure consistant à vérifier que chaque bagage enregistré correspond à un passager à bord du même vol. Un bagage ne sera autorisé à bord de l'aéronef qu'une fois qu'il aura été établi que le passager est à bord.
SDE	Système de détection d'explosifs : équipement spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers.
SGSu	Système de gestion de la sûreté : façon méthodique de fixer les objectifs annuels en matière de sûreté, de clarifier les rôles et les responsabilités d'une organisation en matière de sûreté, d'évaluer et de gérer les risques, d'élaborer des plans d'urgence, d'effectuer des vérifications, ainsi que de mesurer et d'évaluer le rendement en permanence.

Survol de l'ACSTA

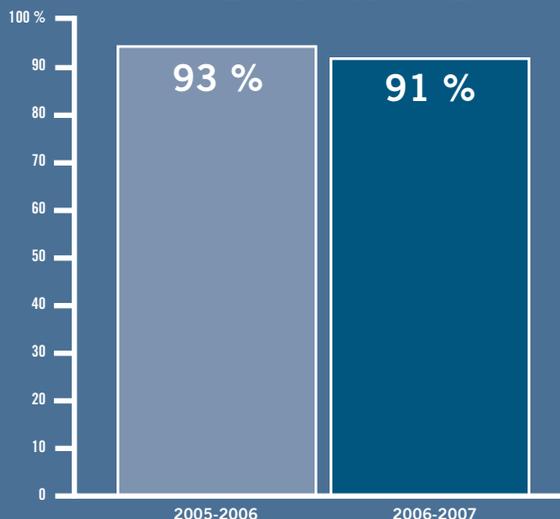
L'ACSTA EN CHIFFRES 2006-2007

40 000 000	Passagers contrôlés
60 000 000	Bagages contrôlés
430 000	Contrôles de sûreté de non-passagers dans les principaux aéroports
650 000	Nombre d'articles interdits cédés
5 200	Agents de contrôle
91 %	Taux de satisfaction de la clientèle
89	Aéroports où l'ACSTA a le mandat d'effectuer le contrôle de la sûreté

ÉTUDE DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

À l'ACSTA, nous croyons être capables de réaliser des programmes de contrôle efficaces et efficients dans un environnement à la mesure du client. Comme nous visons l'amélioration continue, nous sommes toujours à la recherche de moyens de rehausser la qualité du service. Les nouvelles exigences imposées par Transports Canada à la suite de la découverte d'un présumé complot terroriste le 10 août 2006 sont un rappel que la sûreté constitue notre responsabilité suprême et notre objectif principal, et ce, en dépit de nos efforts pour perturber le moins possible les plans des voyageurs. À l'hiver 2007, nous avons commandé une étude de satisfaction de la clientèle dans le but de déterminer la perception du public voyageur relativement au processus de contrôle et la mesure dans laquelle le public connaît l'ACSTA. Globalement, nous avons constaté que le degré de satisfaction de la clientèle par rapport à son expérience du contrôle de préembarquement demeure très élevé, soit 91 p. 100 en 2006-2007 comparativement à 93 p. 100 l'année précédente, malgré les nouvelles exigences plus rigoureuses en matière de contrôle depuis le 10 août. La firme COMPAS a interrogé 2 917 passagers entre le 22 février et le 27 mars 2007 dans les 14 aéroports principaux du Canada.

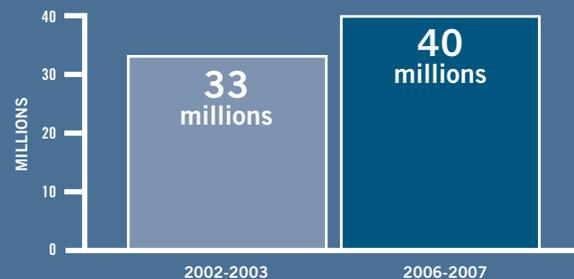
NOMBRE DE PASSAGERS EXPRIMANT LEUR SATISFACTION DANS LE PROCESSUS DE CONTRÔLE



NOMBRE DE PASSAGERS AUX POINTS DE CONTRÔLE

Le nombre de passagers continue à augmenter. Au cours des cinq dernières années, le nombre estimatif de passagers devant être contrôlés a grimpé de plus de 20 p. 100, passant de 33 millions à 40 millions. Transports Canada s'attend à ce que la hausse du nombre de passagers se situe entre 4 p. 100 et 5 p. 100 par année. À certains aéroports, l'augmentation annuelle approche les 10 p. 100.

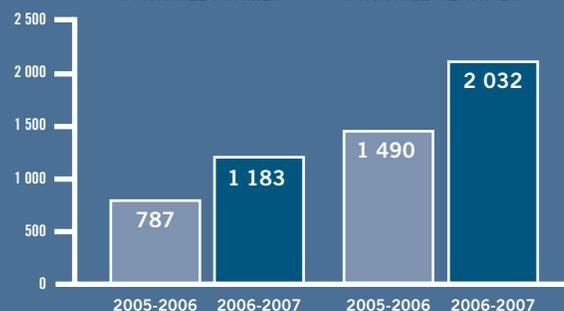
NOMBRE DE PASSAGERS AUX POINTS DE CONTRÔLE



FORMATION ET CERTIFICATION DES AGENTS DE CONTRÔLE

Même si les agents de contrôle sont employés par des fournisseurs de services, l'ACSTA est responsable de leur formation et de leur certification. Pour obtenir leur certification, les agents de contrôle doivent non seulement recevoir de la formation, mais ils doivent aussi démontrer leurs compétences. Qui plus est, les agents de contrôle doivent être certifiés de nouveau tous les deux ans. Le nombre d'agents de contrôle ayant obtenu une formation et une certification a augmenté au cours des années en fonction du nombre d'agents requis pour accomplir les activités de contrôle relevant de l'ACSTA. En 2006-2007, l'ACSTA a formé et certifié 1 183 agents de contrôle comparativement à 787 en 2005-2006, soit une augmentation de 50 p. 100. De plus, l'ACSTA a renouvelé la certification de 2 032 agents de contrôle comparativement à 1 490 l'année précédente, soit une augmentation de 36 p. 100.

NOMBRE D'AGENTS DE CONTRÔLE FORMÉS / NOMBRE D'AGENTS DE CONTRÔLE CERTIFIÉS



Message de la présidente du Conseil d'administration

À la fin de l'année financière 2006-2007, l'ACSTA s'apprêtait à célébrer son cinquième anniversaire. Dès le lendemain de la création de l'ACSTA, le 1^{er} avril 2002, quelques personnes dévouées entreprenaient l'énorme tâche de mettre sur pied une nouvelle société d'État dont le rôle essentiel serait d'assurer la sûreté des passagers aériens au Canada. La création de l'ACSTA constituait la pierre angulaire de la réaction du gouvernement canadien face aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 – des événements qui ont mis en lumière l'importance primordiale de mesures efficaces et efficaces de contrôle de préembarquement des passagers et de leurs effets personnels.

L'ACSTA doit être considérée comme une réussite. En effet, l'organisation a été mise sur pied de toutes pièces, sans grand délai de préparation et durant une période où le transport aérien était une source d'angoisse. Le cinquième anniversaire de sa création est une bonne occasion de reconnaître ses nombreux accomplissements, notamment :

- la conclusion d'ententes contractuelles en vue de la prestation de services de contrôle de sûreté à 89 aéroports;
- l'amélioration de la formation, de la rémunération et des avantages sociaux ainsi que des conditions de travail des agents de contrôle;
- la réalisation et la gestion d'importantes mises en place d'équipement aux aéroports canadiens, notamment l'équipement de contrôle des bagages enregistrés et la carte d'identité pour les zones réglementées.



En tant que grande voyageuse, j'ai noté une différence au contrôle de préembarquement dès que les agents de contrôle de l'ACSTA sont entrés en service, en 2002. Depuis que j'ai accédé au poste de présidente intérimaire en janvier 2007, cependant, j'ai compris qu'un grand nombre des accomplissements de l'ACSTA sont moins visibles pour les passagers. Par exemple, l'organisation s'est taillée une solide réputation parmi les principaux intervenants dans les secteurs des aéroports et de l'aviation. De même, elle a su attirer des personnes talentueuses et innovatrices au sein de son équipe à Ottawa et dans les aéroports un peu partout au pays.

À bien des égards, l'ACSTA arrive à un point crucial de ses cinq années d'existence. Au cours de la période couverte par le présent rapport annuel, deux rapports majeurs touchant directement l'ACSTA, les défis qui l'attendent et ses activités futures ont été publiés. Dans le premier cas, le ministre des

Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déposé un rapport intitulé *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien* produit par le comité consultatif chargé de conseiller le ministre relativement à l'examen quinquennal obligatoire de la *Loi sur l'ACSTA*. Le comité estime que l'ACSTA a accompli un travail crédible durant ses quatre premières années d'activité et conclut qu'elle a connu un succès considérable en dépit des difficultés. Ce rapport expose les ententes globales en matière de sûreté aérienne au Canada, ainsi que le mandat, les responsabilités et les rapports hiérarchiques de l'ACSTA. Le gouvernement étudie présentement les recommandations formulées par le comité, lesquelles ont fait l'objet de recherches approfondies et ont une grande portée.

Quelques semaines plus tard, la vérificatrice générale du Canada présentait au Conseil d'administration son rapport à la suite de l'examen spécial qu'elle avait effectué conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ce rapport contenait plus de 40 recommandations et présentait deux « lacunes importantes » concernant les opérations de contrôle et les relations de travail entre l'ACSTA et Transports Canada, le ministère chargé de mettre en œuvre et de faire respecter les règlements sur la sûreté aérienne.

Le Conseil d'administration et les cadres supérieurs de l'ACSTA ont ménagé un bon accueil à ces deux rapports d'examens externes indépendants publiés en 2006-2007. En ce qui concerne l'examen spécial, l'ACSTA a élaboré un plan d'action complet en vue de mettre en application chacune des recommandations, et elle collabore avec Transports Canada à des mesures concrètes visant à assurer une relation à la fois constructive et mutuellement avantageuse à l'avenir. En août 2006, de nouvelles exigences ont été mises en place à la suite du présumé complot en vue d'utiliser des explosifs liquides pour attaquer des

avions commerciaux. La réaction de la population canadienne à ces exigences montre clairement à quel point ce partenariat peut être efficace et coopératif.

La période du rapport, à savoir 2006-2007, a également été caractérisée par des changements importants au sein du Conseil d'administration de l'ACSTA. Le président sortant, le général (retraité) Maurice Baril, a assuré un leadership énergique et solide durant une période marquée par une activité intense, tandis que les administrateurs Mary Martin, Lecia Stewart, Steve Baker, Ron Clark, Josée Goulet et Clément Joly ont puisé dans leurs vastes connaissances et expériences pour orienter stratégiquement la société d'État. En outre, j'offre mes meilleurs vœux à D. Ian Glen qui, fort de ses nombreuses années au sein de la fonction publique, occupera le poste de président du Conseil d'administration dès le 5 juin 2007.

Les membres du Conseil d'administration, le président et chef de la direction ainsi que l'équipe de la haute direction au complet de l'ACSTA sont des personnes dévouées qui ont fait leur la mission de l'ACSTA, à savoir fournir des services de contrôle de sûreté aérienne aux aéroports partout au pays. Travailler avec eux s'est révélé un véritable plaisir.



Margaret Purdy

Présidente du Conseil d'administration par intérim

Message du président et chef de la direction

Une année marquée par les défis et les occasions

L'année 2006-2007 a été vraiment exceptionnelle pour l'ACSTA, car les défis ont été nombreux. Je suis donc très fier de rapporter que l'Administration a été à la hauteur de tous ces défis et qu'elle a saisi toutes les occasions d'améliorer la qualité de son organisation et de ses opérations avec autant d'énergie, de courage et de détermination qu'au cours des cinq dernières années.

Tout en continuant à déployer des efforts pour fournir des services de contrôle du transport aérien de la plus haute qualité possible, nous pouvons nous inspirer de nos accomplissements de la dernière année.

Des résultats concrets

Nous avons terminé la mise à exécution du programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) aux 28 principaux aéroports du Canada. La CIZR, une première mondiale, est une carte d'identité à double lecture biométrique – image de l'iris et des empreintes digitales – servant au contrôle des non-passagers dans les aéroports. Elle constitue une amélioration importante du système de sûreté aérienne du Canada.

Nous avons réagi avec la plus grande efficacité et un degré de professionnalisme exceptionnel le 10 août 2006, lorsqu'un présumé complot en vue de faire exploser plusieurs avions commerciaux au moyen d'explosifs liquides a été déjoué au Royaume-Uni. Le Canada a alors mis en œuvre de toute urgence des mesures plus rigoureuses de contrôle des liquides, des gels et des aérosols. L'équipe de l'ACSTA a fait preuve d'une détermination, d'une agilité et d'une résilience incroyables dans sa réaction face à cette menace en évolution. Notre équipe affectée aux opérations a



travaillé sans relâche pour fournir aux agents de contrôle sur les premières lignes l'information à jour dont ils avaient besoin pour continuer à assurer la sûreté du système de transport aérien. En se transformant pour la première fois en centre de commande afin de réagir à une crise, notre Centre des opérations de la sûreté a facilité leurs efforts. En coopération avec Transports Canada, les aéroports et les compagnies aériennes, notre équipe des communications a informé les voyageurs de ce qu'ils pouvaient et ne pouvaient pas apporter dans les zones stériles et à bord des avions tout au long des semaines et des mois qui ont suivi l'incident et à mesure qu'évoluaient les nouvelles exigences réglementaires.

Nous avons continué d'améliorer nos relations avec Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux et de consolider nos partenariats en jouant un rôle de chef de file sur diverses tribunes dont la rencontre annuelle du Forum international pour le contrôle de la sûreté de l'aviation (IFSSA).

LIFSSA réunit chaque année d'autres grandes administrations de la sûreté du transport aérien qui discutent des défis communs et qui échangent leurs pratiques exemplaires, ce qui contribue à améliorer le système mondial de sûreté du transport aérien.

Nous avons également appris beaucoup de notre participation à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA* et à l'examen spécial de la vérificatrice générale du Canada. Nous allons appliquer les enseignements tirés de ces deux examens exigés par la loi pour améliorer l'ACSTA et pour atteindre de nouveaux jalons au cours des années à venir. Nous nous sommes engagés à jouer un rôle important dans le processus de prise de décisions du gouvernement au sujet de l'évolution de cette importante organisation, plus précisément de son mandat, de ses responsabilités, de sa souplesse et de son financement.

Tracer notre itinéraire

Nous avons consacré énormément de temps et d'efforts à nos programmes et à nos initiatives et les résultats parlent d'eux-mêmes : l'ACSTA est parvenue à rendre le transport aérien au Canada plus sûr qu'il ne l'était avant le 11 septembre 2001.

Notre organisation et nos opérations sont entièrement tributaires des femmes et des hommes qui œuvrent au sein de l'ACSTA, son « capital humain ». Leur travail acharné et leur dévouement indéfectible, jumelés à ceux des agents de contrôle et de nos partenaires pour la sûreté, ont fait de l'ACSTA ce qu'elle est aujourd'hui.

L'ACSTA se tourne vers l'avenir avec un sentiment de confiance et d'accomplissement. Tandis que nous revenons avec fierté sur nos nombreuses réussites et que nous nous réjouissons à la perspective de toutes les occasions qui s'offrent à nous, j'aimerais remercier les membres du Conseil d'administration et les employés de l'ACSTA, ainsi que Transports Canada, nos fournisseurs

de services et surtout les agents de contrôle pour leurs efforts constants en vue d'assurer la sûreté du public voyageur. C'est grâce à ce travail d'équipe que nous continuerons à assurer la protection des éléments critiques du système de transport aérien du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'ACSTA pour l'exercice 2006-2007.



Jacques Duchesneau, C.M.

Président et chef de la direction



CE QUE NOUS SOMMES



Contrôle de préembarquement – Détection d'explosifs

Dans la foulée des événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a révisé sans tarder tous les aspects de la sûreté aérienne au Canada. Plus particulièrement, le gouvernement s'est concentré sur l'amélioration du contrôle de sûreté des passagers, de leurs bagages et des effets personnels qu'ils gardent avec eux à bord des avions.

Pour répondre à ce besoin d'amélioration, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été créée le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est une société d'État administrée à partir de la région de la capitale nationale mais dont les employés sont répartis régionalement dans les principaux aéroports du Canada. L'ACSTA est presque entièrement tributaire du financement du gouvernement, par le truchement du Trésor public, et est responsable devant le Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Un conseil d'administration dirige l'ACSTA et lui permet de bénéficier d'une vaste expérience et des points de vue du milieu des affaires et de l'industrie de l'aviation. Le président et chef de la direction et les cadres supérieurs de l'ACSTA dirigent les activités courantes, y compris ses effectifs et la prestation de services de contrôle de sûreté à contrat aux aéroports canadiens. La vérificatrice générale du Canada agit comme vérificateur externe de l'ACSTA.

L'ACSTA partage la responsabilité de la sûreté de l'aviation civile avec plusieurs ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports. Transports Canada est l'organisme national de réglementation de l'aviation civile désigné par le gouvernement du Canada, en vertu des normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Mission

Protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tel que désignés par le gouvernement.

Vision

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien doit être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en respectant sa mission et en atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel.

L'ACSTA réalisera cette vision par les moyens suivants :

- Contribuer à assurer un réseau de transport aérien des plus sûrs
- Être rentable
- Rechercher l'excellence
- Développer un réseau de partenaires
- Définir clairement les responsabilités
- Innover
- Respecter les règles d'éthique et les valeurs
- S'améliorer continuellement par la mise en œuvre de pratiques exemplaires

Valeurs

L'ACSTA a adopté un ensemble de valeurs – **équité, loyauté, responsabilisation, intégrité et respect** – sur lesquelles elle se fonde pour accomplir ses activités. Ces valeurs exposent les attentes à l'endroit de la manière dont tous les employés de l'ACSTA interagissent les uns avec les autres et avec les clients.

Ce que nous faisons

Depuis sa création, l'ACSTA a joué un rôle clé dans l'instauration d'un système de transport aérien sûr au Canada. Nous nous chargeons des responsabilités suivantes incluses dans notre mandat à 89 aéroports désignés au Canada :



Contrôle de préembarquement (CPE)

Le CPE est le plus public et le plus visible des programmes de sûreté de l'ACSTA; en effet, 5 200 agents de contrôle effectuent le contrôle de sûreté de plus de 40 millions de passagers et de leurs effets personnels chaque année. Le contrôle des passagers se fait avant leur entrée dans la zone réglementée d'une aéro-gare. Les agents de contrôle examinent les passagers et leurs effets personnels pour s'assurer que des articles interdits tels que des couteaux, des armes à feu, des dispositifs incendiaires et des explosifs ne sont pas embarqués à bord des avions, ce qui élimine le risque d'utilisation à des fins hostiles.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

En plus du contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, les agents de contrôle utilisent un système de détection des explosifs (SDE) spécialisé pour contrôler plus de 60 millions de bagages enregistrés chaque année. L'ACSTA achète l'équipement, l'intègre au système de manutention des bagages des aéroports et en supervise l'utilisation et l'entretien.

Le 1^{er} janvier 2006, l'ACSTA avait enregistré un taux de CBE de 100 p. 100 pour les vols internationaux et intérieurs, soit un an avant la date fixée initialement pour satisfaire aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'égard du contrôle des vols internationaux. De plus, elle avait dépassé les exigences de l'OACI pour ce qui est des vols intérieurs. Le SDE de pointe constitue un moyen de plus pour assurer la sûreté et la protection du public voyageur.



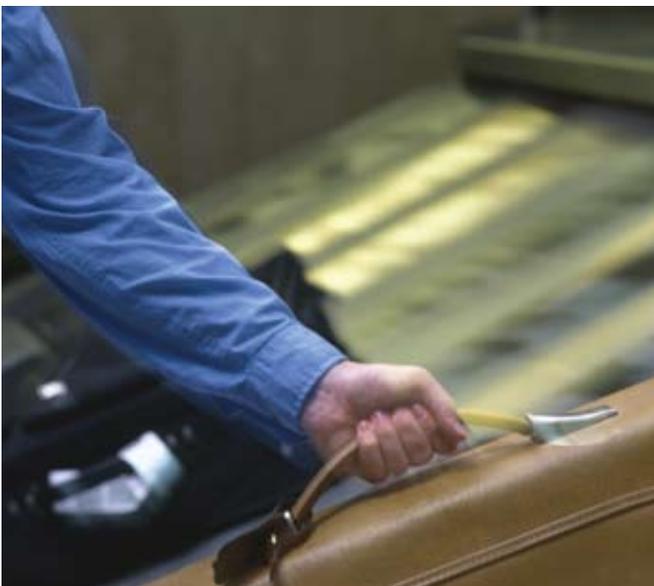
Contrôle des non-passagers (CNP)

En novembre 2002, l'ACSTA se voyait confier la responsabilité du CNP. Chaque année, elle effectue plus de 400 000 contrôles aléatoires de non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des 28 principaux aéroports canadiens, afin d'assurer un niveau de sûreté supplémentaire efficace. Les non-passagers comprennent les équipages de vol et de cabine, le personnel du service à la clientèle des compagnies aériennes, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes et le personnel des concessions et des services aéroportuaires.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

En novembre 2002, le programme de CIZR a également été confié à l'ACSTA. Pleinement opérationnelle depuis le 31 janvier 2007, la CIZR est la première carte d'identité aéroportuaire à double lecture biométrique (iris et empreintes digitales) au monde pour les non-passagers qui ont accès aux zones réglementées de l'aéro-gare des 28 principaux aéroports canadiens. La CIZR est munie d'une puce informatique contenant un microprocesseur et une mémoire dans laquelle est stocké le profil biométrique des empreintes digitales et de l'iris. Outre la carte d'identité, le programme de la CIZR comprend des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris qui sont installés dans les aéro-gares et un réseau d'infrastructures reliant les 28 aéroports à une base de données centrale sécurisée. La réalisation de ce programme constitue un accomplissement de taille et rehausse l'intégrité du système de sûreté du transport aérien canadien à multiples niveaux.

