



Anticiper l'imprévu

2005

Rapport annuel



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

Canada

Pour plus d'information, visitez notre site Web à : www.catsa-acsta.gc.ca

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS À :

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 Feedback@catsa-acsta.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada

N° de catalogue CC401-2005
ISBN 0-662-68856-2





*« L'ACSTA dédie la présente publication à la mémoire de
notre très cher ami et collègue Lorrain Audy qui a occupé le poste de Directeur,
bureau du Président et Chef de la direction.*

Larry est décédé en 2005 après une longue et courageuse lutte contre le cancer. »



Glossaire

CBE

Contrôle des bagages enregistrés : le contrôle des bagages enregistrés à l'aide de l'équipement de détection d'explosifs

CPE

Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs affaires et de leurs bagages de cabine

CNP

Contrôle des non-passagers : le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent l'équipage de bord, les camions-citernes, les traiteurs, les préposés à l'entretien d'aéronefs, le personnel d'entretien et de construction, les préposés à la manutention des bagages et le personnel des concessions.

SDE

Systèmes de détection d'explosifs : systèmes manuels ou automatisés utilisés essentiellement pour vérifier les explosifs dans les bagages de cabine et les bagages enregistrés.

Biométrie

Qualifie les techniques où l'on utilise les caractéristiques physiques des personnes, telles que leurs empreintes digitales ou leur iris, pour vérifier leur identité.

SGS

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.



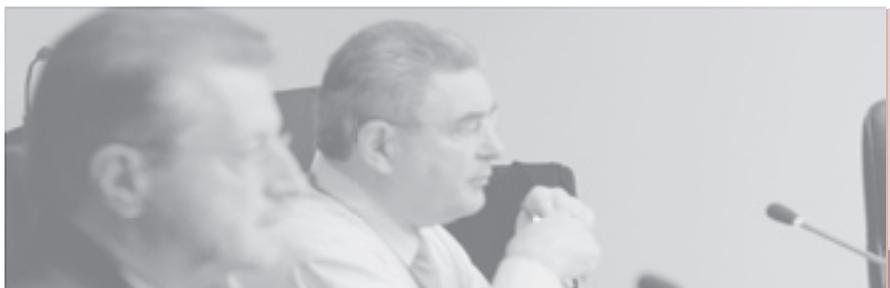


Rapport annuel 2005

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président du Conseil d'administration	1
Message du Président et Chef de la direction	3
Qui sommes-nous ?	5
Gouvernance et gestion de la société	9
Harmoniser l'organisation	19
Rendement et résultats	27
Commentaires et analyse de la direction	47
États financiers vérifiés	51





Ce sera mon dernier message en qualité de Président du Conseil d'administration de l'ACSTA. Lorsque je repense aux trois premières années de l'ACSTA, je suis fier de dire aux Canadiens que nous avons réussi à collaborer avec nos partenaires pour bâtir un système de sûreté qui décourage les attaques terroristes possibles dans les aéroports et contre les aéronefs canadiens.

Cependant, l'ACSTA ne peut pas être trop vite satisfaite, parce que ceux qui oeuvrent dans le milieu de la sûreté doivent « réussir » en tout temps. Les terroristes n'auront besoin de « réussir » qu'une seule fois. La première mission de l'ACSTA au cours de l'année prochaine sera de continuer à assurer la sûreté des éléments critiques du réseau de transport aérien tout en anticipant l'imprévu.

L'ACSTA a réalisé des progrès considérables depuis sa création, quelques mois seulement après les événements tragiques du 11 septembre 2001. Étant donné que l'ACSTA représentait la principale intervention du gouvernement canadien face à ces attaques aux États-Unis, l'organisme a dû être institué avec rapidité et compétence face aux tensions nationales et internationales intenses.

D'après moi, jusqu'à présent, nous avons réussi parce que nous avons mis sur pied une excellente équipe à l'administration centrale de l'ACSTA à Ottawa et nous avons créé un des cours de formation les plus éminents du monde entier pour nos agents de contrôle, qui sont plus de 4 000.



L'ACSTA est dans les délais en ce qui concerne le déploiement des systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports canadiens; nous avons mis en place un système de contrôle des non-passagers et nous introduisons une nouvelle carte d'identité de zones réglementées dans les aéroports canadiens; nous avons adopté un système de mesure du rendement de première classe; et en partenariat avec la GRC, nous avons supervisé le déploiement d'un groupe bien formé d'agents de la sûreté aérienne dans les aéronefs canadiens.

Au niveau du Conseil d'administration, l'ACSTA a introduit une norme élevée de pratiques exemplaires dans ses lignes directrices de gouvernance et d'éthique. L'ACSTA a respecté de très près les nouvelles lignes directrices du gouvernement relatives à la sélection du président et des membres du conseil d'administration des sociétés d'État et a été entièrement transparente en rendant compte des dépenses payées aux membres du conseil d'administration et aux cadres supérieurs.

Toutes ces réalisations n'auraient pas été possibles sans le service dévoué du Conseil d'administration de l'ACSTA travaillant avec acharnement et de son équipe de direction à la motivation très importante, sous le leadership charismatique de Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA. Je les remercie tous individuellement.

L'ACSTA est unique dans le monde, car son Conseil d'administration comprend des représentants nommés par deux de ses principaux interlocuteurs : le Conseil des aéroports du Canada (CAC) et l'Association du transport aérien du Canada (ATAC). Je suis reconnaissant envers ces représentants pour le service qu'ils ont offert à l'ACSTA ainsi qu'à leurs organismes respectifs. Je souhaite remercier le gouvernement du Canada, le ministre des Transports, et l'organisme qui nous réglemente, Transports Canada, pour leur coopération avec l'ACSTA et leur soutien. Finalement, je voudrais offrir mes meilleurs vœux au nouveau président, Maurice Baril, qui apportera plusieurs années de leadership distingué et d'expérience du service du public dans l'autorité.

Brian Flemming

Message du Président et Chef de la direction

Créée dans le cadre de mesures visant à améliorer la sûreté des passagers aériens par suite des attaques du 11 septembre 2001, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) s'est développée rapidement en un organisme solide et fiable. L'ACSTA n'a que trois ans, mais elle s'est déjà établie comme leader mondial dans son domaine.

La mission de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des éléments critiques du système de transport aérien désignés par le gouvernement, et nous prenons toutes les mesures nécessaires pour assurer notre succès. Nous avons recruté un personnel qualifié et expérimenté, nous assurons une formation de base et spécialisée unique aux agents de la sûreté aérienne et nous avons déployé un système de détection d'explosifs perfectionné et avant-gardiste.

Tous les spécialistes en terrorisme international conviennent que les organismes chargés de la sûreté ne peuvent réussir que s'ils partagent les informations et les pratiques exemplaires. À cette fin, l'ACSTA assiste à de nombreuses conférences nationales et internationales sur la sûreté aérienne, et en février 2005, nous avons co-présidé le Symposium annuel sur invitation concernant le contrôle de la sûreté, qui a eu lieu en Afrique du Sud. Ces occasions nous fournissent des possibilités de partager nos réalisations et nos défis avec d'autres organismes responsables du contrôle des passagers et des bagages dans les aéroports. C'est le public voyageur, au Canada et dans le monde entier, qui profite le plus de ces services.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec Transports Canada, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), les transporteurs aériens, le Conseil des aéroports du Canada (CAC), les aéroports canadiens, la GRC, les forces de police locales et les organismes nationaux chargés de la sûreté. Nous avons déployé un réseau de caméras dans les aéroports qui sont reliées à notre centre des communications de la sûreté afin d'aider à protéger l'intégrité du processus de contrôle. Nous avons également renforcé notre système de gestion des risques, ce qui améliorera notre capacité de prévention, de réaction et d'action proactive à l'égard des incidents potentiels.





Nous devons rester alertes et vigilants et c'est le message que nous communiquons à nos agents de contrôle et à tous les employés. Nous prenons des mesures pour nous assurer que nous sommes immédiatement informés de toute situation dont nos agents de contrôle ont besoin d'être informés dans le but d'accroître notre efficacité et notre délai d'intervention.