La phase I de la mise en place de la CIZR portait sur certaines zones à l'intérieur des aéro-gares. La seconde phase, qui vise toutes les autres zones à l'intérieur du périmètre de sécurité des aéroports, y compris les portes automatiques pour véhicules, les points d'accès des employés et les installations des locataires, est à l'étape de la planification.





Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)

L'ACSTA administre le financement du PCPTA pour le compte du gouvernement du Canada et évalue le programme. La Gendarmerie royale du Canada (GRC) est responsable de tous les aspects opérationnels de ce programme, ce qui comporte l'affectation d'agents de la sûreté aérienne (ASA) à bord de certains vols d'avions commerciaux enregistrés au Canada, afin d'empêcher des personnes non autorisées de s'emparer du contrôle d'un avion.

Ententes de financement des services de police aux aéroports

Dans la foulée des événements du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a créé le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports, afin d'aider les administrations aéroportuaires à assumer les coûts des services de police destinés à renforcer la sûreté du transport aérien. L'ACSTA verse des fonds aux aéroports admissibles pour compenser une portion des coûts de prestation de ce service. Par l'entremise de ce programme, l'ACSTA a amélioré ses relations avec les administrations aéroportuaires et avec les organismes d'application de la loi chargés de protéger les aéroports.



Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver

Plus de 80 pays vont participer aux Jeux olympiques d'hiver et au-delà de 40 pays vont prendre part aux Jeux paralympiques d'hiver à Vancouver en février et mars 2010. C'est donc dire que la côte Ouest connaîtra une augmentation phénoménale du nombre d'athlètes, de représentants officiels, de représentants des médias et de visiteurs, dont plusieurs arriveront et partiront par avion. On s'attend à ce que les Jeux olympiques de Vancouver entraînent une hausse importante du nombre de passagers et exigent des mesures de sûreté supplémentaires.

En vue de l'arrivée massive de visiteurs attendus au Canada (non seulement en Colombie-Britannique), l'ACSTA travaille avec Transports Canada et d'autres partenaires gouvernementaux pour s'assurer que les personnes et l'équipement nécessaires seront en place au moment des Olympiques. L'ACSTA a déjà entrepris ce processus en examinant les mesures de contrôle de sûreté du transport aérien aux Jeux olympiques d'hiver de 2006, à Turin, en Italie.



COMITÉ DE LA HAUTE DIRECTION

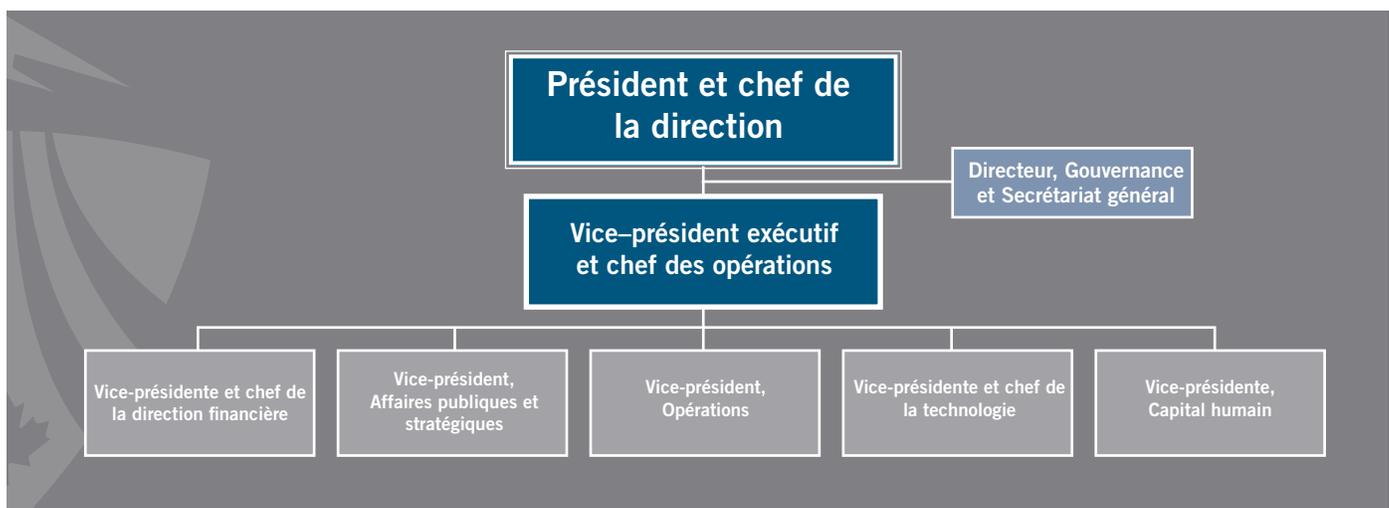
Debout : Lise Patry, Jacques Duchesneau, Pierre Cyr, Kevin McGarr **Assis :** Jacques Grilli, Chantale Cousineau-Mahoney, Mario Malouin, Renée Légaré

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction de l'ACSTA est sous la gouverne du président et chef de la direction, Jacques Duchesneau, C.M., lequel est nommé par le Conseil d'administration de l'ACSTA. Le comité est composé des sept cadres supérieurs suivants :

- **Kevin McGarr**
vice-président exécutif et chef des opérations
- **Lise Patry**
vice-présidente et chef de la technologie
- **Chantale Cousineau-Mahoney**
vice-présidente et chef de la direction financière
- **Pierre Cyr**
vice-président, Affaires publiques et stratégiques (intérimaire)
- **Jacques Grilli**
vice-président, Opérations
- **Mario Malouin**
directeur, Gouvernance et Secrétariat général
- **Renée Légaré**
vice-présidente, Capital humain

La structure de l'équipe de la haute direction de l'ACSTA est illustrée ci-dessous :





L'ACSTA fait ses adieux à l'un de ses fondateurs

L'ACSTA remercie sincèrement et félicite M. Mark Duncan, premier vice-président exécutif et chef des opérations de l'ACSTA, qui a pris sa retraite en mars 2007. M. Duncan est retourné à Vancouver afin de passer plus de temps avec sa famille, y compris son plus jeune membre, sa petite-fille Lyla.

En tant que membre fondateur, M. Duncan a contribué à mener l'ACSTA de la phase de démarrage (M. Duncan a été en effet le quatrième employé à arriver à l'ACSTA) à celle d'une administration de contrôle entièrement fonctionnelle. La mise en service du système de détection des explosifs dans 89 aéroports avant la date fixée et dans les limites du budget constitue son accomplissement qui aura eu le plus d'influence et la plus vaste portée.

L'ACSTA lui souhaite tout le bonheur possible à l'aube de cette nouvelle phase de sa vie qui, nous l'espérons, sera très enrichissante.

Le Comité de la haute direction souhaite la bienvenue aux nouveaux membres :

L'ACSTA félicite les trois nouveaux membres de son Comité de la haute direction.

M. Kevin McGarr est le nouveau vice-président exécutif et chef des opérations de l'ACSTA. M. McGarr, entré au service de l'Administration en janvier 2003, occupait auparavant le poste de vice-président et chef de la technologie de l'ACSTA. Il est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires du programme de l'aviation internationale de l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia. Avant de se joindre à l'ACSTA, M. McGarr a travaillé 26 ans au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et six ans au sein de Juricomptabilité KPMG inc.

Mme Chantale Cousineau-Mahoney est entrée au service de l'ACSTA le 5 février 2007, à titre de vice-présidente et chef de la direction financière. Auparavant, elle était au service de Santé Canada, où elle a occupé les postes de vice-présidente et chef de la direction financière à la Direction générale du contrôleur ministériel, et de sous-ministre adjointe intérimaire de la Direction des services ministériels. Mme Cousineau-Mahoney est comptable générale licenciée (CGA) et titulaire d'une maîtrise en administration des affaires (1994) de l'Université d'Ottawa.

Mme Lise Patry est la nouvelle vice-présidente et chef de la technologie de l'ACSTA. Mme Patry s'est jointe à l'ACSTA en décembre 2002, à titre de principale avocate-conseil spécialisée en contrat, et elle a depuis occupé divers postes au sein de l'organisation, notamment ceux de directrice des Affaires juridiques et réglementaires et de secrétaire générale. Mme Patry a obtenu un baccalauréat avec distinction en génie chimique de l'Université d'Ottawa en 1988 et un diplôme du programme de Common Law de l'Université McGill. Elle est membre du Barreau du Haut-Canada.

Rémunération des cadres supérieurs

Tous les cadres, à l'exception du président et chef de la direction (dont le salaire et les avantages sociaux sont fixés par le gouverneur en conseil), touchent un salaire et une rémunération conformes aux politiques de l'ACSTA et approuvés par le Conseil d'administration. Tous les cadres sont également admissibles à la rémunération au rendement, qui correspond à un pourcentage du salaire de base. L'échelle salariale des cadres supérieurs de l'ACSTA, qui a été fixée en 2006-2007, se situe entre 154 500 \$ et 210 500 \$.



Employés de l'ACSTA

L'ACSTA croit fermement que ses employés constituent son bien le plus précieux. Toute organisation dans le domaine de la sûreté ne peut se permettre d'être statique. Grâce à un bassin d'employés innovateurs, souples et surtout, agiles, l'ACSTA est mieux préparée pour avoir un pas d'avance sur les menaces en évolution.

Communication avec les employés

L'ACSTA s'est engagée à favoriser les échanges au sein du personnel. À cette fin, elle organise deux séances de réflexion par année qui permettent aux employés de mieux se connaître et ainsi de former une équipe plus solide. Le 18 mai 2006, elle a consacré une demi-journée pour parler aux employés de l'évaluation des résultats et pour rendre hommage à ceux qui ont participé au programme Fierté et reconnaissance, un programme conçu pour souligner les contributions des employés, soit par leur travail, leur comportement exemplaire et les résultats positifs qu'ils obtiennent.

La seconde séance de réflexion des employés de l'ACSTA, tenue le 27 novembre 2006, a duré toute la journée et avait pour objet de remercier les employés de leur travail acharné et de leur dévouement indéfectible au cours de l'année qui venait de s'écouler, ainsi que de les encourager à relever les futurs défis. Les cadres supérieurs ont présenté aux employés une mise à jour sur les activités de l'ACSTA, ont discuté de leurs préoccupations et ont présenté le concept de « gestion du talent » – un concept des ressources humaines qui, entre autres, considère les employés comme l'un des principaux actifs d'une entreprise.

L'ACSTA s'est aussi dotée d'un Comité sur le leadership (composé de gestionnaires, de directeurs généraux, de directeurs et de membres du Comité de la haute direction) dont le mandat consiste à procurer des occasions d'apprentissage sur des sujets tels que le leadership et la sûreté du transport aérien. Ces réunions permettent aux cadres supérieurs d'informer les leaders de l'ACSTA des priorités et autres questions d'intérêt particulier, en plus de servir de tribune pour échanger des idées et des pratiques exemplaires et diffuser le savoir transfonctionnel. Le Comité se réunit en moyenne cinq fois l'an.

Grâce à la créativité, aux connaissances spécialisées, aux compétences en communications et aux aptitudes avancées des employés de l'ACSTA, que nous pourrions exceller dans notre mandat et continuer à faire avancer la sûreté aérienne au Canada.



Programme Fierté et reconnaissance : Employée de l'année

L'ACSTA a le plaisir d'annoncer que Lois Pollock, gestionnaire principale, Formation, Apprentissage et Rendement, s'est méritée le prix *Employée de l'année 2006-2007 du chef de la direction*.

Mme Pollock s'est jointe à l'ACSTA en mai 2003, au poste d'analyste des programmes, Formation et Certification. Elle dirige actuellement l'équipe responsable de la formation et de la certification de milliers d'agents de contrôle chaque année, dont les membres sont répartis partout au Canada.

Mme Pollock a reçu le prix du chef de la direction pour le mois d'octobre 2006. Elle a contribué à relever le défi que consistaient l'élaboration et la mise à exécution du programme de formation et de certification des agents de contrôle. Elle supervise la mise au point de nouveaux programmes de formation innovateurs, elle noue des relations avec divers intervenants internes et externes, elle encourage le travail d'équipe et elle est un chef de file solide.

Félicitations Lois et merci de votre engagement!

Introduction de la réflexion et de la planification « en fonction de scénarios »

En 2007-2008, l'ACSTA élaborera un programme de scénarios complet qui inclura un large éventail de méthodologies innovatrices. La réflexion stratégique en fonction de scénarios aidera l'ACSTA à réaliser un système de planification d'avenir plus souple et à mieux se préparer à réagir aux changements soudains d'orientation et aux nouveaux défis. À l'ACSTA, nous voulons que le processus de prédiction, d'anticipation et de traitement des menaces fasse partie de la tâche quotidienne.

Académie de l'ACSTA

L'ACSTA croit que le succès et l'innovation résident dans l'apprentissage continu et elle s'est engagée à instaurer une culture d'apprentissage continu en milieu de travail.

L'Académie de l'ACSTA a été créée dans le but de favoriser l'apprentissage continu. Elle procure aux employés des occasions de suivre des cours de perfectionnement professionnel, de poursuivre des études postsecondaires, de recevoir de la formation linguistique et d'adhérer à des associations professionnelles.

Université Concordia – Certificat en gestion de la sûreté du transport aérien

L'un des principaux éléments du programme de l'Académie de l'ACSTA est la création d'un certificat en gestion de la sûreté du transport aérien. En avril 2006, l'ACSTA a formé un partenariat avec l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia, à Montréal, en vue de créer un programme menant au certificat.

L'ACSTA offre à ses employés la possibilité de s'inscrire à ce programme de 10 cours (30 crédits) menant à un certificat en sûreté du transport aérien et en gestion. Au nombre des cours offerts, on enseigne les rudiments de la gestion moderne et du marketing, la théorie et le comportement organisationnel, la gestion et l'exploitation d'aéroports, la sûreté internationale et la sociologie de la peur et du risque.

Au total, 17 employés de l'ACSTA sont actuellement inscrits à ce programme. Ils ont suivi plus de la moitié des cours et, au printemps 2009, ils devraient être les premiers diplômés de l'Académie de l'ACSTA.

L'ACSTA dans la collectivité

Les employés de l'ACSTA prennent leur engagement à l'égard du public très au sérieux et ils étendent même à la collectivité le service qu'ils fournissent à l'organisation. Les employés de l'ACSTA donnent généreusement leur temps et leur argent. Voici quelques exemples de l'engagement de l'ACSTA au sein de la collectivité :

- Le 5^e tournoi de golf de charité annuel de l'ACSTA, qui s'est déroulé au Canadian Golf and Country Club le 28 août 2006, a réuni plus de 200 golfeurs. Les bénéfices ont été versés au Programme des petits-déjeuners dans les écoles d'Ottawa, lequel permet à plus de 200 enfants de recevoir un repas équilibré chaque jour de l'année scolaire.
- Le 18 juin 2006, l'ACSTA a envoyé deux équipes d'athlètes à la Course et randonnée familiale « Faites-le pour papa » Alterna, un événement organisé par la Fondation du cancer de la région d'Ottawa en vue de recueillir des fonds pour la recherche sur le cancer de la prostate, les soins des patients, l'éducation et les immobilisations requises.
- Le 16 mai 2006, l'ACSTA a participé à la Journée nationale du denim afin d'appuyer la recherche sur le cancer du sein.
- Une équipe d'employés de l'ACSTA a participé au tournoi Alcatel HOPE Volleyball SummerFest, le 8 juillet 2006, un événement qui réunit 30 000

participants et spectateurs, afin de recueillir des fonds pour les organismes de charité communautaires.

- L'ACSTA a montré de quoi elle est capable en participant au premier défi Bombardier de remorquage d'avion, le 14 octobre 2006. Au total, 15 équipes de 10 membres chacune, y compris celle de l'ACSTA, ont recueilli des fonds qui ont été répartis entre le Projet ensoleillement de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa et United Way/Centraide Ottawa.
- Une journée du jeans pour appuyer le Comité du SIDA d'Ottawa a été organisée en septembre 2006.
- Le 8 février 2007, l'ACSTA a participé à la campagne annuelle de vente de crocus de l'Institut national canadien pour les aveugles (INCA).

Vous trouverez ci-dessous divers exemples de la façon dont certains employés de l'ACSTA donnent de leur temps à leur collectivité :

Steve Baal	Trésorier pour un camp d'été et pour son église
Mary Catharine Carroll	Rédactrice bénévole pour plusieurs publications culturelles communautaires
Kevin DeGaut	Constructeur bénévole de maisons en Afrique et en Amérique latine avec Habitat pour l'Humanité
Nils Dolstra	Entraîneur d'une équipe de soccer composée de jeunes âgés de sept ans
Jacques Duchesneau	Membre bénévole du Conseil d'administration de Portage, de la Société canadienne de la Croix-Rouge et de l'Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem
Rob Durward	Entraîneur d'une équipe de baseball formée d'adolescents
Tom Hodge	Entraîneur d'équipes de soccer et de basket-ball
Louise Landry	Gérante d'une équipe féminine de hockey peewee
Eric Nicholas	Entraîneur d'une équipe de disque volant suprême
Tara Rajan	Préparation de repas pour des personnes atteintes du VIH/SIDA
Caroline Sauvé	Observatrice des élections présidentielles à Haïti
Derek Stoparczyk	Membre du comité exécutif de la Kanata Girls Hockey Association
Pamela Turnbull-Rafuse	Gérante d'une équipe masculine de football bantam

AGILE: LE CONCEPT OPÉRATIONNEL DE L'ACSTA

Au début de 2006, l'ACSTA a mis au point un concept opérationnel pour l'aider à accomplir avec succès les activités inhérentes à son mandat. AGILE – un acronyme qui signifie analyse, garde, intervention, leçon et évolution – nous aide à nous concentrer sur la prestation efficace, efficiente et uniforme du contrôle de la sûreté du transport aérien, ce qui est dans l'intérêt du public et conforme à nos responsabilités stipulées par la loi.



ANALYSE...

Pour **analyser** adéquatement son contexte opérationnel, l'ACSTA garde à jour un profil de risques organisationnels complet afin de confirmer sa démarche en matière de gestion des risques inhérents à l'accomplissement de ses activités. Elle travaille en étroite collaboration avec ses partenaires en sûreté intérieure et internationale afin de comprendre les menaces, et elle a élaboré une vision stratégique pour être en mesure de continuer à réaliser son mandat.



GARDE...

Pour **garder** et protéger le public voyageur des menaces, l'ACSTA travaille avec Transports Canada à la mise en place de ressources de sûreté efficaces, pratiques, durables et acceptables, tant sur le plan humain que technologique, capables de détecter des objets interdits, d'en prévenir l'utilisation et de les empêcher de mettre en péril la sûreté du transport aérien.



INTERVENTION...

Lorsque se produit un incident, critique ou non, qui menace la sûreté des opérations et des clients, l'ACSTA **intervient** rapidement et efficacement. Ses interventions sont appuyées par des procédures saines ainsi que par des communications efficaces et concertées. De plus, en situation d'urgence, elles assurent une réaction rapide, la gestion des crises et le maintien des activités.



LEÇON...

À l'instar de toute autre organisation, l'ACSTA tient à tirer des **leçons** de ses expériences et de celles d'autres organismes de sûreté – qu'il s'agisse de réussites ou d'erreurs. Pour tirer ces leçons, l'ACSTA analyse ses opérations et évalue son rendement, de manière à innover et à proposer de nouveaux moyens d'améliorer continuellement la sûreté du transport aérien et d'être mieux préparée aux incidents qui pourraient se produire.



ÉVOLUTION...

Afin de s'assurer que ses interventions restent d'actualité, pertinentes et efficaces, l'ACSTA continue à **évoluer** en tant qu'administration spécialisée et responsable de la sûreté. Cela signifie également pouvoir reprendre les activités rapidement en cas d'incident et rétablir les opérations normales dès que possible.



ACTIVITÉS ET FAITS SAILLANTS



Contrôle des bagages enregistrés

Durant l'année financière 2006-2007, l'ACSTA a été particulièrement occupée. En plus de poursuivre ses activités et de continuer à assumer ses responsabilités en matière de contrôle et de sûreté du transport aérien à l'échelle nationale, l'ACSTA a réagi à une menace grave qui a eu une incidence de taille sur ses opérations. Elle a également fait l'objet de deux examens stipulés par la loi.