La confiance des Canadiens dans la sûreté du transport aérien a augmenté. Le nombre de passagers voyageant par avion dépasse maintenant celui d'avant le 11 septembre 2001 et tout porte à croire que ce nombre continuera à augmenter. Nous sommes conscients que même si nous aidons à assurer la sûreté des voyageurs, nous causons également des dérangements pour certains voyageurs. Même si la sûreté restera toujours la principale priorité, nous prenons toutes les mesures nécessaires pour accélérer le processus de contrôle et nous assurer que toutes les mesures respectent les droits des personnes. La rétroaction des passagers suggère que la majorité d'entre eux jugent que les mesures de sûreté offrent une assurance additionnelle.

Pour conclure, j'aimerais remercier notre président fondateur du conseil d'administration, M. Brian Flemming, dont le mandat a pris fin le 31 mars. Son dévouement et son travail acharné ont contribué à faire de l'ACSTA un organisme professionnel chef de file. J'aimerais également remercier le personnel de l'ACSTA, nos fournisseurs de services de contrôle et leurs employés, nos partenaires, ainsi que notre Conseil d'administration, pour leur soutien et leur coopération. C'est grâce à vous que le public peut voyager en toute confiance : ils n'ont jamais été mieux protégés.

Je suis ravi de présenter le troisième Rapport annuel de l'ACSTA.

Jacques Duchesneau, C.M.



Qui sommes-nous ?



« La clé du succès de l'ACSTA tandis qu'elle s'efforce d'être un organisme chargé de la sûreté chef de file dans le monde est de développer sa capacité à détecter et empêcher les menaces contre le réseau de transport aérien du Canada. Un bon organisme de sûreté aérienne traitera de l'imprévu. Un excellent organisme va l'anticiper. À l'ACSTA, nous visons toujours à faire partie de ces derniers. »

– Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA

L'ACSTA est une société d'État qui a été créée le 1^{er} avril 2002, lorsque le gouvernement du Canada a assumé un rôle plus direct dans la sûreté aérienne du Canada, notamment dans le domaine du contrôle des passagers et de leurs effets personnels. L'année dernière, plus de 40 millions de passagers ont voyagé à bord d'aéronefs en partance des principaux aéroports du Canada et ce nombre continue d'augmenter. La principale responsabilité de l'ACSTA est d'améliorer la sûreté des voyageurs en s'assurant que des objets dangereux ne sont pas transportés à bord d'un aéronef. De cette manière, l'ACSTA est le visage public de la sûreté aérienne et une composante de base de la confiance du public dans le réseau de transport du Canada.

L'ACSTA respecte les énoncés de mission et de vision suivants visant à inspirer et guider tous les membres de son équipe dans l'exercice de son mandat critique.

MISSION

La mission de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est de protéger le public en assurant la sûreté des éléments critiques du système de transport aérien 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 atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel que corporatif.

La vision sera réalisée en :

- › contribuant à un réseau de transport aérien hautement sécuritaire;
- › assurant la rentabilité;
- › visant l'excellence;
- › établissant un réseau de partenaires;
- › définissant clairement les responsabilisations;
- › faisant preuve d'innovation;
- › encourageant l'éthique et les valeurs;
- › s'améliorant sans cesse par l'adoption de pratiques exemplaires.

Dans un monde où les menaces évoluent et apparaissent, ainsi que d'autres défis et risques associés à la protection du réseau de transport aérien du Canada, l'ACSTA se positionne comme un organisme très fiable. Préoccupée par la possibilité d'un échec, l'ACSTA est sensible aux opérations, s'engage envers la résilience et l'intention d'intégrer tous les aspects de la sûreté aux opérations quotidiennes. Étant donné qu'elle n'a pas l'option de manquer à l'exécution réussie de ses activités mandatées, l'ACSTA fait face au défi permanent d'anticiper l'imprévu. En effet, l'élément clé en termes de résilience est de développer un organisme ayant la souplesse de s'adapter à l'évolution des circonstances et ayant la capacité de détecter et d'empêcher les menaces avant qu'elles ne deviennent des dangers imminents.