Les terroristes continuent à cibler l'aviation civile

L'aviation civile reste une cible attrayante pour les terroristes, et les attaquants continuent à chercher de nouveaux moyens de contourner les mesures de sûreté. Ainsi, en novembre 2006, des plans en vue de placer des bagages contenant des explosifs improvisés à bord d'un avion israélien au départ de Francfort, en Allemagne ont été déjoués. Au cours du même mois, un sac contenant des explosifs cachés dans plusieurs microphones a été retiré d'un avion à Lagos, au Nigeria. En décembre 2006, tous les aéroports de l'Inde ont été mis sur un pied d'alerte par suite de la réception de renseignements voulant qu'ils soient la cible d'attaques terroristes. Enfin, en janvier 2007, un passager mécontent, armé de plusieurs couteaux et d'un pistolet, a réussi à détourner un vol intérieur au Soudan. Même si tous ces incidents et complots ont été résolus, ils montrent clairement que le transport aérien reste vulnérable aux attaques.

Le 10 août 2006 :

Mise en œuvre de mesures renforcées

Le 10 août 2006, la découverte par les autorités britanniques d'un présumé complot en vue d'utiliser des explosifs liquides pour attaquer des vols transatlantiques a eu une incidence durable sur les opérations de l'ACSTA. Le rendement de l'ACSTA au cours des heures et des jours qui ont suivi la découverte de ce présumé complot a confirmé sa capacité de réagir rapidement et avec compétence à de nouvelles exigences opérationnelles imprévues. Cet incident a également illustré le degré d'efficacité de la collaboration entre l'ACSTA et Transports Canada lorsqu'il s'agit d'assurer la sûreté du système de transport aérien canadien dans un monde où les menaces sont en constante évolution. Les mesures ont été mises à jour plusieurs fois, au fur et à mesure que la recherche permettait de mieux comprendre la menace et afin d'assurer l'uniformité avec les procédures d'autres

pays. Selon les besoins, l'ACSTA a transmis efficacement des mises à jour aux agents de contrôle partout au pays de façon à ce que les procédures de contrôle soient conformes aux plus récentes mesures.

Le Centre des opérations de la sûreté (COS) de l'ACSTA a contribué à l'efficacité des communications durant cette période de contrôle de sûreté intense. Habituellement, le COS soutient les opérations de contrôle de l'ACSTA en assurant une coordination étroite et en réagissant aux incidents, et il traite en moyenne 450 appels concernant des incidents par mois. Le 10 août, toutefois, le COS s'est transformé en « centre de commande » pour aider à coordonner l'intervention de l'ACSTA. Le COS était le principal contact entre l'ACSTA et les points de CPE aux aéroports, les gestionnaires régionaux, les fournisseurs de services et les administrations aéroportuaires. Le COS était mobilisé à ce point pour la première fois, en cette occasion, afin de réagir à une véritable urgence.



« À 3 h 30, heure normale de l'Est, le 10 août 2006, le Centre des opérations de la sûreté (COS) de l'ACSTA roulait à plein régime. Il n'aura fallu que quelques heures pour que le COS coordonne et supervise la mise en application de nouvelles mesures de sûreté dans 89 aéroports d'un bout à l'autre du pays. »

Gilles Payant, Gestionnaire, Centre des opérations de la sûreté

Veiller à la sûreté et assurer le service à la clientèle – voilà le défi à relever

Certes, nous devons assurer la sûreté, mais nous devons aussi fournir des services de contrôle transparents et conviviaux. Nous avons démontré notre capacité à le faire lors des événements du 10 août 2006, lorsque des mesures de contrôle rigoureuses des liquides, des gels et des aérosols ont été mises en vigueur. Les restrictions quant à la taille et à la quantité d'articles d'usage courant tels que du dentifrice et du shampoing ont entraîné une augmentation importante du nombre d'articles cédés et du nombre de sacs qui ont dû être fouillés.



Une étude réalisée en septembre 2006 sur les délais d'attente et le débit de traitement aux huit aéroports les plus occupés au Canada a confirmé que les procédures de contrôle de préembarquement prennent maintenant plus de temps. L'étude a révélé que le débit de traitement des passagers aux points de CPE avait diminué en moyenne de 8 p. 100 par rapport à août 2005. Il convient de noter qu'à l'Aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport le plus occupé du Canada, le débit de CPE a baissé de 20 p. 100. L'étude a aussi montré que le débit plus lent s'est traduit par des augmentations des délais d'attente : en moyenne, les délais d'attente ont augmenté de 50 p. 100 (par rapport à 2005); plus important encore, durant les périodes de pointe, certains aéroports ont signalé que les délais d'attente s'étaient multipliés par quatre et même par sept.

Afin d'alléger certaines des pressions découlant des nouvelles exigences en matière de contrôle tout en continuant à fournir aux passagers le degré de sûreté et le niveau de service auxquels ils s'attendent, nous avons confié le CPE à des agents de contrôle qui étaient affectés à d'autres tâches et nous avons autorisé les heures supplémentaires. Nous avons également affecté des agents de contrôle supplémentaires à l'avant des points de contrôle, afin d'informer les passagers des nouvelles mesures de contrôle et de leur permettre de se préparer en conséquence. Nous avons aussi adopté une stratégie de communication à grand déploiement pour informer le public voyageur des modifications apportées à la liste des objets interdits. L'ensemble de ces moyens ont permis de pallier les plus importants retards provoqués par les événements du 10 août. Nous avons réussi à gérer les coûts supplémentaires uniques importants reliés à cet incident par une gestion financière prudente et une hiérarchisation efficace des priorités. Souhaitant aller de l'avant, nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada pour trouver une solution financière permanente, de manière à pouvoir continuer à appliquer avec succès des mesures de contrôle plus rigoureuses et à surmonter les défis en matière de service à la clientèle.

La sûreté avant tout :

Importance des communications

Au fur et à mesure que les images crues des événements du 11 septembre s'estompent dans l'esprit des voyageurs, il est de plus en plus difficile de leur démontrer la nécessité des mesures de contrôle. Enseigner aux voyageurs la façon de mieux se préparer en vue d'un voyage par avion constitue l'un des moyens dont dispose l'ACSTA pour rendre le processus de contrôle le plus harmonieux possible. L'ACSTA croit qu'un programme de communications efficace et durable peut aider à maintenir la confiance du public dans les programmes de sûreté du transport aérien et à accroître la coopération aux points de CPE. Des passagers bien informés peuvent apporter une contribution positive à l'efficacité et à l'efficience du système de sûreté du transport aérien.

À cette fin, en étroite collaboration avec Transports Canada, les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires, l'ACSTA a réalisé trois grandes campagnes de sensibilisation du public durant les périodes achalandées de trafic aérien.

Ces campagnes comportaient notamment les éléments suivants :

- Publicité en ligne sur les principaux moteurs de recherche sur Internet
- Campagne-éclair à divers aéroports en partenariat avec les administrations aéroportuaires locales
- Communiqué de presse contenant des conseils à l'intention des voyageurs qui a été diffusé aux médias locaux et nationaux

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien / Canadian Air Transport Security Authority

ACSTA / CATSA

EN AVION SANS FLACONS

Une simple bouteille d'eau dans votre bagage de cabine peut causer de sérieux retards. Restrictions en vigueur sur les liquides, gels et aérosols.

Pour plus d'information et des conseils de voyage, visitez le www.acsta.gc.ca ou composez 1-888-294-2202.

LA SÉCURITÉ D'ABORD POUR VOUS ET VOTRE FAMILLE.

Canada

- Mises à jour et conseils à l'intention des voyageurs sur le site Web de l'ACSTA
- Message d'intérêt public sur les chaînes de télévision Weather Network et Météo Média

Une importante campagne a été menée durant la semaine de relâche scolaire, afin de composer avec le nombre accru de bouteilles de liquides et d'eau interceptées aux principaux aéroports du pays. La campagne « En avion sans flacons » comprenait des affiches qui, en coopération avec les administrations aéroportuaires, ont été distribuées aux agents de voyage par l'intermédiaire de l'Association canadienne des agents de voyage (ACTA). Celle-ci avait été invitée à informer ses membres des restrictions concernant les liquides. Des messages publicitaires ont aussi été publiés dans les journaux nationaux, communautaires, ethniques et autochtones partout au pays.

Parmi les autres activités de sensibilisation déployées tout au long de l'année, mentionnons des messages publicitaires dans les publications de divers intervenants, par exemple dans la brochure « *Bon voyage, mais...* » du gouvernement du Canada, des conseils à l'intention des voyageurs imprimés sur les pochettes pour billets de Voyages campus, sur des sites Web et dans diverses publications, ainsi que la diffusion des messages d'intérêt public de l'ACSTA dans les chambres d'hôtels partout au pays.

L'ACSTA a également participé à des salons commerciaux et à des conférences, par exemple la conférence de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), ainsi qu'à plusieurs salons sur les voyages. L'ACSTA a été l'un des principaux partenaires du salon international du voyage et des loisirs tenu à Montréal, du 26 au 29 octobre 2006, où la sûreté était un thème prédominant.



« La clé des communications efficaces est de transmettre des renseignements pertinents au public et de le faire avec efficacité et en temps utile, surtout en période de crise. Notre but est de faire savoir aux voyageurs aériens que leur sûreté nous tient à cœur. Nous croyons que plus les gens seront renseignés plus ils auront confiance en la sûreté du transport aérien. »

Erika Mayhew, conseillère, Affaires publiques

Participation à l'examen quinquennal de la Loi sur l'ACSTA

Comme l'exige l'article 33 de la *Loi sur l'ACSTA*, le ministre des Transports doit effectuer un examen des dispositions de cette loi au cours de la cinquième année de son entrée en vigueur et présenter au Parlement un rapport sur ses observations. En novembre 2005, un comité consultatif nommé par le ministre a reçu le mandat d'émettre des conseils quant aux exigences futures en matière de sûreté du transport aérien et autres faits nouveaux pouvant avoir une incidence sur les opérations à l'avenir.

Ce comité, composé de trois personnes, a consulté un large éventail d'intervenants de partout au Canada, y compris à l'ACSTA et à Transports Canada, ainsi que de nombreux représentants de compagnies aériennes, d'exploitants d'aéroports, de fournisseurs de services de sûreté, d'associations de l'industrie et de consommateurs, d'organisations syndicales et de gouvernements provinciaux et territoriaux, de même que des voyageurs et des spécialistes du milieu universitaire. Il a visité des aéroports au Canada et à l'étranger, a organisé des séances de consultation dans cinq villes et a commandé des rapports de recherche. Il a reçu 40 soumissions écrites de divers intervenants.

L'ACSTA a consacré énormément de temps et de ressources à la collecte et à la préparation de données pour le comité consultatif, notamment en vue de la soumission d'une série de documents de position sur les enjeux de sûreté actuels et futurs du transport aérien.

Le ministre a déposé le rapport issu des travaux du comité, intitulé *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien*, au Parlement le 12 décembre 2006, puis ce rapport a été diffusé sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Les recommandations du comité consultatif ont une grande portée et comprennent des propositions en vue de procéder à un réalignement considérable des responsabilités et des méthodes de reddition de comptes de l'ACSTA et de Transports Canada à des fins de considération par le ministre. Les cadres supérieurs des deux organisations ont formé un comité directeur chargé d'analyser les recommandations et leurs répercussions.

À l'horizon...définir l'avenir de l'ACSTA

Nous attendons avec impatience la réponse du ministre à ce rapport, laquelle renfermera des directives importantes du gouvernement du Canada quant à l'avenir de l'ACSTA et à la sûreté aérienne en général. L'ACSTA s'est engagée à collaborer avec Transports Canada et à soutenir le ministre au cours de l'année financière 2007-2008, car des décisions clés seront prises concernant, d'une part, l'avenir de la sûreté aérienne au Canada et, d'autre part, le mandat, les responsabilités, la souplesse et le financement de l'ACSTA.

En souvenir du vol 182 d'Air India

Le 23 juin 2006 marquait le 21^e anniversaire de l'attentat à la bombe contre le vol 182 d'Air India. En 1985, un avion a été entièrement détruit par une explosion, près de la côte de l'Irlande. Les 329 personnes à bord ont péri. À ce jour, cette attaque à la bombe demeure la plus meurtrière jamais perpétrée par des terroristes contre une compagnie aérienne civile.

Il est important de se rappeler que cet attentat n'était pas une tragédie dans un pays étranger. Il ne s'agissait pas d'une attaque terroriste perpétrée dans un pays lointain, mais plutôt d'une tragédie canadienne impliquant des Canadiennes et des Canadiens, dont 82 enfants.

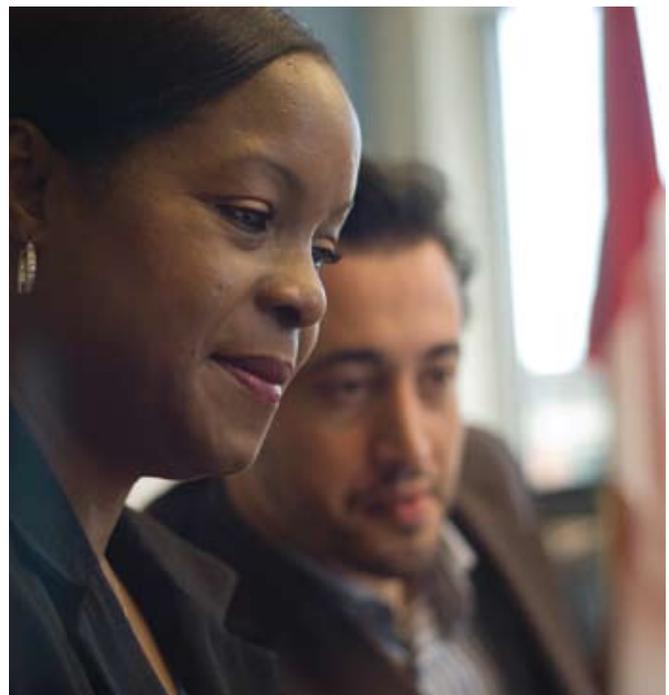
L'attentat à la bombe contre le vol 182 d'Air India a marqué un point tournant dans la sûreté aérienne au Canada. Les changements apportés à la sûreté aéroportuaire et aux opérations de contrôle après cet attentat à la bombe incluaient, entre autres, les mesures suivantes : mise en place d'un cadre réglementaire plus détaillé et rigide pour la sûreté du transport aérien; vérification approfondie des antécédents des travailleurs dans les aéroports; installation de mécanismes de contrôle d'accès à des zones de l'aéroport et rapprochement bagages-passagers.

Le 21 septembre 2006, l'ACSTA a eu l'honneur d'accueillir Susheel Gupta et Kim Bolan comme conférenciers invités à l'occasion d'une séance de réflexion à l'intention des employés. Susheel Gupta était âgé d'à peine 12 ans quand il a perdu sa mère à bord du vol 182 d'Air India. Journaliste d'enquête primée et oeuvrant pour le compte du *Vancouver Sun*, Kim Bolan a consacré une grande partie de sa carrière à couvrir l'attentat à la bombe contre Air India. Tous deux ont partagé avec les employés de l'ACSTA leur expérience de première main du terrorisme aérien. Leurs exposés ont été un rappel de la dure réalité de l'importance du mandat de l'ACSTA.

Examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada

En tant que société d'État assujettie à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP)*, l'ACSTA doit maintenir des systèmes d'information et de contrôle administratifs et financiers ainsi que des méthodes de gestion qui offrent une assurance raisonnable que ses éléments d'actif sont protégés et contrôlés, que ses ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de façon économique et efficiente et que ses opérations se déroulent efficacement. L'ACSTA est également tenue, en vertu de la *LGFP*, de soumettre ses systèmes et méthodes à un examen spécial du Bureau du vérificateur général (BVG) au moins tous les cinq ans. Pour sa part, le BVG doit indiquer au Conseil d'administration de l'ACSTA s'il a une assurance raisonnable que, pendant la période de référence, aucune lacune importante n'a été relevée dans les systèmes et les méthodes examinées.

Cet examen spécial a couvert la période de novembre 2005 à juin 2006 et englobait toutes les activités mandatées, ainsi que la gouvernance, la planification stratégique, la gestion des risques, la gestion financière, la gestion des ressources humaines, la gestion des contrats, les technologies de l'information, l'évaluation du rendement et les rapports de rendement, ainsi que la gestion de l'équipement. Le rapport final a été présenté au Conseil d'administration le 15 décembre 2006. La vérificatrice générale a également remis le rapport au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le 22 décembre 2006.



Dans le rapport, la vérificatrice générale a conclu que « l'ACSTA n'offre pas encore l'assurance raisonnable en vertu de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ». Elle fait état de deux « lacunes importantes » :

- 1. Rôles et responsabilités de l'ACSTA et de Transports Canada :** Le BVG a noté que l'ACSTA aimerait exercer davantage de contrôle sur la façon dont les opérations de contrôle sont accomplies, sur l'affectation des agents de contrôle, sur la sélection de l'équipement de contrôle et sur l'accès aux renseignements. L'ACSTA ne voulait pas que ses activités soient limités par un mandat restreint. Le BVG a conclu que cette situation donne lieu à des différends et à des problèmes permanents entre l'ACSTA, en tant qu'organisme d'exploitation, et Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation, qui ont une incidence défavorable sur leurs relations.
- 2. Opérations de contrôle :** Le BVG a formulé des observations et des recommandations visant l'amélioration de la surveillance, l'élimination des pénuries d'agents de contrôle, l'embauche et la formation d'agents de contrôle, le remplacement de fournisseurs de services de contrôle, la carte d'identité pour les zones réglementées, les tests d'infiltration, ainsi que l'évaluation et les rapports du rendement.

L'ACSTA a considéré cet examen spécial comme un exercice important qui lui a procuré, en tant qu'organisation relativement nouvelle, des observations indépendantes sur ses systèmes et ses pratiques. L'ACSTA considère les observations et les recommandations issues de cet examen spécial avec le plus grand sérieux, surtout les recommandations se rapportant aux deux lacunes importantes. L'ACSTA a élaboré un plan d'action complet afin d'aborder toutes les recommandations. Plusieurs des recommandations ont déjà été mises en œuvre et l'ACSTA traite les autres comme des initiatives stratégiques prioritaires pour le prochain exercice.

Pour obtenir un complément d'information sur le rapport d'examen spécial, consultez sa version tronquée sur notre site Web, à l'adresse www.acsta.gc.ca.

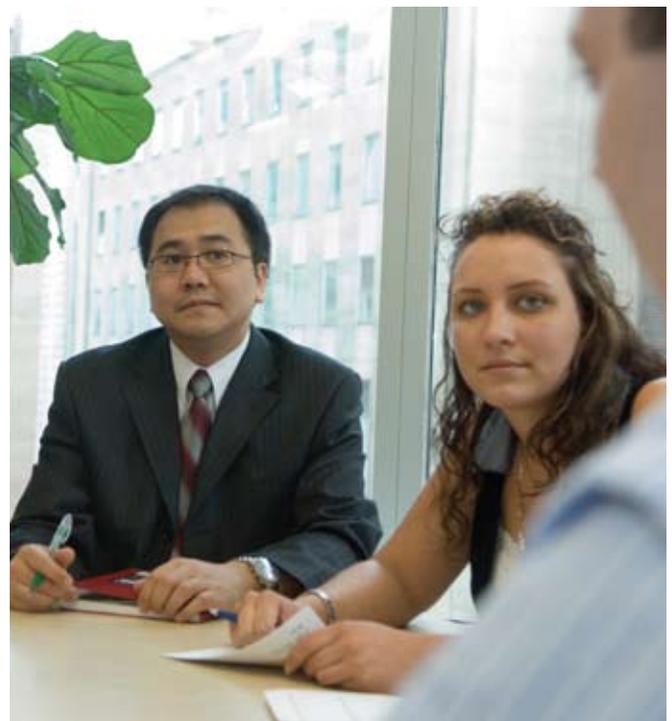
À l'horizon... donner suite à l'examen spécial

Parmi les questions prioritaires devant être réglées en 2007-2008, il convient de citer les recommandations concernant les relations de l'ACSTA avec Transports Canada, son organisme de réglementation, de même que la surveillance des opérations de contrôle, la gestion du cycle de vie de l'équipement, l'effectif en agents de contrôle et l'évaluation du rendement. L'ACSTA et Transports Canada ont déjà commencé à tenir régulièrement des réunions de haut niveau, afin de mesurer les progrès concernant le plan d'action complet et d'améliorer la coordination et la coopération concernant divers sujets et enjeux.

Bâtir des partenariats intégrés relativement à la sûreté

Les événements du 11 septembre 2001 ont fait ressortir les conséquences des organismes de sûreté qui travaillent en vase clos et il faut en tirer des leçons. L'ACSTA est fière de créer et de maintenir des partenariats avec les intervenants au pays et les organismes de contrôle de sûreté du transport aérien dans les pays étrangers.

L'ACSTA continue de participer au Forum international pour le contrôle de la sûreté de l'aviation (IFSSA), qu'elle a elle-même mis sur pied. L'IFSSA réunit des spécialistes représentant des organismes chargés de la sûreté aérienne de partout dans le monde venus partager leurs connaissances et leurs expériences, discuter des problèmes et chercher des solutions, dans le but d'améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile partout dans le monde. Cette année, le Japon est l'hôte de la conférence qui a lieu en juin 2007.



Améliorer la sûreté par le partage des connaissances et des pratiques exemplaires



M. Richard Bannister et Mme Benedictor Tiou, Ph.D., directrice principale par intérim, Systèmes de renseignements de sûreté minimums, l'Administration de l'aviation civile de l'Afrique du Sud, visitent le site du futur aéroport King Shakra, à Durban, en Afrique du Sud.

En partenariat avec l'Administration de l'aviation civile de l'Afrique du Sud (SACAA), l'ACSTA a mis sur pied un programme de perfectionnement professionnel destiné à permettre aux gestionnaires de partager leurs expériences et leurs connaissances sur les systèmes de sûreté de l'aviation dans leurs pays respectifs. Dans le cadre de ce programme, les participants échangent les pratiques exemplaires de leurs organismes respectifs et tentent de comprendre la complexité du contrôle de sûreté dans les autres pays.

À l'invitation de la SACAA, M. Richard Bannister, notre gestionnaire de la région de la Colombie-Britannique et du Yukon, a passé un mois en Afrique du Sud au début de 2007 afin d'échanger des pratiques exemplaires avec des représentants de l'organisme sud-africain. Il a représenté l'ACSTA et a travaillé avec le personnel de la SACAA aux trois principaux aéroports du pays. Pendant son séjour, il a acquis des connaissances considérables dans divers domaines d'intérêt de l'ACSTA, comme les techniques de contrôle des véhicules et du périmètre pour les non-passagers, sur les techniques de CPE et de CBE, ainsi que sur les procédures opérationnelles générales.

L'ACSTA a aussi aidé à organiser des rencontres interorganismes avec des représentants d'autres ministères et organismes fédéraux chargés d'exercer un contrôle, par exemple l'Agence des services frontaliers du Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada et Transports Canada. Les sujets de discussion à ces rencontres vont de la biométrie à la communication des mesures de sûreté. À partir de ces rencontres, l'ACSTA a commencé à compiler des études de cas afin de faciliter l'échange d'expériences et de pratiques exemplaires. La quatrième rencontre interorganisme a eu lieu en janvier 2007 sous le thème « Sécurité des communications : coordination et technologies mobilisatrices ». Au total, 20 organismes y ont participé et les commentaires des participants ont tous été positifs.

À l'été 2006, l'ACSTA a accueilli des représentants du ministère des Transports et des Services régionaux de l'Australie, du Service de sûreté aérienne de la Nouvelle-Zélande et une délégation d'une vingtaine de représentants de divers ministères de la Malaisie, dont le ministère de l'Aviation civile, le ministère des Transports et l'administration des aéroports de la Malaisie.





L'ACSTA a aussi collaboré à l'organisation de nombreuses conférences, notamment :

- Elle a organisé conjointement avec la Gendarmerie royale du Canada une conférence sur les policiers des airs, tenue en septembre 2006. Notre président et chef de la direction, M. Jacques Duchesneau, C.M., y a prononcé le discours d'ouverture.
- Elle a participé aux discussions en groupe à AVSEC World 2006, la principale conférence annuelle sur la sûreté aérienne, à Sydney, en Australie. L'ancien vice-président exécutif et chef des opérations de l'ACSTA, M. Mark Duncan, a présenté le Système de gestion de la sûreté (SGSu) et Mme Lise Patry, notre vice-présidente et chef de la technologie, a animé deux discussions en groupe.

- S'adressant au « Airports Council International Annual Security Summit », tenu en octobre 2006, à Madrid, en Espagne, notre chef de la direction a brossé un tableau de la démarche de l'ACSTA concernant la formation des agents de contrôle de sûreté.
- S'adressant à l'International Airline Forum de Cannes, en France, en octobre 2006, notre chef de la direction a expliqué comment maintenir un équilibre malgré les exigences en matière de sûreté dans un nouveau climat de stress.
- Notre vice-président exécutif et chef de la direction actuel, M. Kevin McGarr, a représenté l'ACSTA à la Conférence sur la sûreté aérienne tenue à Singapour en janvier 2007. Agissant comme coprésident, il a parlé de l'importance de la collaboration pour éliminer les menaces à l'endroit de l'aviation civile.

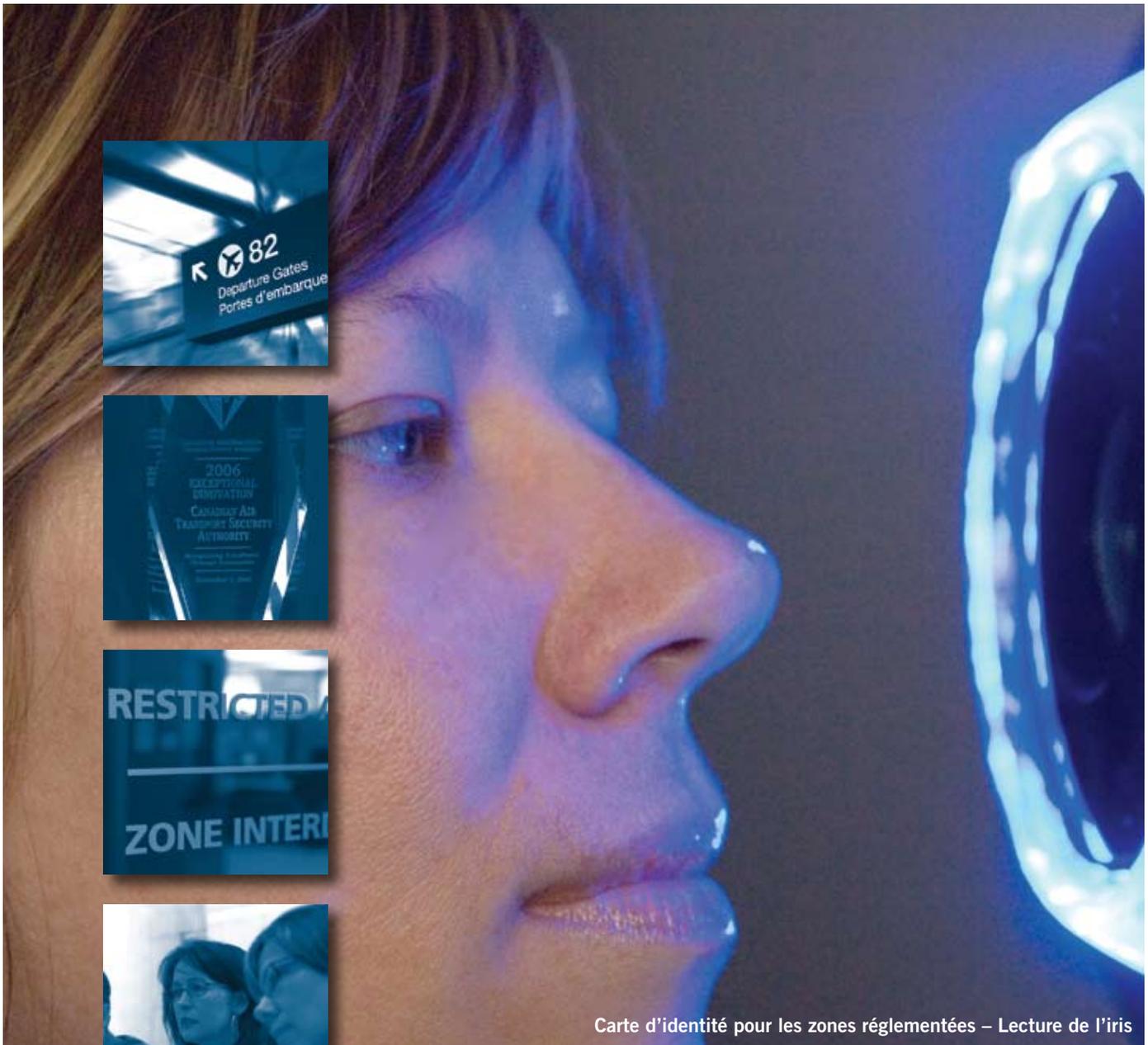


« Grâce à des initiatives comme les réunions inter-organismes et le Forum international pour le contrôle de la sûreté de l'aviation (IFSSA), l'ACSTA a pu échanger avec d'autres pays au sujet de pratiques exemplaires et adapter les leçons apprises aux besoins spécifiques du Canada en matière de sûreté de l'aviation. »

Catherine Gray, Gestionnaire (par intérim), Développement organisationnel



RAPPORT SUR LES RÉSULTATS



Carte d'identité pour les zones réglementées – Lecture de l'iris

Les activités que l'ACSTA projette d'accomplir au cours de l'année financière 2006-2007 sont exposées dans son Résumé du plan d'entreprise et Budget d'investissement pour 2006-2007, lequel a été déposé au Parlement par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le 27 novembre 2006. Les résultats de ces activités sont expliqués ci-dessous.

AMÉLIORATION DU CONTRÔLE DES PASSAGERS

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007	Quels ont été nos résultats?
<p>Partager la vision de l'ACSTA Poursuivre la tournée et l'étendre à plus d'aéroports.</p>	Terminé.
<p>Modèle de prestation des services de l'ACSTA 1) Négocier des prolongations de contrats avec tous les fournisseurs de services. 2) Élaborer un programme d'accréditation.</p>	<p>1) Terminé. 2) Terminé : D'autres améliorations sont prévues.</p>
<p>Améliorer la surveillance et optimiser les opérations – investissements en technologie Investir dans la nouvelle technologie et dans de nouveaux logiciels et les mettre en œuvre de façon à améliorer la surveillance et à optimiser les opérations de contrôle.</p>	<p>Terminé : Le système de collecte des données sur les appels et les incidents (CDAI) a été mis en œuvre. Ce système est utilisé tous les jours par le Centre des opérations de sûreté pour assurer le suivi du règlement des incidents.</p> <p>En cours :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Déploiement d'un logiciel d'ordonnancement des agents de contrôle. Achèvement prévu dans les 18 mois. 2) Mise en œuvre du logiciel d'identification sécurisée et de suivi de l'emploi du temps actuellement en cours dans les huit aéroports les plus achalandés. 3) Projet pilote de Contrôle de sûreté des cartes d'embarquement (CSCE) à mettre en œuvre à l'aéroport international de Calgary en 2007-2008.
<p>Contrôle satellite des paquebots de croisière à Vancouver Continuer à offrir le service sans engager de coûts, sous réserve de la disponibilité des capitaux pour les exigences en matériel.</p>	Terminé : L'ACSTA a reçu les capitaux nécessaires et a poursuivi le projet de contrôle satellite.
<p>Phase II du déploiement de la télévision en circuit fermé (TVCF) Continuer à acheter et à installer la TVCF dans les principaux aéroports.</p>	En cours : D'autres caméras de TVCF ont été installées à l'aéroport international Pearson de Toronto en février 2007. La TVCF a été mise en œuvre dans tous les principaux aéroports du Canada sauf un (le projet à Saskatoon est en cours).
<p>Modifications réglementaires fondées sur le rendement Continuer à travailler avec Transports Canada à la mise en œuvre d'un cadre réglementaire davantage axé sur le rendement, et à des mécanismes de surveillance.</p>	En cours : Le cadre réglementaire concernant la CIZR et le projet de cadre réglementaire concernant le CBE comportent des règles fondées sur le rendement.

La seconde tournée de Partageons la vision de l'ACSTA a été entreprise en septembre 2006 afin d'exprimer aux agents de contrôle combien nous considérons leur rôle de haute importance en tant que nos représentants aux premières lignes. Nos cadres supérieurs ont parcouru les dix provinces d'est en ouest et ont visité 45 aéroports où ils ont parlé à environ 1 400 agents de contrôle. La tournée a également aidé à renforcer le profil de l'ACSTA au niveau communautaire.

Carie Lemack, qui a milité en faveur de la création de la Commission 9/11 aux États-Unis et qui est présidente de Families of September 11, a participé aux séances de Partageons la vision de l'ACSTA à Ottawa, Toronto et Montréal. Elle nous a raconté comment elle a perdu sa mère – Judy Larocque – à bord du vol 11 d'American Airlines le 11 septembre 2001. Carie s'est courageusement servie de son deuil et de l'horreur des attaques du 11 septembre pour devenir une porte-parole crédible des questions liées à la sûreté de l'aviation. Forte de cette expérience personnelle, elle a pu faire saisir aux agents de contrôle toute l'importance de leur travail.

Les contrats des fournisseurs de services négociés en 2004 avaient une durée de trois ans, plus une option de prolongation de deux ans. L'ACSTA a pu négocier des prolongations aux contrats de chaque fournisseur de services. Ces prolongations de contrat assurent à l'ACSTA la stabilité en attendant que le gouvernement prenne des décisions au sujet de son mandat et de son financement. Les modalités des prolongations des contrats ont été améliorées en fonction des leçons apprises au cours des cinq dernières années et permettent une plus grande surveillance ainsi qu'une meilleure reddition de comptes de la gestion, l'élaboration de plans de reprise après sinistre et le renforcement des exigences en matière de langues officielles. L'ACSTA est convaincue que ces nouvelles modalités amélioreront le processus de contrôle.

RENFORCEMENT DU CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007

Quels ont été nos résultats?

Carte d'identité pour les zones réglementées

Terminer la phase I : déployer l'équipement et inscrire les non-passagers.

Terminé.

MISE EN PLACE ET GESTION EFFICACE DE L'ÉQUIPEMENT DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007

Quels ont été nos résultats?

Projets d'agrandissement des aéroports

Au cours des deux prochaines années, acquérir et intégrer le matériel de CPE et de CBE dans le cadre des projets de rénovation et d'agrandissement à Halifax, Toronto (T1), Vancouver (vols nationaux), Montréal (vols transfrontaliers), Winnipeg (nouvelle aérogare) et Calgary (vols transfrontaliers).

Terminé : Halifax, Toronto (T1).

En cours : Vancouver, Montréal et Winnipeg sont en cours. L'aéroport de Calgary a repoussé la date de début de son agrandissement à 2008. (À signaler, la ville de Québec est actuellement à l'étape de la conception dans le but de construire une nouvelle aérogare.)

Gestion du cycle de vie

- 1) Négocier des ententes exhaustives d'entretien et de soutien avec les aéroports et les fabricants d'équipement.
- 2) Acquérir et installer des systèmes de secours aux fins de redondance en cas de défaillance de l'équipement.
- 3) Accumuler des stocks de pièces de rechange.
- 4) Acquérir de l'équipement pour remplacer les pièces périmées.
- 5) Acquérir des mises à niveau des logiciels et du matériel pour le système de détection d'explosifs (SDE) afin de le tenir à jour.

1) **Terminé.**

2) **Terminé :** Équipement de secours acheté pour Montréal et Vancouver.

3) **Terminé.** Les stocks de pièces de rechange et les armoires et locaux de stockage sont terminés dans tous les aéroports.

4) **En cours :** Acquisition effectuée de 52 détecteurs à main d'objets métalliques (DMOM) et de 18 portiques de détection de métal (PDM) en 2006-2007 pour déploiement en 2007-2008.

5) **En cours :** Logiciels achetés et installés pour améliorer les systèmes de CBE. D'autres remplacements de matériel et mises à niveau de matériel sont prévus dans le plan d'immobilisations 2007-2008.

Le 1^{er} février 2007, l'ACSTA était fière d'annoncer que le premier programme d'identification à double lecture biométrique (iris et empreintes digitales) dans les aéroports était opérationnel dans les 28 grands aéroports du Canada. Ce programme biométrique novateur a été élaboré et mis en œuvre en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, et est une première mondiale dans le domaine du contrôle des non-passagers. La nouvelle carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) vise quelque 100 000 personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports.

Le 1^{er} novembre 2006, l'ACSTA a reçu de la Canadian Information Productivity Association (CIPA) le prix pour l'innovation exceptionnelle à l'occasion du banquet de gala de l'association. Ces prix de grande distinction sont remis aux organismes des secteurs tant public que privé en reconnaissance de leur leadership pour avoir transformé leur organisme grâce à l'application stratégique des technologies de l'information.

La phase I du déploiement de la CIZR a mis l'accent sur les zones à l'intérieur des aérogares. Une deuxième phase visant toutes les autres zones du périmètre de sécurité de l'aéroport, y compris les portes d'accès des véhicules, les points d'accès des employés et les installations des locataires, est à l'étape de la planification.



AMÉLIORATION DE LA FORMATION DES AGENTS DE CONTRÔLE

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007	Quels ont été nos résultats?
<p>Programme national de formation et de certification (PNFC) Renouvellement annuel de la certification des agents de contrôle Un processus remanié de renouvellement de la certification sera mis en place en 2006-2007.</p>	<p>Terminé : Mise en œuvre graduelle du programme remanié en 2007-2008.</p>
<p>Nouveau programme intégré de formation et de certification Restructurer le programme à l'intention des chefs de point de contrôle et le mettre en œuvre à l'échelle nationale.</p>	<p>Terminé.</p>
<p>Investissements en technologie Déployer le système X-Ray Tutor (XRT) et le système de projection d'images de menace (SPIM) dans tous les aéroports régionaux de plus petite taille admissibles.</p>	<p>Terminé : Le système X-Ray Tutor a été déployé dans tous les aéroports admissibles. En cours : On procède actuellement à l'amélioration du logiciel du SPIM qui sera réactivé à l'automne 2007.</p>

De janvier à avril 2006, l'ACSTA a lancé le programme Fondements, qui se compose de Fondements I et de Fondements II. Le programme Fondements rationalise le processus de formation et de certification des agents de contrôle, tout en maintenant les normes de qualité au niveau le plus élevé possible.

Fondements I est la première étape vers l'obtention de la certification d'agent de contrôle. Ce volet comporte une formation sur ordinateur ainsi qu'un programme intensif de cinq jours qui se déroule en salle de classe et en cours d'emploi. Les agents de contrôle qui répondent à toutes les exigences de ce niveau obtiennent la certification pour effectuer le contrôle de préembarquement qui comprend l'utilisation des portiques de détection de métal et des détecteurs à main d'objets métalliques, et la conduite de fouilles manuelles.

Après avoir obtenu la certification Fondements I, un agent de contrôle peut passer au volet Fondements II, qui comporte également une session de cinq jours en salle de classe et en cours d'emploi. Un agent de contrôle qui obtient la certification au terme de Fondements II est en mesure d'utiliser l'équipement radioscopique et l'équipement de détection d'explosifs; il est habilité à effectuer des fouilles manuelles des bagages enregistrés et des bagages de cabine. Le programme met également l'accent sur le service à la clientèle, les habiletés de communication et le travail d'équipe.

Lors de la première tournée Partageons la vision de l'ACSTA, de nombreux agents de contrôle ont demandé à avoir un site Web consacré uniquement aux agents de contrôle et à leur travail. En réponse, l'ACSTA a créé un site Web des agents de contrôle, qui est en ligne depuis juillet 2006. Ce site Web est conçu de façon à améliorer les échanges avec les agents de contrôle en centralisant les renseignements relatifs à l'emploi, en donnant des messages uniformes et en temps opportun, en clarifiant les rôles et les responsabilités des divers partenaires de la sûreté du transport aérien et en permettant aux agents de contrôle de donner une rétroaction à l'ACSTA. Depuis sa mise en service en juillet dernier, le site Web a reçu environ 30 000 visites.

CONTRIBUTION AU RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS ET DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007	Quels ont été nos résultats?
<p>Services de police des aéroports Continuer à administrer les ententes de contribution aux services de police des aéroports</p>	<p>Terminé : L'ACSTA a signé des ententes de contribution aux services de police des aéroports avec les huit aéroports canadiens les plus achalandés. Les ententes avec quatre autres aéroports (Kelowna, London, Victoria et Hamilton) ont été signées dans le cadre d'un projet pilote.</p>
<p>Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA) Continuer à administrer le financement du PCPTA</p>	<p>Terminé : L'ACSTA a poursuivi l'administration financière du programme et a maintenu une communication régulière avec la GRC. On continue d'évaluer chaque trimestre les progrès du programme.</p>

SOUTIEN ET AMÉLIORATION DE L'EXÉCUTION DES PRINCIPALES ACTIVITÉS DE L'ACSTA

Ce que nous avons prévu faire en 2006-2007	Quels ont été nos résultats?
<p>Systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) Poursuivre la mise en œuvre dans tous les secteurs d'activités.</p>	<p>En cours : D'importants progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre des SGSu, y compris la cartographie des processus de plusieurs groupes internes et leur harmonisation avec le cadre global du SGSu.</p>
<p>Stratégie de l'ACSTA Harmoniser toutes les ententes de rendement des employés avec la stratégie organisationnelle.</p> <p>Élaborer des tableaux de bord en cascade pour tous les groupes au sein de l'ACSTA.</p>	<p>Terminé : La planification stratégique de l'ACSTA a évolué au cours de 2006-2007 suite à la rétroaction tirée des rapports de l'Examen spécial et de l'examen quinquennal. Au lieu d'établir des tableaux de bord en cascade, nous avons mis plus d'importance sur la mise en œuvre d'une méthodologie qui assure l'harmonisation de notre stratégie organisationnelle à tous les niveaux (direction générale, division, employé), tout en personnalisant l'approche dans le but de permettre une fonctionnalité au sein des opérations de l'ACSTA.</p>
<p>Gestion des risques Continuer à travailler vers un cadre de gestion intégrée des risques avec une chaîne des résultats claire pour établir les liens entre les causes, les échecs du contrôle et les incidences négatives.</p>	<p>En cours : L'ACSTA a mis au point et mis en œuvre des critères fondés sur la sûreté pour évaluer les risques du programme et les risques propres à un secteur. Nous avons également élaboré un plan d'action de gestion intégrée des risques qui comportait une formation aux risques à l'intention des gestionnaires et des employés désignés; nous travaillons en étroite collaboration avec les équipes de gestion de projet à élaborer des évaluations des risques projet par projet.</p>
<p>Planification de la protection civile et de la continuité opérationnelle Continuer l'élaboration des plans d'urgence et la préparation de l'ensemble du personnel pour faire face à toute situation d'urgence.</p> <p>Continuer les exercices de simulation dans tous les grands aéroports canadiens.</p>	<p>En cours : Mise à jour des plans d'urgence et du plan de reprise après sinistre et élaboration d'un plan de gestion d'une pandémie qui comprend la préparation médicale, des mesures permettant d'assurer la continuité et le matériel de communications nécessaire.</p> <p>En cours : Réalisation de 537 exercices d'intrusion dans les aéroports dans tout le Canada.</p>
<p>Évaluation du programme Effectuer des évaluations du CNP, du CBE, de la formation, de la CIZR, du CPE et du PCPTA.</p>	<p>Terminé : Évaluation du CNP. Toutes les autres évaluations devraient être terminées au cours de l'exercice 2007-2008.</p>

Pour l'ACSTA, les SGSu sont de la plus haute importance. Les SGSu constituent une approche systématique visant à établir des cibles annuelles de sûreté, à clarifier les rôles et responsabilités en matière de sûreté au sein d'une organisation, à évaluer et gérer les risques, à élaborer des plans d'urgence, à effectuer des vérifications, et à mesurer et évaluer le rendement sur une base continue. Le gouvernement du Canada, de même que les parties intéressées de l'ACSTA et le public voyageur, ont besoin d'être rassurés et de savoir que les menaces et les risques sont gérés de façon systématique. Une fois les SGSu mis en pratique, l'ACSTA sera en mesure d'affirmer en toute confiance que nous avons cerné les principaux risques et menaces et mis en œuvre des contrôles; et que nous évaluons et supervisons continuellement notre rendement.

En décembre 2006, l'ACSTA a tenu une rencontre de consultation sur le SGSu à Montréal, à l'Université Concordia. Parmi les participants, mentionnons des universitaires, Transports Canada, l'Association du transport aérien international (IATA), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des administrations aéroportuaires et des fournisseurs de services. Le but de cette rencontre était de chercher à obtenir l'apport des parties intéressées sur la validité de l'approche des SGSu de l'ACSTA, d'en cerner les lacunes et de proposer des façons de l'améliorer. Grâce aux commentaires constructifs reçus à cette occasion, l'ACSTA sera en mesure d'établir une référence à partir de laquelle nous pourrions nous employer à faire progresser le modèle du SGSu.



Préparer l'avenir

Malgré le fait qu'elle n'existe que depuis cinq ans, l'ACSTA a déjà accompli beaucoup de choses. À la fin de 2006-2007, elle avait réussi à mettre à exécution tous les programmes inscrits à son mandat, conformément aux normes nationales et internationales. Après s'être concentrée sur le déploiement de l'équipement et de l'effectif, elle doit maintenant passer à la mise à exécution et à la consolidation complètes de ses programmes de contrôle de sûreté à l'échelle du pays – en mettant l'accent sur l'évaluation du rendement et l'amélioration continue.

Planification stratégique – Tracer notre itinéraire

Pendant sa retraite stratégique de l'automne 2006, le Conseil d'administration de l'ACSTA a avalisé l'atteinte des trois résultats stratégiques ci-après :

Sûreté à la mesure du client

L'ACSTA a besoin de gens, de procédés, d'équipement et d'expérience pour s'assurer que son approche à l'égard de ses activités et de ses programmes de contrôle de sûreté demeure à la mesure du client, c'est-à-dire qu'ils sont perçus comme étant efficaces et utiles pour le public voyageur.

La stratégie de communication de l'ACSTA pour 2007-2008 s'inscrit sous le thème *La sécurité d'abord pour vous et votre famille*. Ses activités pour l'année qui vient porteront sur les messages destinés à susciter un intérêt personnel dans la sûreté, à faire ressortir les avantages des mesures de sûreté pour le public voyageur et à mettre en évidence le rôle important que jouent les agents de contrôle et l'ACSTA lorsqu'il s'agit d'assurer la sûreté des voyageurs.

Renforcement de la capacité

L'ACSTA doit se constituer un effectif talentueux, engagé et agile pour satisfaire les exigences en évolution. Elle doit s'assurer que ses gens, ses procédés et ses programmes contribuent à renforcer sa capacité organisationnelle.

Au printemps 2007, nous avons élaboré un projet de surveillance de la conformité à l'Aéroport international Pearson, à Toronto, afin de mettre à l'essai un nouveau modèle de surveillance aux points de contrôle. Nous allons aussi travailler avec les fournisseurs de services pour améliorer les taux de maintien des agents de contrôle et pour faire du poste d'agent de contrôle un choix de carrière plus attrayant.



Reconnaissance de l'expertise

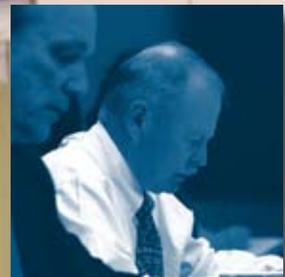
L'ACSTA a déployé beaucoup d'efforts pour acquérir un savoir-faire considérable dans les domaines d'activités inscrits à son mandat et, à bien des égards, elle constitue déjà un modèle à l'échelle internationale. Néanmoins, l'ACSTA continue à travailler pour que son savoir-faire en matière de contrôle de sûreté soit reconnu. Si elle y parvient, l'ACSTA raffermira et conservera la confiance du gouvernement, son actionnaire et organisme de réglementation, ainsi que celle des intervenants et du public voyageur.

À l'ACSTA, nous cherchons à conserver la confiance du gouvernement du Canada en accordant la plus haute priorité aux attentes du ministre à l'endroit de l'organisation et en communiquant régulièrement avec le ministre et avec Transports Canada. Nous voulons aussi explorer avec Transports Canada les possibilités de tirer parti de notre savoir-faire en matière d'opérations et d'équipement de contrôle.

Ces résultats stratégiques nous aident à nous concentrer sur nos activités et à répondre aux questions « Où allons-nous? » et « Comment nous y rendrons-nous? ». Afin d'atteindre ces trois résultats stratégiques, l'ACSTA a fixé des objectifs stratégiques et élaboré une série d'initiatives stratégiques à court, à moyen et à long terme qui seront au cœur de l'exécution de sa stratégie au cours du prochain quinquennat.



GOUVERNANCE ORGANISATIONNELLE



Contrôle des non-passagers

L'ACSTA est régie par un Conseil d'administration dévoué qui la représente et qui doit rendre compte devant le Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, des mesures mises de l'avant pour garantir que les activités de l'ACSTA sont conformes à son mandat.

Le Conseil d'administration est composé de 11 administrateurs, y compris le président, nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre. Parmi eux, quatre doivent être des personnes nommées par l'industrie aéronautique : deux par l'Association du transport aérien du Canada et deux par le Conseil des aéroports du Canada. Vu sa précieuse expérience des compagnies aériennes et des aéroports, ainsi que des autres modes de transport, de la sûreté, des lois et de la gestion financière, le Conseil offre un point de vue indispensable sur la sûreté et les pratiques de l'aviation au Canada.

L'engagement et le dévouement du Conseil d'administration contribuent considérablement à ce que l'ACSTA soit un partenaire solide et crédible dans le domaine de la sûreté du transport aérien au Canada et soit bien placée pour réaliser sa vision, à savoir être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien par son excellence sur les plans opérationnel et organisationnel.



Le rôle du Conseil d'administration

Transformer la politique publique en opérations efficaces et respectueuses de l'éthique

Le Conseil est responsable de l'intendance générale de l'ACSTA et, à ce titre,

- il embauche le président et chef de la direction, approuve ses objectifs pour l'année et évalue son rendement annuel;
- il contribue à l'orientation stratégique de l'ACSTA et l'approuve conformément aux objectifs, aux priorités et aux politiques générales du gouvernement;
- il s'assure que les risques inhérents aux activités de l'ACSTA ont été déterminés et que les systèmes appropriés sont en place pour les gérer;
- il approuve le plan de relève des cadres, y compris la nomination, la formation et la surveillance des cadres supérieurs;
- il veille à ce que les systèmes d'information et les pratiques de gestion de l'ACSTA répondent à ses besoins et il assume la responsabilité de l'intégrité de l'information produite par l'organisme.

Le Conseil d'administration délègue un grand nombre de ses responsabilités à quatre comités permanents : le Comité de vérification, le Comité stratégique, le Comité de gestion et de nomination et le Comité des ressources humaines. Ces quatre comités présentent des recommandations au Conseil, qui prend les décisions finales en s'appuyant sur ces recommandations.

Le Comité de gestion et de nomination a récemment passé en revue les mandats des comités, ce qui a mené à la fusion de ce comité avec le Comité des ressources humaines. Le Comité stratégique a été dissout parce qu'il avait rempli son mandat, à savoir surveiller la participation de l'ACSTA à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*, lequel est maintenant terminé.

Principales réalisations du Conseil d'administration

Au cours de la dernière année, le Conseil a joué un rôle clé dans la surveillance de la gestion de l'ACSTA :

Examen spécial

Le Conseil a suivi l'examen spécial de la vérificatrice générale; il s'est réuni avec elle pour discuter de ses observations et de ses recommandations; il a travaillé en étroite collaboration avec le président et chef de la direction de l'ACSTA et son équipe de cadres supérieurs à l'élaboration d'un ensemble complet de réponses efficaces aux recommandations du rapport.

Examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*

Le Conseil a surveillé, en étroite collaboration avec l'équipe de gestion, la participation de l'ACSTA à l'examen quinquennal, y compris l'élaboration de 13 documents stratégiques, en vue d'informer le comité consultatif indépendant de la position de l'ACSTA sur diverses questions entourant la sûreté aérienne et le mandat de l'ACSTA; il a également analysé les recommandations contenues dans le rapport du comité intitulé *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien*.

Relations avec les partenaires et les intervenants

Le Conseil s'est réuni avec le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour discuter des priorités et des sujets de préoccupation et d'intérêt mutuels; il s'est réuni avec le président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada et avec celui du Conseil des aéroports du Canada pour les informer de la stratégie de l'ACSTA et de son engagement à collaborer étroitement avec les aéroports et les compagnies aériennes afin de fournir le meilleur contrôle de sûreté possible au public voyageur, tout en veillant à ce que l'industrie du transport aérien reste forte et viable; il a représenté l'ACSTA à des conférences et à des réunions avec les intervenants, par exemple l'International Air Transport Association Forum, à Montréal, et le Sommet public-privé sur la sécurité nationale, à Ottawa.

Le cadre de responsabilisation

Le Conseil doit s'acquitter d'un certain nombre de responsabilités clés, notamment :

- c'est lui, et non le gouverneur en conseil, qui nomme le président et chef de la direction de l'ACSTA;
- le président et chef de la direction ne siège pas au Conseil d'administration, ce qui renforce l'indépendance du Conseil quant à la prise de décisions et assure le gouvernement d'une surveillance et d'une reddition de comptes transparentes;
- le directeur de la vérification interne relève du Comité de vérification, ce qui renforce l'indépendance de cette fonction;
- le Conseil s'assure que les membres du Comité de vérification sont compétents en matière financière et qu'une formation en finances est offerte à tous les administrateurs;
- il encourage tous les nouveaux membres à suivre les cours en gestion des sociétés d'État offerts par le gouvernement du Canada.



À l'arrière : Steve Baker, John Kaldeway. À l'avant : Ron Patmore, Margaret Purdy, H. Glenn Rainbird, Denis Jacob. (Absent : Anil Wirasekara)

Composition du Conseil d'administration

Au 31 mars 2007, le Conseil d'administration de l'ACSTA se composait de sept administrateurs :

- Margaret Purdy, *présidente intérimaire*
- Steve J. Baker, *administrateur*
- Denis Jacob, *administrateur*
- John Kaldeway, *administrateur*
- Ron Patmore, *administrateur*
- H. Glenn Rainbird, O.C., *administrateur*
- Anil Wirasekara, *administrateur*

Le 26 janvier 2007, le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a nommé Margaret Purdy au poste de présidente intérimaire, Denis Jacob au poste d'administrateur représentant l'Association du transport aérien du Canada pour une période de deux ans, et H. Glenn Rainbird au poste d'administrateur pour un mandat de trois ans. Le 9 février 2007, il a nommé John Kaldeway au poste d'administrateur représentant le Conseil des aéroports du Canada pour une période de trois ans.

En 2006-2007, six administrateurs ont quitté le Conseil, y compris le président. L'ACSTA les remercie de leur engagement indéfectible et de leurs précieuses contributions au Conseil.

Le général à la retraite Maurice Baril : L'ACSTA remercie sincèrement le général à la retraite Maurice Baril pour son excellence et son dévouement au poste de président du Conseil d'administration entre mai 2005 et janvier 2007.

Ronald K. Clark : M. Clark avait été mis en nomination par l'Association du transport aérien du Canada et nommé au Conseil d'administration en juin 2002. Son mandat s'est terminé en janvier 2007 et il a été remplacé par M. Jacob.

Josée Goulet : Mme Goulet avait été nommée au Conseil en février 2005. Elle a démissionné en février 2007 afin de saisir d'autres occasions.

Clément Joly : M. Joly avait été nommé au Conseil en juillet 2003. Son mandat a expiré en janvier 2007 et il a été remplacé par H. Glenn Rainbird.

Mary Martin : Mme Martin avait été nommée au Conseil en mars 2002. Elle a démissionné en février 2007 afin de saisir d'autres occasions.

Lecia Stewart : Mme Stewart avait été nommée au Conseil en septembre 2002. Son mandat a expiré et elle a siégé jusqu'au 31 mars 2007. Elle a alors quitté le Conseil pour saisir d'autres occasions.

Rémunération, dépenses et présence aux réunions du Conseil d'administration

LACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité quotidienne aux administrateurs et au président, lesquels sont fixés par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. LACSTA leur rembourse également les frais raisonnables, y compris les déplacements, l'hébergement et les repas, encourus dans le cadre de leurs fonctions.

Membre du Conseil d'administration	Honoraires (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)	Frais de déplacement et dépenses connexes
Maurice Baril ^(a) (président)	8 931 \$	27 090 \$	36 021 \$	10 574 \$
Margaret Purdy ^(b) (présidente intérimaire)	1 869 \$	12 810 \$	14 679 \$	3 573 \$
Steve Baker	5 400 \$	12 480 \$	17 880 \$	13 862 \$
Ronald Clark ^(c)	5 400 \$	18 915 \$	24 315 \$	24 489 \$
Josée Goulet ^(d)	5 400 \$	4 875 \$	10 275 \$	4 297 \$
Denis Jacob ^(e)	893 \$	1 950 \$	2 843 \$	560 \$
Clément Joly ^(f)	4 507 \$	19 500 \$	24 007 \$	25 970 \$
John Kaldewey ^(g)	727 \$	1 560 \$	2 287 \$	586 \$
Mary Martin ^(h)	5 400 \$	4 095 \$	9 495 \$	9 438 \$
Ron Patmore	5 400 \$	13 065 \$	18 465 \$	15 574 \$
Glenn Rainbird ⁽ⁱ⁾	893 \$	1 950 \$	2 843 \$	608 \$
Lecia Stewart ^(j)	5 400 \$	16 185 \$	21 585 \$	2 482 \$
Anil Wirasekera	5 400 \$	10 725 \$	16 125 \$	10 081 \$
Totaux	55 620 \$	145 200 \$	200 820 \$	122 093 \$

Membre du Conseil d'administration	Réunions du Conseil	COMITÉS DU CONSEIL (1)			
		Comité stratégique	Ressources humaines	Comité de gestion et de nomination	Vérification
Maurice Baril ⁽²⁾	10/10	3/4	3/3	3/3	7/8
Margaret Purdy ⁽²⁾	2/2				
Steve Baker	9/12	4/4			
Ron Clark	9/10	4/4		3/3	8/8
Josee Goulet ⁽³⁾	7/10	4/4	2/3		
Denis Jacob	2/2				
Clement Joly ⁽⁴⁾	10/10			3/3	8/8
John Kaldewey	1/1				
Mary Martin ⁽⁵⁾	6/10		2/3	2/3	
Ron Patmore	9/12		1/3		7/8
Glenn Rainbird	2/2				
Lecia Stewart ⁽⁵⁾	11/12	4/4	3/3		4/8
Anil Wirasekera ⁽⁶⁾	9/12			2/3	7/8

- (a) Maurice Baril (président) a démissionné en janvier 2007.
 (b) Le mandat de Margaret Purdy (présidente intérimaire) a débuté en janvier 2007.
 (c) Le mandat de Ronald Clark a pris fin en janvier 2007.
 (d) Josée Goulet a démissionné en février 2007.
 (e) Le mandat de Denis Jacob a débuté en janvier 2007.
 (f) Le mandat de Clément Joly a pris fin en janvier 2007.
 (g) Le mandat de John Kaldewey a débuté en février 2007.
 (h) Mary Martin a démissionné en février 2007.
 (i) Le mandat de Glenn Rainbird a débuté en janvier 2007.
 (j) Lecia Stewart a démissionné à la fin de mars 2007.

- (1) La présence aux comités du Conseil d'administration est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre de ce comité. Les membres de certains comités changent chaque année, ce qui entraîne des différences dans les données chiffrées.
 (2) Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration
 (3) Président du Comité stratégique
 (4) Président du Comité de gestion et de nomination
 (5) Coprésident du Comité des ressources humaines
 (6) Président du Comité de vérification

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 200 820 \$, comparativement à 196 004 \$ en 2005-2006. Le montant total des frais de déplacement et des dépenses connexes du Conseil d'administration s'élève à 122 093 \$, comparativement à 168 061 \$ en 2005-2006. Les frais de déplacement et les dépenses connexes comprennent la participation aux réunions du Conseil d'administration et des comités, de même que l'assistance aux conférences externes et aux cours de perfectionnement professionnel.



Rapport sur les exigences de la *Loi sur les langues officielles*

En sa qualité de société d'État, l'ACSTA est tenue de se conformer à la *Loi sur les langues officielles (LLO)* et doit s'engager à préserver le riche patrimoine bilingue du Canada. Par l'intermédiaire de ses fournisseurs de services, l'ACSTA doit veiller à ce que des services bilingues soient fournis aux points de contrôle de 37 aéroports où le bilinguisme est requis. L'ACSTA favorise la promotion et l'avancement des langues officielles et continue à apporter des améliorations dans ce domaine, comme on peut le voir ci-dessous.

- Dans tous les exposés présentés aux agents de contrôle dans le cadre de la tournée « Partageons la vision de l'ACSTA » à l'automne 2006, l'équipe de la haute direction a insisté sur l'importance de fournir des services dans les deux langues officielles et de promouvoir la dualité linguistique à tous les aéroports du Canada.
- Les prorogations des contrats avec les fournisseurs de services, qui sont entrées en vigueur le 1er avril 2007 et qui se prolongeront jusqu'au 31 mars 2009, comprennent une clause stipulant qu'il incombe aux fournisseurs de services responsables des aéroports désignés en vertu de la *LLO* de s'assurer qu'au moins un agent de contrôle bilingue est en poste à chaque point de contrôle pendant les heures ouvrables. L'ACSTA évalue présentement la conformité des fournisseurs de services de contrôle aux dispositions sur les langues officielles.
- L'ACSTA a rédigé des Procédures normalisées d'exploitation (PNE) que les agents de contrôle peuvent utiliser comme lignes directrices pour accomplir les tâches qui leur sont assignées. Ces PNE expliquent comment les agents de contrôle qui accueillent les voyageurs doivent offrir d'emblée le service dans les deux langues et comment ils doivent procéder lorsqu'un voyageur répond dans l'autre langue officielle. L'ACSTA continue en permanence à appliquer ses PNE et à présenter le module de formation dans les langues officielles, comme l'exigent clairement ses obligations en vertu de la *LLO*.
- Souhaitant améliorer sa planification stratégique en ce qui concerne les langues officielles, l'ACSTA a formé un Comité directeur des langues officielles en février 2007, lequel se compose de représentants de chacune des directions. Le mandat du Comité consiste à élaborer le plan d'action annuel sur les langues officielles; à faire le suivi des progrès trimestriels par rapport au plan; à veiller à ce que l'élément « langues officielles » fasse partie des activités et des processus décisionnels de l'ACSTA; et à servir d'organe de rétroaction ou de réflexion sur les nouvelles initiatives ou politiques en matière de langues officielles de l'ACSTA.
- Les membres de la haute direction de l'ACSTA se sont engagés à créer un milieu de travail propice à l'utilisation efficace des deux langues officielles. Aux réunions de la haute direction, les membres utilisent autant le français que l'anglais. Cette manière de faire garantit que les cadres supérieurs utilisent et améliorent leurs compétences en communication orale dans leur seconde langue officielle.
- L'organisation s'est également engagée à offrir de la formation dans les langues officielles, afin d'aider ses employés à satisfaire les exigences linguistiques des postes bilingues et à réaliser leurs objectifs personnels en matière d'avancement professionnel.

- L'ACSTA assure à toutes les Canadiennes et à tous les Canadiens l'égalité d'accès à l'emploi et aux promotions au sein de son organisation. L'ACSTA s'engage à communiquer avec les intervenants et le grand public dans les deux langues officielles et à toujours diffuser ses documents en français et en anglais.
- L'organisation a appuyé « Les Rendez-vous de la Francophonie 2007 » et y a participé avec fierté. Elle a contribué à la promotion du français et de l'anglais au sein des collectivités de minorité linguistique en élaborant et en mettant à exécution un plan d'action national qui invite les agents de contrôle dans leurs régions, ainsi que ses employés, à participer à diverses activités.

Rapport sur les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et d'en satisfaire les exigences.

Du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2007, l'ACSTA a reçu 60 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les sept demandes de l'an dernier qui n'avaient pas encore été réglées au 1^{er} avril 2006, l'ACSTA devait répondre à 67 demandes. Au total, 57 de ces demandes ont été réglées au cours de l'année financière et 10 ont été reportées à l'année 2007-2008. En outre, l'ACSTA a reçu 12 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* émanant d'autres ministères fédéraux et toutes ont été réglées au cours de l'année financière.

Pendant la même période de référence, l'ACSTA a reçu sept nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Six de ces demandes ont été traitées et une a été reportée à la prochaine année financière.

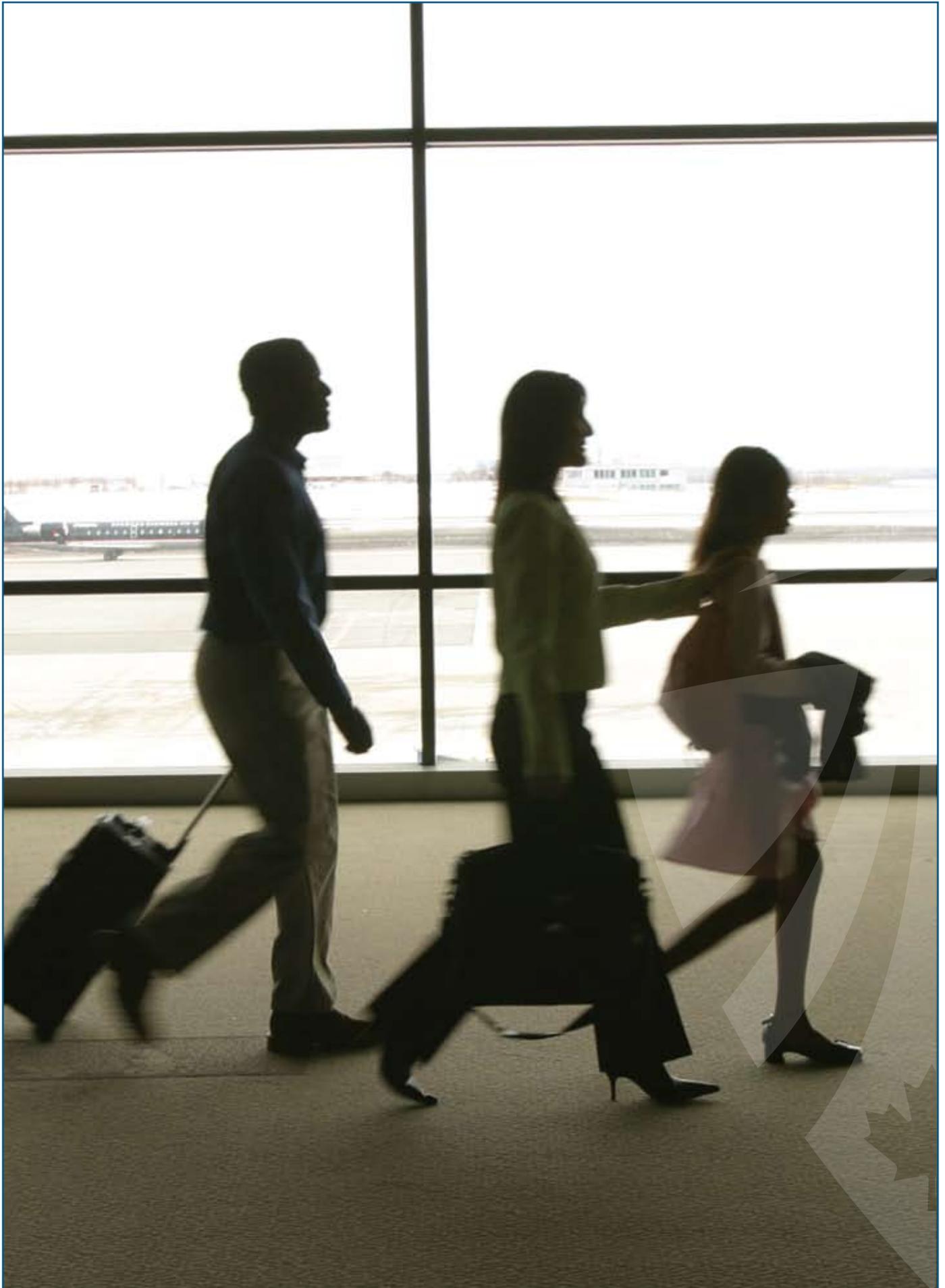
L'ACSTA crée des aide-mémoire en langue seconde

L'ACSTA a créé plusieurs outils pour aider les agents de contrôle à s'acquitter de leur obligation de saluer les voyageurs dans les deux langues officielles et à leur offrir le service dans la langue officielle de leur choix tout au long du processus de contrôle.

Partout au pays, les agents de contrôle ont reçu un nouveau calendrier de poche 2006-2007 comprenant des phrases utilisées fréquemment au cours du processus de contrôle et un disque compact bilingue fournissant le contexte des phrases ainsi que leur prononciation.

En décembre 2006, l'ACSTA a amélioré sa signalisation aux points de CPE en posant des cartes-éclair contenant des messages bilingues destinés aux voyageurs, notamment une carte-éclair consacrée exclusivement à la promotion de services dans la langue officielle de leur choix.

En février 2007, l'ACSTA a produit un nouveau vidéoclip qui met l'accent sur son engagement à fournir aux voyageurs des services dans la langue officielle de leur choix.





RAPPORT DE GESTION



Contrôle de préembarquement

APERÇU

Nota : sommes exprimées en milliers de dollars

Le présent document de l'ACSTA décrit le point de vue de la haute direction sur le rendement de l'Administration au cours de l'année financière 2006-2007 et les perspectives pour 2007-2008. Il comprend cinq sections.

1. Vision et stratégie

Cette section contient un bref historique de l'ACSTA et met en lumière la vision qui oriente les stratégies organisationnelles.

2. Opérations

L'ACSTA doit s'acquitter de six responsabilités. Cette section décrit ces responsabilités ainsi que le rendement financier relatif à chacun de ceux-ci.

3. Services généraux

L'exécution des responsabilités de l'Administration requiert des activités de soutien. Cette section décrit la mise en place des mécanismes de soutien et les mesures mises en oeuvre pour assurer le fonctionnement efficace de ces mécanismes.

4. Gestion financière

Cette section décrit la façon dont l'ACSTA utilise les crédits parlementaires qu'elle reçoit pour ses activités. Elle contient également une analyse de variance des dépenses de l'exercice 2007 par rapport à l'exercice 2006.

5. Risques et gouvernance

Des mécanismes de gouvernance sont en place pour surveiller les dépenses de l'ACSTA. Cette section décrit la façon dont sont cernés et gérés les risques au moyen des processus de gouvernance. Elle décrit également certains des principaux défis auxquels fera face l'Administration au cours de l'année financière à venir.

1. VISION ET STRATÉGIE

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien doit être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en respectant sa mission et en atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel.

Le gouvernement du Canada a créé l'ACSTA le 1^{er} avril 2002, moins de sept mois après les attaques terroristes du 11 septembre 2001, afin de remplir d'importantes responsabilités liées à la sûreté du transport aérien et énoncés dans la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. Dès sa création, l'ACSTA a assumé l'entière responsabilité du contrôle de sûreté dans 89 aéroports à l'échelle du pays. En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'Administration a pris en charge les contrats existants entre les fournisseurs de services et les transporteurs aériens afin d'assurer l'uniformité des services et de mettre l'accent sur la sûreté.

En mettant sur pied l'ACSTA, le gouvernement du Canada a également défini le rôle de Transports Canada comme organisme de réglementation des activités de contrôle. L'ACSTA a dû élaborer et mettre en oeuvre des procédures d'exploitation répondant aux exigences énoncées dans les textes réglementaires. En outre, l'ACSTA a dû collaborer avec Transports Canada afin d'élaborer des procédures et un règlement pour le contrôle des bagages enregistrés, un nouvel élément important du contrôle de sûreté.

En 2006-2007, l'ACSTA a visé quatre résultats stratégiques : la souplesse opérationnelle, la souplesse financière, les renseignements pertinents et opportuns, et les partenariats. Dans le cas de chacun de ces objectifs, l'ACSTA a réussi à réaliser des progrès.

Concernant la souplesse opérationnelle, l'ACSTA poursuit l'élaboration de son Système de gestion de la sûreté (SGSu), en collaboration avec Transports Canada. Elle poursuit également l'instauration de mécanismes de surveillance et d'un cadre réglementaire davantage axé sur les résultats. L'ACSTA et Transports Canada mettent notamment en place un cadre réglementaire pour la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), ainsi que la version préliminaire d'un cadre réglementaire en partie fondé sur les résultats pour le contrôle des bagages enregistrés (CBE).

La mise en application de mesures renforcées (sans financement additionnel) pour le contrôle des liquides, gels et aérosols entraînée par la mise au jour par les instances britanniques d'un

présupposé complot terroriste, le 10 août 2006 au Royaume-Uni, a mis en évidence la nécessité, pour l'ACSTA, de disposer d'un financement plus souple. Dépendant actuellement de crédits parlementaires, l'ACSTA envisage, de concert avec Transports Canada, une stratégie de financement stable à plus long terme, offrant une plus grande marge de manoeuvre, par exemple en permettant le report des fonds non dépensés à l'exercice suivant. En raison d'imprévus comme celui du 10 août 2006, l'ACSTA pourrait aussi nécessiter un fonds d'urgence pour parer aux menaces imminentes ou émergentes.

En 2006-2007, l'ACSTA a travaillé à améliorer son accès à des renseignements pertinents et opportuns, et ce, grâce à une étroite collaboration avec Transports Canada et des partenaires du domaine de la sûreté ainsi que par une utilisation efficace du renseignement provenant de sources ouvertes.

L'ACSTA a continué à renforcer ses relations avec les principaux intervenants du pays, comme les fournisseurs de services, les aéroports, les compagnies d'aviation, les organismes de sûreté publics et d'autres ministères et organismes gouvernementaux, afin d'assurer un contrôle efficace, efficient et uniforme et de répondre aux besoins en matière de service aux clients. L'ACSTA a également poursuivi sa participation à diverses tribunes, dont au Forum international pour la sûreté de l'aviation qu'elle a elle-même mis sur pied ainsi que sa collaboration avec des experts en matière de sûreté du milieu universitaire afin de partager les pratiques exemplaires pouvant aider à renforcer la sûreté dans les aéroports du Canada.

En 2006-2007, l'ACSTA a révisé sa stratégie en fonction de trois résultats stratégiques : la sûreté à la mesure du client, le renforcement de la capacité et la reconnaissance de l'expertise. Ces résultats stratégiques permettront à l'organisme de mieux s'acquitter de ses obligations aux termes de la *Loi sur l'ACSTA*.

Ces trois résultats sont inter-reliés. Bien que l'ACSTA ait établi de solides assises, elle a besoin d'accroître sa capacité organisationnelle afin de continuer à améliorer l'exécution de son mandat. Parmi les aspects sur lesquels il faut se pencher, soulignons le besoin d'un financement durable à long terme et de ressources adéquates pour permettre à l'ACSTA d'assumer ses obligations et ses responsabilités opérationnelles et administratives, et en ce qui a trait à la reddition de comptes et à la fonction moderne de contrôleur. Le renforcement de sa capacité permettra à l'ACSTA de se concentrer plus efficacement sur ses clients. Des mesures de sûreté efficaces et conçues à la mesure du client ainsi qu'un renforcement de la

capacité permettront à l'ACSTA de tirer avantage de l'expertise considérable qu'elle a acquise dans les domaines d'activité liés à son mandat. Forte de la reconnaissance de son expertise, l'ACSTA disposera d'une meilleure capacité de mesure du rendement et de reddition de comptes, de pratiques, de processus et de contrôles administratifs solides, et de relations efficaces pour prouver aux voyageurs, au gouvernement du Canada ainsi qu'aux principaux intervenants que son expertise en matière de contrôle assure un degré élevé de sûreté.

2. OPÉRATIONS

L'ACSTA a reçu six responsabilités :

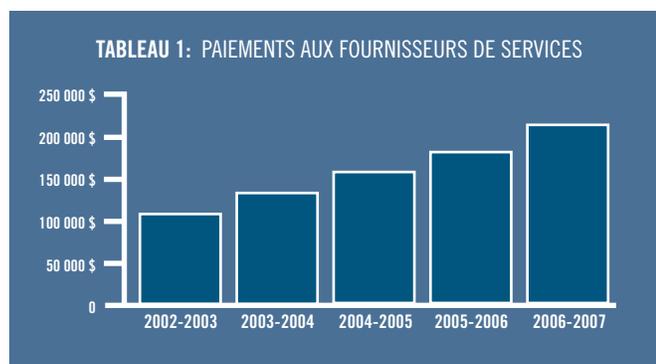
- Contrôle de préembarquement (CPE);
- Contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- Contrôle des non-passagers (CNP);
- Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR),
- Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA);
- Services de police aux aéroports.

Dans l'exécution de ses activités de contrôle (CPE, CBE et CNP), l'ACSTA utilise un modèle public-privé de fournisseurs de services. En résumé, l'ACSTA passe des contrats avec des entreprises de sûreté afin de constituer un effectif d'agents de contrôle. La CIZR, une première mondiale, est une carte d'identité biométrique utilisée dans les principaux aéroports canadiens pour identifier les non-passagers pouvant avoir accès aux zones réglementées en raison de leur travail. L'ACSTA administre le financement du PCPTA pour le compte du gouvernement du Canada. La GRC est, quant à elle, chargée de tous les aspects pratiques liés à la formation et au déploiement d'agents de la sûreté aérienne. Enfin, les services de police aéroportuaires s'inscrivent dans un programme de contribution en vertu duquel l'ACSTA finance une partie des exigences réglementaires en matière de services de police dans les aéroports admissibles.

Après avoir effectué, en juin 2003, un examen complet des possibles modèles de prestation des services de l'ACSTA, conformément aux sections 6 et 7 de la *Loi sur l'ACSTA*, on a décidé de continuer de fournir les services de contrôle selon le modèle de la tierce partie. On a néanmoins apporté d'importantes modifications aux dispositions contractuelles, et ce, afin d'accroître les exigences de rendement et la reddition de comptes, de favoriser une surveillance accrue et d'augmenter la rémunération des agents de contrôle. En vertu de ce modèle, les

fournisseurs de services sont responsables du recrutement, de l'administration et de la gestion du personnel de contrôle de la sûreté. L'ACSTA, pour sa part, s'occupe de l'entière formation et de la certification des agents de contrôle et leur fournit l'uniforme de travail. L'ACSTA définit la vision en plus d'élaborer et de peaufiner les procédures normalisées d'exploitation et d'établir un plan stratégique ainsi que des mesures de rendement. En outre, elle gère les dispositions contractuelles visant les fournisseurs de services et exerce des fonctions de surveillance, en vue de favoriser l'imputabilité et la transparence sur le plan opérationnel. Elle s'attache d'ailleurs à renforcer de telles fonctions afin de donner suite à l'une des recommandations du rapport de l'examen spécial du Bureau du vérificateur général (BVG).

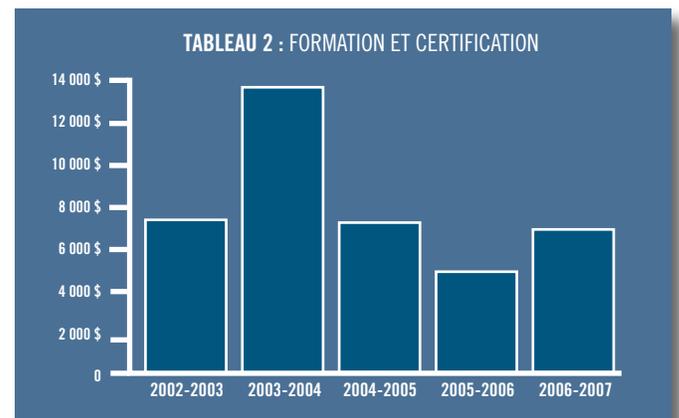
Les montants versés aux fournisseurs de services représentent la plus grande part des dépenses de fonctionnement de l'ACSTA à l'heure actuelle. Le tableau 1 indique les montants versés aux fournisseurs de services de contrôle depuis la création de l'ACSTA. On constate qu'à mesure que les coûts augmentent pour satisfaire aux besoins de service, aux hausses salariales et aux nouvelles exigences en matière de contrôle, les pressions financières perdurent. En 2006-2007, l'ACSTA a dépensé 204 584 \$ (en 2005-2006 : 174 219 \$) au chapitre des services de contrôle. L'augmentation des coûts en 2006-2007 est due à la mise en oeuvre complète, en 2005-2006, du programme de contrôle des bagages enregistrés, aux mesures de contrôle renforcées mises en place par l'ACSTA à la suite des événements du 10 août 2006, ainsi qu'à des taux de rémunération plus élevés pour la prestation des services.



Formation et certification

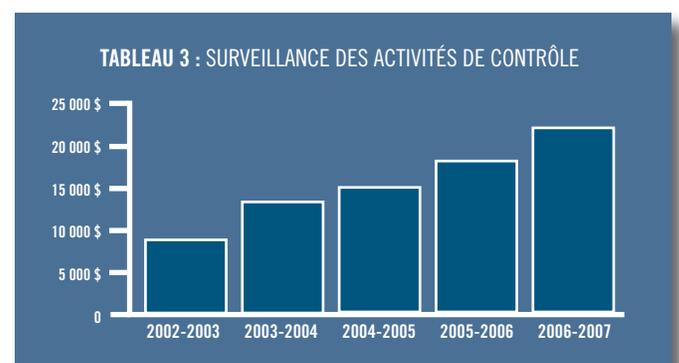
Depuis sa création, l'ACSTA a comme tâche prioritaire l'amélioration des compétences, des conditions de travail et de la rémunération des agents de contrôle. À ce chapitre, l'ACSTA a entrepris l'élaboration d'un vaste programme de formation et de certification dans le but d'améliorer l'efficacité et l'efficacités des agents de contrôle. Les coûts engagés jusqu'à maintenant pour ce programme sont résumés dans le tableau 2.

En 2006-2007, l'introduction de mesures de contrôle renforcées a eu une incidence sur les coûts relatifs à la formation et à la certification (2006-2007 : 6 893 \$; 2005-2006 : 5 012 \$). Bien que les agents de contrôle soient employés par les fournisseurs de services, leur formation et leur certification sont la responsabilité de l'ACSTA. Les nouvelles recrues doivent non seulement être formées, mais elles doivent aussi faire la preuve de leurs compétences afin d'être certifiées. Le nombre de formations, de certifications et de renouvellements de la certification des agents de contrôle augmente de pair avec le personnel chargé des contrôles relevant de l'ACSTA. Au cours de l'exercice 2006-2007, l'ACSTA a formé et certifié 1183 agents de contrôle, contre 787 durant l'exercice précédent.



Surveillance des activités de contrôle

L'ACSTA examine, évalue et améliore continuellement son modèle de prestation de services de contrôle, la surveillance de ce dernier étant un impératif majeur. Elle a progressivement renforcé cette surveillance, ce qui lui a permis d'acquérir de précieux renseignements sur l'exécution des opérations de contrôle et de mieux gérer les coûts liés à ces opérations en ayant recours à l'organisation des activités, en améliorant la conception des points de contrôle ainsi qu'en veillant à ce que les modifications apportées aux procédures d'exploitation soient communiquées efficacement. Le tableau 3 montre la croissance des coûts de surveillance liés aux activités de contrôle (2006-2007 : 21 460 \$; 2005-2006 : 18 461 \$).



Contrôle de préembarquement (CPE)

Au cours de l'exercice 2006-2007, les coûts relatifs au CPE sont passés à 192 211 \$ (2005-2006 : 168 822 \$). La hausse des coûts est due à l'introduction de mesures de contrôle renforcées, à une augmentation des taux horaires des fournisseurs de services et à la croissance du trafic passager. Toutefois, ces coûts plus élevés ont été quelque peu compensés par les gains d'efficacité réalisés grâce à la surveillance accrue des opérations par l'ACSTA et à l'amélioration des pratiques opérationnelles.

Programmes de services de police liés à la sûreté aérienne et contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Pour des raisons de sécurité, la communication de l'information financière relative à ces programmes est combinée. Au cours de l'exercice 2006-2007, les dépenses relatives à ces programmes se sont élevées à 191 225 \$ (2005-2006 : 129 716 \$). La hausse de dépenses en 2006-2007, par rapport à l'exercice précédent, est attribuable à l'augmentation du nombre de systèmes de détection d'explosifs requis pour atteindre la pleine mise en application du CBE en 2005-2006; mais dont l'incidence s'est aussi répercutée sur l'exercice de 2006-2007. Les dépenses relatives au programme de services de police ont aussi augmenté au cours de la même période. Les fonds qui n'ont pas été dépensés pour ces programmes ainsi que pour l'entretien de l'équipement de CBE et les pièces de rechange ont été réaffectés aux opérations de contrôle, afin de couvrir des dépenses supplémentaires liées aux mesures renforcées mises en place pour les liquides, gels et aérosols.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Dans le cadre du programme de CNP, on effectue chaque année le contrôle aléatoire de plus de 400 000 travailleurs d'aéroport qui ont accès aux zones réglementées des 28 principaux aéroports canadiens. Au cours de l'exercice 2006-2007, les dépenses relatives au CNP se sont établies à 10 925 \$ (2005-2006 : 11 943 \$).

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

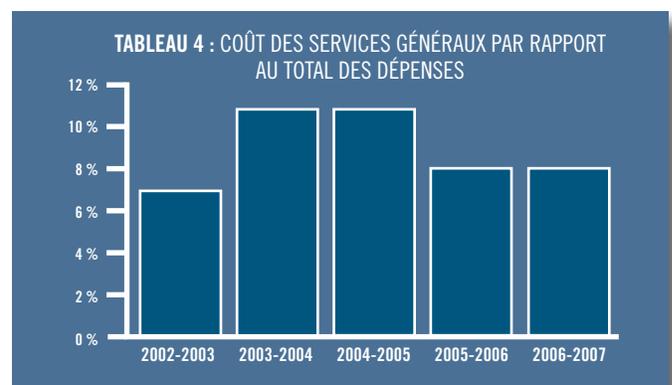
L'ACSTA a achevé le déploiement du système d'inscription dans les 28 principaux aéroports en décembre 2005. Le règlement relatif à la CIZR est entré en vigueur le 31 décembre 2006. En date du 1^{er} février 2007, la première étape de la mise en œuvre du système de CIZR était terminée et le système est désormais opérationnel dans les 28 principaux aéroports. Deux cent trente lecteurs biométriques ont été installés le long du principal couloir d'accès aux zones réglementées des aéroports. En outre, 100 000 détenteurs de laissez-passer ont été inscrits et une CIZR leur a été délivrée. L'ACSTA a aussi créé une interface entre les systèmes de contrôle d'accès des aéroports et la CIZR, afin de confirmer

l'identité du détenteur de la carte. La population cible a été inscrite à 100 % (2005-2006 : 30 %). À la clôture de l'exercice 2006-2007, les dépenses s'élevaient à 8 176 \$ (2005-2006 : 5 369 \$), les dépenses relatives à la CIZR ayant augmenté de 2 807 \$ par rapport à l'exercice précédent. Outre les dépenses relatives au déploiement de la carte, cette hausse est attribuable à la charge d'amortissement pour l'équipement.

3. SERVICES GÉNÉRAUX

Au cours de l'exercice 2006-2007, le coût des services généraux a atteint 35 412 \$ (2005-2006 : 32 946 \$), principalement en raison d'une hausse des coûts liés aux régimes de retraite, à la mise en place des réseaux ainsi qu'aux dépenses relatives aux activités de bureau et à l'informatique. En outre, une petite partie des effectifs de l'ACSTA a été affectée au renforcement de la surveillance et de l'infrastructure administrative. Les coûts relatifs aux déplacements et aux services professionnels représentent respectivement moins de 1 % du budget total de l'ACSTA. L'Administration poursuivra ses efforts visant à renforcer l'infrastructure de l'organisme au cours des prochaines années, afin de donner suite aux recommandations découlant de l'examen spécial du Bureau du vérificateur général et de l'examen quinquennal du Comité consultatif.

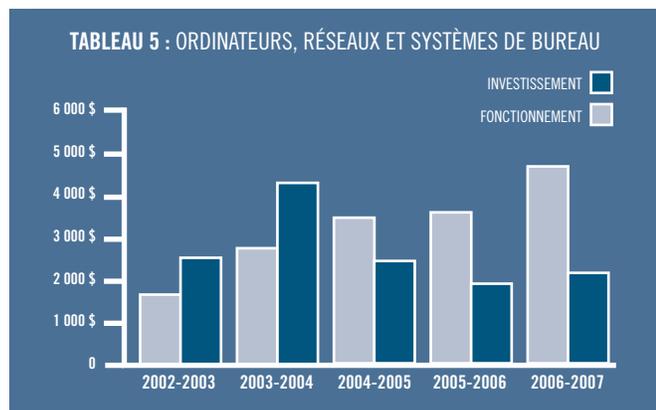
Une des mesures de l'efficacité des dépenses relatives aux services généraux est la proportion du coût de ces services par rapport au budget total. En 2006-2007, l'ACSTA a maintenu les dépenses relatives aux services généraux à 8 % du total des dépenses. Le tableau 4 indique la proportion du coût des services généraux par rapport au total des dépenses pour la période de cinq années financières se terminant en 2006-2007.



Après étude du marché des assurances, l'ACSTA a renouvelé sa police d'assurance-responsabilité et d'assurance contre les risques de guerre auxquels sont exposés le gouvernement du Canada ainsi que les administrateurs et les dirigeants de la société. Cette assurance couvre également les agents de contrôle et les

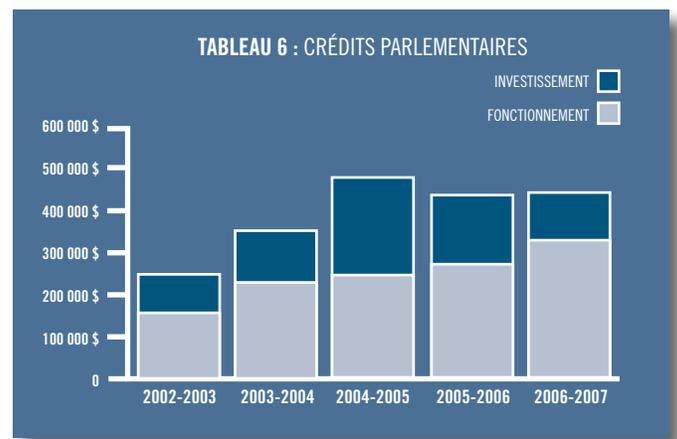
fournisseurs de services. Elle est indispensable pour le modèle public-privé de prestation de services de contrôle utilisé par l'ACSTA. Grâce en partie à la confiance des assureurs à l'égard des activités de l'ACSTA, les coûts d'assurance s'élevaient à 3 678 \$ en 2006-2007, contre 3 776 \$ en 2005-2006.

L'ACSTA a élaboré des systèmes clés pour renseigner la haute direction sur les résultats des programmes, notamment un outil d'intelligence d'affaires, un tableau de bord équilibré et un système de gestion financière. Ces systèmes constituent les piliers d'une infrastructure administrative et financière renforcée, comprenant des fonctions de surveillance et de contrôle appropriées. Certains de ces systèmes sont encore en cours d'élaboration, et l'ACSTA y ajoute des fonctionnalités afin d'appuyer une prise de décision en temps opportun et d'améliorer la reddition de comptes externe. En 2006-2007, les dépenses de l'ACSTA au chapitre des ordinateurs, des réseaux et des systèmes de bureau ont été de 4 771 \$ (2005-2006 : 3 668 \$). Le tableau 5 montre les investissements effectués par l'ACSTA à ce chapitre ainsi que les coûts d'entretien connexes.



4. GESTION FINANCIÈRE

Le financement de l'ACSTA provient presque entièrement des crédits du Trésor. L'ACSTA ne perçoit pas le Droit pour la sûreté des passagers du transport aérien et ne participe pas à l'établissement du montant de ce droit. Le Parlement a approuvé des crédits de 446 966 \$ pour l'année financière 2006-2007 (2005-2006 : 438 400 \$). La partie inutilisée des crédits approuvés par le Parlement pour l'exercice 2006-2007 est de 18 119 \$, par rapport à 13 387 \$ pour l'exercice 2005-2006. Le total des crédits utilisés, soit 428 847 \$, comprenait 347 449 \$ au titre de l'exploitation (2005-2006 : 290 145 \$) et 81 398 \$ au titre des immobilisations (2005-2006 : 134 868 \$). Le tableau 6 montre les crédits d'exploitation et d'immobilisations utilisés au cours des exercices financiers de 2002-2003 à 2006-2007.



Encaisse

L'encaisse au 31 mars 2007 était de 5 103 \$, comparativement à 1 314 \$ en 2005-2006. L'ACSTA a d'importants créditeurs et charges à payer liés aux activités de 2006-2007 et a puisé dans l'encaisse selon les besoins, afin de respecter ses obligations de paiement en temps opportun.

Créances

Le solde des créances s'est établi à 124 675 \$, comparativement à 98 738 \$ pour l'exercice précédent. Cette hausse est due à la façon dont l'ACSTA a géré l'encaisse; elle n'a pas retiré les sommes nécessaires des crédits parlementaires pour payer les factures dues après la fin de l'exercice financier pour du travail effectué durant l'exercice 2006-2007. Par conséquent, la majeure partie des créances est constituée de crédits parlementaires d'une valeur de 99 834 \$, principalement liés aux dépenses engagées vers la fin de l'exercice. Le solde des créances est composé de la taxe sur les produits et services et des taxes de vente provinciales, soit 24 841 \$.

Stocks

Les stocks, qui comprennent les pièces de rechange des SDE et les cartes CIZR, ont augmenté de 1 933 \$, passant ainsi de 14 680 \$ en 2005-2006 à 16 613 \$ en 2006-2007. Il y a eu un récent achat de cartes CIZR, pour un total de 2 492 \$, pour poursuivre le déploiement de la CIZR dans les 28 principaux aéroports.

Immobilisations corporelles

Le coût des immobilisations corporelles a passé à 694 480 \$ en 2006-2007 de 613 681 \$ en 2005-2006. La valeur comptable nette s'établissait à 505 166 \$ au 31 mars 2007, par rapport à 512 680 \$ au 31 mars 2006. Les acquisitions de biens et d'équipement sont composées principalement des montants suivants : 73 316 \$ pour de l'équipement du SDE, 2 759 \$ pour l'équipement de CNP et de CIZR, et 6 089 \$ pour d'autres actifs, soit un total de 82 164 \$ en 2006-2007. Les dépenses d'amortissement ont passé à 89 240 \$

en 2006-2007 par rapport à 56 743 \$ en 2005-2006. La majeure partie de ces dépenses, soit 71 113 \$, se rapporte au CBE. Le CBE étant devenu entièrement fonctionnel en 2006, les dépenses d'amortissement d'une année entière ont eu une incidence considérable sur l'exercice de 2007.

Créditeurs et charges à payer

Le solde des créditeurs et des charges à payer s'établissait à 127 231 \$ au 31 mars 2007 (31 mars 2006 : 98 454 \$). Ce montant est en hausse par rapport au solde de l'année précédente en raison principalement de l'acquisition d'équipement de détection d'explosifs en appui aux projets d'agrandissement en cours dans les aéroports les plus occupés, comme ceux de Vancouver et Toronto.

Avantages sociaux futurs

La charge à payer au chapitre des avantages sociaux futurs pour 2006-2007 est de 2 546 \$ (passif de 3 387 \$ moins l'actif de 841 \$). Ce montant, composé de charges liées aux régimes de retraite des employés et d'autres régimes d'avantages sociaux, est établi d'après des évaluations actuarielles. Étant donné que l'ACSTA est une nouvelle société, il y a actuellement peu de bénéficiaires de ces régimes.

Financement d'immobilisations reporté

Le financement d'immobilisations reporté compense principalement la valeur des immobilisations corporelles figurant au bilan. Étant donné que les immobilisations de l'ACSTA sont financées au moyen de crédits parlementaires, les revenus pour immobilisations de l'année en cours correspondent à l'amortissement des immobilisations corporelles. La valeur restante est considérée comme un crédit parlementaire reporté comptabilisé comme un revenu lorsque les actifs sont utilisés ou aliénés. Ce montant a diminué même si l'ACSTA continue d'acquérir et d'installer du nouvel équipement de détection d'explosifs en appui à l'agrandissement d'aéroports à l'échelle du Canada, et ce, en raison de l'amortissement accru en 2006-2007.

5. RISQUES ET GOUVERNANCE

Au cours des cinq dernières années, le Conseil d'administration de l'ACSTA a mis en œuvre un solide cadre d'imputabilité. Le Conseil d'administration s'acquitte d'un grand nombre de ses responsabilités par l'entremise de comités permanents et de comités spéciaux.

Le Conseil participe à l'élaboration de l'orientation stratégique de l'Administration et approuve le plan stratégique en tenant compte des risques d'exploitation qui peuvent avoir une incidence sur la réalisation des objectifs stratégiques.

Le Conseil veille à ce que la haute direction, d'une part, dispose du processus structuré approprié pour identifier, surveiller et gérer les risques d'exploitation de l'Administration et, d'autre part, lui fasse régulièrement des comptes rendus.

Le Comité de vérification est responsable de la surveillance du contrôle et des pratiques en matière de gestion des risques de la haute direction. Le Comité :

- examine les changements internes et externes identifiés par la haute direction et qui influenceront sur la réalisation du plan stratégique;
- étudie les tendances des dernières années ainsi que les tendances à venir qui auront le plus d'impact sur l'Administration;
- examine la façon dont la haute direction établit et évalue les risques auxquels elle fait face;
- discute avec la haute direction ainsi qu'avec les vérificateurs internes et externes des résultats de leurs évaluations des risques;
- évalue l'adéquation des mesures qui sont ou qui seront prises pour contrer les principaux risques établis.

La haute direction a mis en place des systèmes et des pratiques pour gérer de façon appropriée les risques auxquels fait face l'Administration dans l'exécution de son mandat.

- Planification stratégique et risques : établir, analyser et évaluer les risques d'exploitation et les possibilités
- Processus de gestion des risques : définir et mettre en œuvre des stratégies pour gérer les risques d'exploitation
- Surveillance des risques et reddition de comptes sur les risques : mettre en œuvre des processus de surveillance et de diffusion des risques d'exploitation

La haute direction délègue certaines responsabilités en matière de gestion des risques à deux comités de gestion clés : le Comité des immobilisations, qui examine attentivement tous les projets d'immobilisations, et le Comité d'examen des contrats, qui étudie le processus de passation et d'attribution des contrats.

Risques financiers

L'exercice financier 2006-2007 a été caractérisé par d'importants événements qui créent des risques financiers.

À la suite des événements du 10 août 2006, l'Administration a dû réagir rapidement à la mise en place, par Transports Canada, d'un ensemble de nouvelles mesures de sûreté qui ont occasionné des dépenses supplémentaires à l'Administration.

De nombreuses décisions importantes ayant une incidence sur les rôles, les responsabilités et les ressources futurs de l'Administration restent à venir, étant donné que le gouvernement du Canada élabore actuellement sa réponse à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*, qui a été achevé à la fin de 2006.

L'Administration a élaboré un plan d'action complet pour donner suite aux recommandations contenues dans le Rapport de l'examen spécial du BVG (2006).

L'Administration s'attend à une hausse des coûts due à une augmentation du nombre de passagers, des projets d'agrandissement d'aéroports et d'une forte concurrence sur le marché de l'emploi dans certaines parties du Canada. Étant donné que ses activités sont presque entièrement financées au moyen de crédits parlementaires, le processus de budgétisation de l'organisme dépend du moment où le gouvernement du Canada prend certaines décisions. Pour l'année financière commençant le 1^{er} avril 2008 et au-delà, le budget d'exploitation de l'Administration est limité à 290 millions de dollars, et aucun montant n'est affecté aux dépenses en immobilisations.

Dans l'ensemble, ces facteurs engendrent des contraintes et des incertitudes financières considérables en ce qui a trait à la capacité de l'Administration de s'acquitter de son mandat. La haute direction collabore actuellement avec Transports Canada en vue de trouver des solutions qui permettront à l'Administration de disposer de financement durable à long terme aux fins d'exploitation et d'immobilisations.

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice terminé le 31 mars 2007

Les états financiers contenus dans le présent Rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui étaient appropriés dans les circonstances. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Celle-ci doit se servir d'hypothèses et d'estimations qui reposent sur l'information disponible à la date des états financiers. Les éléments où la direction a fait appel à des estimations et des hypothèses sont les hypothèses qui sous-tendent le calcul des avantages sociaux futurs, la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, le pourcentage d'achèvement des travaux en cours, l'évaluation des passifs éventuels et les hypothèses qui sous-tendent les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. En outre, la direction est responsable de tous les renseignements figurant dans le Rapport annuel et elle doit faire en sorte que ces renseignements concordent, le cas échéant, avec ceux contenus dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction tient des livres comptables et des documents, applique des contrôles financiers et de gestion et exploite des systèmes d'information de manière à donner l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés, que les activités sont réalisées de façon efficace et que les opérations sont exécutées conformément aux articles pertinents de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements d'application, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et à son règlement d'application, et aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, le Conseil doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise du Comité de vérification qui se compose d'administrateurs ne faisant pas partie du personnel de l'ACSTA. Le Comité de vérification se réunit à intervalles périodiques avec la direction et occasionnellement avec les membres du Bureau du vérificateur général du Canada.

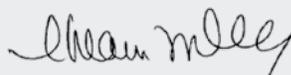
La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante, conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et exprime une opinion sur les états financiers. Son rapport est présenté à la page suivante.

Le président et chef de la direction,



Jacques Duchesneau, C.M.

La vice-présidente et chef de la direction financière,



Chantale Cousineau-Mahoney, CGA, MBA

Le 30 mai 2007



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2007 et les états des résultats et de l'avoir et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Sheila Fraser

La vérificatrice générale du Canada,
Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada
Le 30 mai 2007

BILAN

31 mars

(en milliers de dollars)

ACTIF	2007	2006
À court terme		
Encaisse	5 103 \$	1 314 \$
Créances (note 4)	124 675	98 738
Stocks	16 613	14 680
Frais payés d'avance	3 016	3 470
	149 407	118 202
Avantages sociaux futurs (note 7)	841	1 134
Immobilisations corporelles (note 5)	505 166	512 680
	655 414 \$	632 016 \$
PASSIF ET AVOIR		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	127 231 \$	98 454 \$
Avantages sociaux futurs (note 7)	3 387	2 031
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 8)	5 130	4 666
Financement d'immobilisations reporté (note 9)	502 436	509 959
	638 184	615 110
Avoir du gouvernement du Canada		
Avoir	17 230	16 906
	655 414 \$	632 016 \$

*Engagements (note 11) et passifs éventuels (note 14)***Approuvé par le Conseil d'administration**


Anil Wirasekara
Président du Comité de vérification

Approuvé par la direction


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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'AVOIR

Exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2007	2006
Charges		
Contrôle de préembarquement	192 211 \$	168 822 \$
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	191 225	129 716
Services généraux	35 412	32 946
Contrôle des non-passagers	10 925	11 943
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	8 176	5 369
	437 949	348 796
Produits		
Produit d'intérêts	1 813	1 417
Gain (perte) de change	90	(386)
	436 046	347 765
Perte d'exploitation nette avant le financement public	436 046	347 765
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 3)	347 449	290 145
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)	88 921	56 341
	436 370	346 486
Excédent net (perte nette) de l'exercice	324	(1 279)
Avoir au début de l'exercice	16 906	18 185
Avoir à la fin de l'exercice	17 230 \$	16 906 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2007	2006
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Excédent net (perte nette) de l'exercice	324 \$	(1 279) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 5)	89 240	56 743
Charge de désactualisation (note 8)	160	139
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)	(88 921)	(56 341)
Variation des avantages sociaux futurs	1 649	(292)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	438	-
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie (note 13)	(7 028)	(178 027)
	(4 138)	(179 057)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations (note 3)	84 836	110 553
	84 836	110 553
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 3)	(76 909)	(88 986)
	(76 909)	(88 986)
Rentrées (sorties) de fonds nettes	3 789	(157 490)
Encaisse au début de l'exercice	1 314	158 804
Encaisse à la fin de l'exercice	5 103 \$	1 314 \$

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie – note 13

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1 Autorisation, objectifs et programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la « *Loi sur l'ACSTA* »), qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est une société d'État visée par la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada.

L'ACSTA vise les objectifs suivants : rehausser la sûreté du transport aérien; accroître la confiance du public à l'égard du système de sûreté du transport aérien; accroître la visibilité du gouvernement dans la sûreté du transport aérien; fournir une approche uniforme au sein du système; intégrer les services de sûreté du transport aérien, et rendre des services de façon efficace et efficiente tout en tenant compte des intérêts du public voyageur.

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

1. le contrôle de préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;
2. le contrôle des bagages enregistrés;
3. le Programme canadien de protection des transporteurs aériens;
4. les ententes de contribution pour les services de police aux aéroports;
5. le contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports;
6. la carte d'identité pour les zones réglementées dans les grands aéroports canadiens.

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports et à la carte d'identité pour les zones réglementées dans les grands aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien.

L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur les bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). L'ACSTA est assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada),

taxes sur les produits et services, et aux taxes de vente applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène des activités.

2 Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR). Ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et comprennent les principales conventions comptables suivantes.

a) Incertitude relative à la mesure

Pour préparer ses états financiers conformément aux PCGR, la direction doit se servir d'hypothèses et d'estimations qui influent sur les produits, les charges, les actifs et les passifs déclarés et l'information présentée sur les actifs et les passifs éventuels à la date des états financiers. Les stocks sont comptabilisés après déduction d'une provision adéquate pour obsolescence. La durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, le pourcentage d'achèvement des travaux en cours, les hypothèses qui sous-tendent les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et celles qui sous-tendent le calcul des avantages sociaux futurs et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui font appel à des estimations. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

b) Stocks

Les stocks sont composés principalement de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel et les cartes d'identité pour les zones réglementées. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles transférées de Transports Canada à la création de l'ACSTA ont été comptabilisées au coût non amorti à cette date. Les immobilisations corporelles acquises après cette date sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations comprend les frais d'expédition et d'installation. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, comme suit :

Matériel de contrôle de préembarquement	5 - 7 ans
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	7 ans
Matériel de contrôle des non-passagers	7 ans

2 Principales conventions comptables (suite)

Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	3 - 7 ans
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	3 ans
Ameublement et matériel de bureau	5 ans

Les améliorations locatives sont capitalisées et amorties selon la méthode linéaire sur la durée du bail correspondant ou la durée de vie utile estimative des améliorations locatives, selon la plus courte des deux.

Les sommes incluses dans les travaux en cours sont virées à la catégorie des immobilisations corporelles appropriée lorsque les travaux sont terminés, et sont ensuite amorties selon la convention énoncée ci-dessus à partir du moment où les immobilisations corporelles entrent en fonction.

d) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont comptabilisées à leur juste valeur dans l'exercice au cours duquel l'ACSTA contracte des obligations juridiques ayant trait à la mise hors service d'actifs à long terme tangibles par suite de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'utilisation des actifs. La juste valeur des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est estimée en ayant recours à la méthode des flux de trésorerie prévus, qui présente un intervalle de résultats possibles selon un taux hors risque ajusté selon la qualité du crédit. Le coût de la mise hors service d'immobilisations est intégré dans la valeur comptable de l'actif.

Le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est examiné chaque année pour prendre en compte les variations découlant de l'écoulement du temps et des révisions de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation originale.

Les variations découlant de l'écoulement du temps sont comptabilisées comme charge de désactualisation, qui fait partie intégrante des charges d'exploitation, tandis que les variations découlant de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation originale sont comptabilisées dans le coût de la mise hors service des immobilisations en question, qui est intégré dans la valeur comptable des immobilisations corporelles.

Le coût de la mise hors service d'une immobilisation qui a été capitalisé et intégré dans la valeur comptable des

immobilisations corporelles est amorti sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation.

e) Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS) pour offrir des avantages de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux postérieurs à la retraite et postérieurs à l'emploi (autres régimes d'avantages sociaux) à ses employés, notamment des prestations d'invalidité à court terme et à long terme, pour soins de santé, pour soins dentaires et une assurance-vie. La direction considère que les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût net des prestations de retraite et des autres avantages sociaux de retraite, sauf le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées, sont à long terme, ce qui est conforme à la nature à long terme des avantages sociaux futurs.

Le coût des avantages de retraite et des autres régimes d'avantages sociaux accumulés par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services, qui tient compte du taux de croissance de la rémunération, de l'âge de la retraite des employés et des tendances des coûts des soins de santé et des soins dentaires.

Le coût net des régimes de retraite comprend les prestations de retraite déterminées par calcul actuariel pour les services rendus au cours de l'exercice, les intérêts théoriques sur les obligations prévues au titre des régimes de retraite, moins le rendement prévu des actifs des régimes et l'amortissement d'une partie des gains ou des pertes actuariels sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs qui devraient toucher des avantages en vertu des régimes.

Pour le calcul du rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

Le coût des prestations au titre des services passés découlant des modifications apportées au régime est reporté et amorti à compter de la date des modifications en question selon une méthode linéaire pendant la durée moyenne résiduelle prévue d'activité jusqu'à concurrence de la pleine admissibilité des employés actifs. Cette période a été établie à 19 ans pour le RRE, à 14 ans pour le RRS et à 12 ans pour les autres régimes d'avantages sociaux.

2 Principales conventions comptables (suite)

Les actuaire indépendants de l'ACSTA déterminent les obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes aux fins comptables en date du 31 décembre de chaque année. La dernière évaluation actuarielle du RRE aux fins de financement a été effectuée en date du 31 décembre 2005, et la prochaine évaluation obligatoire, devant être effectuée en 2007, sera en date du 31 décembre 2006. Pour ce qui est du RRS, la prochaine évaluation obligatoire, devant être effectuée en 2008, sera en date du 31 décembre 2007.

Les gains ou les pertes actuariels découlent de l'écart entre le rendement réel des actifs du régime pour une période et le rendement prévu des actifs du régime pour la même période ou des variations des hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Le montant du gain actuariel net accumulé ou de la perte actuarielle nette accumulée qui dépasse de 10 % la valeur de l'obligation au titre des prestations constituées ou la juste valeur des actifs du régime, en prenant le plus élevé des deux, est amorti sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs. Pour 2006-2007, la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs est de 13 ans (2005-2006 - 13 ans) pour le RRE, de 9 ans (2005-2006 - 10 ans) pour le RRS et de 17 ans (2005-2006 - 17 ans) pour les autres régimes d'avantages sociaux.

L'écart cumulatif entre le coût des prestations et les cotisations est présenté au bilan comme un passif au titre des prestations constituées.

f) Crédits parlementaires

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA.

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont comptabilisés dans l'état des résultats de l'exercice au cours duquel les dépenses qui s'y rattachent ont lieu.

Les crédits parlementaires pour les immobilisations corporelles sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations corporelles qui s'y rattachent. Ces crédits sont comptabilisés dans l'état des résultats et de l'avoir. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, l'ACSTA passe en résultats tout le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache à ces immobilisations.

g) Produit d'intérêts

Le produit d'intérêts tire sa source des soldes de comptes bancaires et est comptabilisé au fur et à mesure qu'il est gagné.

h) Conversion des devises

Les opérations en devises sont converties aux taux de change en vigueur à la date des opérations. Les éléments monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan, alors que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change en vigueur au moment où l'actif a été acquis ou au moment où le passif a été contracté. Tous les gains et les pertes de change sont inclus dans l'excédent net ou la perte nette de l'exercice.

i) Facteurs liés à la sûreté

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

j) Modifications comptables à venir

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes comptables qui auront une incidence pour l'ACSTA. Ces normes entreront en vigueur pour l'exercice de l'ACSTA débutant le 1^{er} avril 2007 et seront appliquées prospectivement.

Le chapitre 3855, *Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation*, établit des normes de comptabilisation, d'évaluation et de classement des instruments financiers. L'ACSTA sera tenue de classer ses actifs financiers comme étant des actifs financiers détenus à des fins de transaction, des placements détenus jusqu'à leur échéance, des prêts et des créances, ou des actifs financiers disponibles à la vente. Elle sera tenue également de répartir ses passifs financiers entre ceux classés comme étant détenus à des fins de transaction et ceux non classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme étant détenus à des fins de transaction seront évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes seront comptabilisés en résultat net. Les actifs financiers classés comme étant des placements détenus jusqu'à leur échéance et ceux classés comme étant des prêts et des créances ainsi que les passifs financiers non classés comme étant détenus à des

2 Principales conventions comptables (suite)

fins de transaction seront évalués au coût après amortissement. Les actifs financiers classés comme étant disponibles à la vente seront évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes non réalisés seront comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu. De plus, l'ACSTA devra comptabiliser à la juste valeur tous les instruments financiers dérivés qui entrent dans le champ d'application du chapitre 3855, à l'exception des dérivés liés à des instruments de capitaux propres d'une autre entité, dont la juste valeur ne peut être déterminée de façon fiable, et qui doivent être réglés par la remise de tels instruments.

Le chapitre 1530, *Résultat étendu*, établit une nouvelle exigence en vertu de laquelle certains gains ou certaines pertes doivent être temporairement présentés dans les autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce qu'il soit approprié de les comptabiliser en résultat net. L'ACSTA pourra être tenue de produire un nouvel état financier intitulé « Résultat étendu » afin de rendre compte de ces montants jusqu'à ce qu'ils soient réalisés.

Par ailleurs, en mars 2007, l'ICCA a approuvé une nouvelle norme comptable dont l'incidence touchera les stocks de l'ACSTA. Cette norme entrera en vigueur pour l'exercice de l'ACSTA

débutant le 1^{er} avril 2008 et sera appliquée prospectivement. Le chapitre 3031, *Stocks*, concerne l'évaluation des stocks et les informations à fournir à ce sujet. Les modifications apportées en matière d'évaluation comprennent l'exigence d'évaluer les stocks au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation, l'utilisation de la méthode du coût réel d'entrée pour les stocks d'éléments qui ne sont pas habituellement fongibles et les biens et les services produits aux fins de projets spécifiques, l'obligation pour une entité d'utiliser systématiquement une méthode d'établissement du coût pour les stocks dont la nature et l'utilisation sont semblables, et, en cas de remontée de la valeur des stocks, la reprise des dépréciations qui visaient à les ramener à leur valeur nette de réalisation. En outre, les informations à fournir à propos des stocks sont améliorées. Les méthodes comptables adoptées, les valeurs comptables, les montants comptabilisés en charges, les dépréciations et le montant de toute reprise d'une dépréciation comptabilisée en réduction des charges devront être communiquées.

L'ACSTA détermine actuellement les répercussions qu'auront ces nouvelles normes pour les exercices futurs.

3 Crédits parlementaires

Les crédits parlementaires approuvés et les montants comptabilisés par l'ACSTA pendant l'exercice sont les suivants :

	2007	2006
Crédits parlementaires approuvés	446 966 \$	438 400 \$
Crédits parlementaires inutilisés (exploitation)	(5 959)	(13 387)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	(12 160)	—
Total des crédits parlementaires utilisés	428 847 \$	425 013 \$

Les crédits ont été utilisés comme suit :

Financement de l'exploitation	347 449 \$	290 145 \$
Financement des immobilisations (note 9)	81 398	134 868
Total des crédits parlementaires utilisés	428 847 \$	425 013 \$

Le financement des immobilisations se compose de 60 521 \$ (2005-2006 - 110 553 \$) encaissés durant l'exercice et de 20 877 \$ (2005-2006 - 24 315 \$) inclus dans les créances. Les acquisitions d'immobilisations corporelles totalisent 82 164 \$ (2005-2006 - 140 467 \$).

4 Créances

Les créances sont composées de ce qui suit :

	2007	2006
Crédits parlementaires	99 834 \$	85 080 \$
Taxe sur les produits et services à recouvrer	19 771	9 938
Taxes de vente provinciales à recouvrer	5 070	3 720
	124 675 \$	98 738 \$

5 Immobilisations corporelles

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2007	Valeur comptable nette 2006
Matériel de contrôle de préembarquement	55 466 \$	32 000 \$	23 466 \$	27 768 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	525 738	123 364	402 374	406 044
Matériel de contrôle des non-passagers	1 814	657	1 157	1 808
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	15 211	8 777	6 434	8 809
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	23 839	17 806	6 033	5 379
Ameublement et matériel de bureau	3 112	2 306	806	1 358
Améliorations locatives	8 956	4 404	4 552	5 635
Travaux en cours	60 344	-	60 344	55 879
	694 480 \$	189 314 \$	505 166 \$	512 680 \$

L'amortissement de l'exercice s'élève à 89 240 \$ (2005-2006 - 56 743 \$).

6 Créanciers et charges à payer

Les créanciers et charges à payer sont composés de ce qui suit :

	2007	2006
Mise en œuvre du matériel et des programmes de police des aéroports	74 630 \$	55 117 \$
Opérations de contrôle	33 171	27 883
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	4 986	471
Divers	14 444	14 983
	127 231 \$	98 454 \$

Les créanciers et charges à payer comprennent une somme de 56 432 \$ (2005-2006 - 51 481 \$) liée à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

7 Avantages sociaux futurs

LACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, le RRE et le RRS, pour offrir des prestations de retraite à ses employés. LACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux postérieurs à la retraite et postérieurs à l'emploi (autres régimes d'avantages sociaux). Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Les employés sont tenus de cotiser au régime en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, en fonction des évaluations actuarielles, et effectue des versements mensuels à la caisse de retraite.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2007	2006	2007	2006
Variation de la juste valeur des actifs des régimes				
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	16 203 \$	11 922 \$	- \$	- \$
Cotisations de l'ACSTA	4 608	1 654	14	7
Cotisations des participants aux régimes	1 156	804	-	-
Versement et transferts des prestations	(328)	732	(14)	(7)
Rendement réel des actifs des régimes	2 321	1 091	-	-
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	23 960 \$	16 203 \$	- \$	- \$

Variation de l'obligation au titre des prestations constituées

Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	25 108 \$	14 789 \$	2 919 \$	1 819 \$
Cotisations des participants aux régimes	1 156	804	-	-
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 271	2 002	591	463
Intérêts débiteurs	1 411	1 011	175	142
Versement et transferts des prestations	(328)	732	(14)	(7)
(Gain actuariel) perte actuarielle	(4 223)	5 770	(6)	502
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	27 395 \$	25 108 \$	3 665 \$	2 919 \$

Rapprochement avec la situation de capitalisation

Passifs non capitalisés	(3 435) \$	(8 905) \$	(3 665) \$	(2 919) \$
Ajustement des cotisations du 4 ^e trimestre	1 557	1 917	-	-
Coût des services passés non amortis	632	675	285	321
Perte actuarielle nette non amortie	1 150	7 037	930	977
(Passif) actif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(96) \$	724 \$	(2 450) \$	(1 621) \$

À la fin de l'exercice, l'actif au titre des prestations constituées pour le RRS s'élevait à 841 \$ (2005-2006 - 1 134 \$), et les passifs au titre des prestations constituées pour le RRE et l'autre régime d'avantages sociaux s'élevaient à 937 \$ et 2 450 \$ respectivement (2005-2006 - 410 \$ et 1 621 \$).

L'obligation au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes sans capitalisation ou à capitalisation partielle s'établissent comme suit à la fin de l'exercice :

	Régime de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2007	2006	2007	2006
Obligation au titre des prestations constituées	26 009 \$	24 032 \$	3 665 \$	2 919 \$
Juste valeur des actifs des régimes	22 106	15 065	-	-
État de capitalisation – régimes (déficit)	(3 903) \$	(8 967) \$	(3 665) \$	(2 919) \$

7 Avantages sociaux futurs (suite)

Selon la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2006 :

LES ACTIFS DES RÉGIMES SE COMPOSENT DE CE QUI SUIT :

Catégories d'actif	2007	2006
Titres de capitaux propres	61 %	64 %
Titres de créance	35 %	32 %
Compte d'impôt remboursable de l'ARC	4 %	4 %
	100 %	100 %

Comme l'ACSTA a versé des cotisations aux régimes de retraite entre la date de mesure et la date de la fin de l'exercice, il faut apporter un ajustement pour ces cotisations dans le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2007	2006	2007	2006
Coût net engagé au titre des prestations au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 271 \$	2 002 \$	591 \$	463 \$
Intérêts débiteurs	1 411	1 011	175	142
(Gain actuariel) perte actuarielle	(4 223)	5 770	(6)	502
Rendement réel des actifs des régimes	(2 321)	(1 091)	-	-
(Gain) coût net des prestations engagé au cours de l'exercice	(862) \$	7 692 \$	760 \$	1 107 \$

Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice

Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 271 \$	2 002 \$	591 \$	463 \$
Intérêts débiteurs	1 411	1 011	175	142
Rendement prévu des actifs des régimes	(1 018)	(773)	-	-
Amortissement du coût des services passés	43	43	36	36
Amortissement de la perte actuarielle nette	360	9	41	18
Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice	5 067 \$	2 292 \$	843 \$	659 \$

Les versements en espèces au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations de l'ACSTA versées à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de ses autres régimes sans capitalisation, se sont élevés en 2006-2007 à 4 262 \$ (2005-2006 - 3 132 \$). Ces versements comprenaient aussi des cotisations supplémentaires de 2 111 \$ (2005-2006 - 657 \$) au RRE se rattachant à un déficit des régimes déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2005. Aucune autre cotisation au RRS se rattachant à un déficit des régimes déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2004 n'a été incluse dans les versements de 2006-2007 (2005-2006 - 54 \$).

7 Avantages sociaux futurs (suite)

Les hypothèses importantes au sujet des taux moyens pondérés utilisées pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont les suivantes :

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2007	2006	2007	2006
Taux de rendement prévu des actifs des régimes du coût des avantages	5,38 %	5,88 %	s.o.	s.o.
Taux d'actualisation du coût des avantages	5,10 %	6,25 %	5,00 %	6,25 %
Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées	5,30 %	5,10 %	5,25 %	5,00 %
Inflation	2,50 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	4,25 %	4,75 %	4,75 %	4,75 %

Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé :

	2007	2006
Taux tendanciel des coûts initiaux de soins de santé	9,02 %	9,60 %
Taux tendanciel final des coûts de soins de santé	4,86 %	4,87 %
Année d'atteinte du taux final	2015	2015

Analyse de sensibilité :

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont un effet significatif sur les montants déclarés au titre des régimes de soins de santé. Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé aurait les effets suivants en 2006-2007 :

	Augmentation	Diminution
Total des frais de service et d'intérêt	173 \$	(128) \$
Obligation au titre des prestations constituées	733	(555)

Les employés qui sont mutés de la fonction publique fédérale ont eu la possibilité de transférer leurs actifs et obligations de retraite au régime de retraite de l'ACSTA, étant donné qu'un accord réciproque de transfert est en place, ou de les laisser dans le Régime de retraite de la fonction publique jusqu'à leur retraite. Pour ce qui est des transferts amorcés avant le 1^{er} octobre 2005, le passif non capitalisé correspondant est déjà prévu dans le rapprochement de la situation de capitalisation présentée ci-dessus (voir le coût des services passés non amorti). À compter du 1^{er} octobre 2005, selon une décision de la direction, tout manque à gagner découlant d'un transfert au RRE ne sera plus absorbé.

8 Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

LACSTA a établi qu'elle avait des obligations liées à la mise hors service de certains matériels de contrôle et de contrats de location. Elle prévoit que ces obligations seront réglées entre 2009 et 2014.

La charge de désactualisation est intégrée dans les charges d'exploitation selon un calcul proportionnel. Le montant total non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations est de 5 581 \$ (2005-2006 - 5 210 \$). Le passif est un montant actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 4,44 % (2005-2006 - 4,44 %).

Les autres hypothèses auxquelles a fait appel la direction pour déterminer la valeur comptable des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont le taux d'inflation des années prévues avant le règlement, les primes relatives aux risques du marché pour les circonstances imprévisibles et le taux d'escompte applicable.

Le tableau qui suit présente le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations pour l'exercice terminé le 31 mars :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	4 666 \$	4 415 \$
Passifs engagés	304	112
Charge de désactualisation	160	139
Solde à la fin de l'exercice	5 130 \$	4 666 \$

9 Financement d'immobilisations reporté

Les crédits parlementaires pour financer les immobilisations corporelles sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations corporelles connexes.

	2007	2006
Financement d'immobilisations reporté au début de l'exercice	509 959 \$	431 432 \$
Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles (note 3)	81 398	134 868
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(88 921)	(56 341)
Financement d'immobilisations reporté à la fin de l'exercice	502 436 \$	509 959 \$

10 Instruments financiers

Juste valeur

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

LACSTA est aussi exposée à un risque de change du fait que certaines de ses opérations sont libellées en devises. Toutefois, il s'écoule normalement moins de six mois entre le moment de l'obtention d'un prix forfaitaire et la livraison des biens. LACSTA ne couvre pas actuellement le risque de fluctuation du taux de change. Une somme de 15 523 \$ CAN (13 464 \$ US) est incluse dans les créditeurs et charges à payer.

Risque de taux d'intérêt

LACSTA est exposée au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses régimes de retraite à prestations déterminées (voir la note 7).

11 Engagements

Contrats de location-exploitation

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

Exercice se terminant le 31 mars

2008	4 370 \$
2009	3 964
2010	3 953
2011	4 095
2012	4 272
2013 à 2015	2 987
	23 641 \$

11 Engagements (suite)

Autres obligations contractuelles

L'ACSTA a conclu divers contrats pour les quatre prochains exercices pour des achats de matériel, des services de contrôle et l'entretien du matériel, qui sont sujets à l'approbation de crédits :

Exercice se terminant le 31 mars

2008	384 216 \$
2009	226 610
2010	14 796
2011	42
	625 664 \$

12 Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée au gouvernement du Canada, à ses ministères et à d'autres organismes tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), le Bureau de la traduction et Transports Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*. Le coût total de ces services, soit 38 324 \$ (2005-2006 - 33 274 \$), a été comptabilisé à titre de charge d'exploitation. La valeur des opérations correspond au montant de la contrepartie établi et convenu entre les apparentés pour les services. Au 31 mars 2007, l'ACSTA devait 1 348 \$ (2005-2006 - 540 \$) à ses apparentés. Ce montant est inclus dans les créditeurs et charges à payer. Les sommes ainsi constatées ne portent pas intérêt, ne sont pas garanties et sont payables à la fin de l'exercice.

13 Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie et information supplémentaire sur les flux de trésorerie

	2007	2006
Créances	(29 375) \$	(54 501) \$
Stocks	(1 933)	447
Frais payés d'avance	454	292
Créditeurs et charges à payer	23 826	(124 265)
	(7 028) \$	(178 027) \$

Les intérêts reçus et comptabilisés pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 ont totalisé 1 813 \$ (2005-2006 - 1 417 \$).

Les créances n'incluent pas les crédits parlementaires à recevoir de 20 877 \$ (2005-2006 - 24 315 \$) liés au financement des immobilisations.

Les créditeurs et charges à payer n'incluent pas la somme de 56 432 \$ (2005-2006 - 51 481 \$) liée à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

14 Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA reçoit des demandes de compensation financière de diverses parties. Ces demandes pourraient représenter des passifs véritables si un ou plusieurs événements futurs se produisaient. S'il est probable qu'un événement futur se produise et si l'on peut estimer raisonnablement la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers de l'ACSTA.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2007, il existe diverses actions en justice impliquant l'ACSTA. L'ACSTA a comptabilisé sa meilleure évaluation des diverses actions en justice dans ses états financiers.

15 Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de l'exercice 2006 ont été reclassés de façon à être conforme à la présentation adoptée pour le présent exercice.