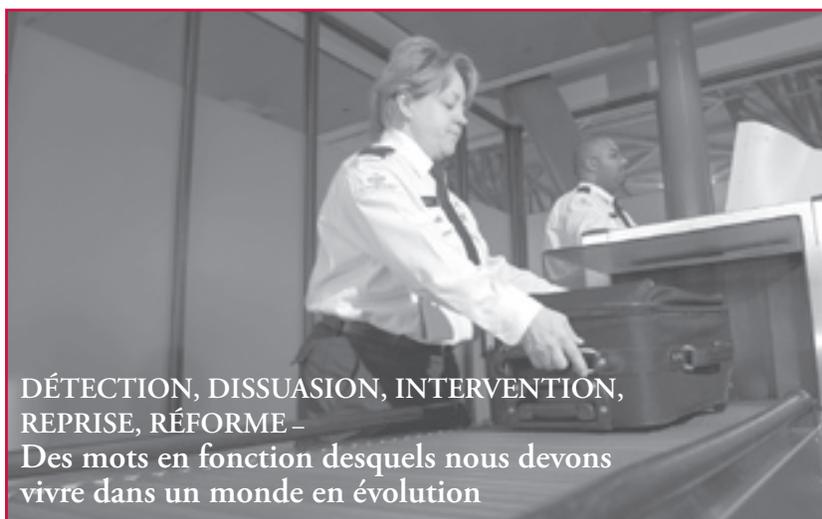
La menace terroriste est plus complexe, extrême, sophistiquée et transnationale que jamais auparavant. Un peu partout dans le monde, on voit clairement la volonté persistante de certains groupes, de certaines personnes et de certains États d'exploiter la violence pour atteindre leurs objectifs politiques, idéologiques et religieux. La coopération aux plans national et international est cruciale pour combattre ceux qui incarnent cette menace.

– Giuliano Zaccardelli, Commissaire de la GRC

En 2004, l'ACSTA a amélioré sa capacité d'anticiper les défis imprévus, dont ceux qui pourraient avoir des répercussions financières ou opérationnelles sur elle, et d'y réagir. Par exemple, elle a établi un programme de paiement au rendement afin de favoriser une culture de service excellent et d'aider à atténuer les interruptions de service du réseau de transport aérien en ayant recours à des mesures incitatives pour les fournisseurs de service. Grâce à la mise en place d'un système de renseignements d'affaires et à l'utilisation de rapports sur le rendement trimestriels, le Conseil d'administration et la haute direction de l'ACSTA sont en mesure d'identifier et de surveiller de près les principaux indicateurs de rendement de la société. En mettant en place un tableau de bord équilibré à titre d'outil de gestion stratégique, la direction et les employés de l'ACSTA peuvent mieux aligner leurs prises de décision et leurs activités sur la stratégie de la société.

En qualité de société d'État financée par des fonds publics grâce à des crédits parlementaires, l'ACSTA prend au sérieux ses responsabilités financières vis-à-vis du public canadien. Nous reconnaissons également la vulnérabilité économique de nos principaux interlocuteurs dans le climat de sûreté faisant suite au 11 septembre. Une part importante de l'exécution de nos activités consiste à travailler avec nos partenaires afin de développer le système de sûreté du transport aérien le plus homogène possible d'une manière qui ne compromet pas les responsabilités qui nous sont mandatées.

En trois ans seulement, l'ACSTA a fait la transition vers une entité arrivée à maturité et réalisé des économies et amélioré la supervision dans un certain nombre de secteurs d'activités au cours de ce processus. Cependant, l'ACSTA est tout à fait consciente que les économies de coûts ne peuvent jamais être une fin en soi lorsqu'il est question de sûreté.



DÉTECTION, DISSUASION, INTERVENTION, REPRISE, RÉFORME –

Des mots en fonction desquels nous devons vivre dans un monde en évolution

Un nouveau concept dans le milieu de la sûreté internationale est la notion de « détection, dissuasion, intervention et reprise ». Étant donné l'importance de cette notion de sûreté essentielle, l'ACSTA l'a intégrée dans sa stratégie globale et a même ajouté un cinquième élément, la réforme, pour mieux refléter les objectifs permanents. Elle engage les milieux de la sûreté et les milieux universitaires internationaux à *détecter* les menaces nouvelles et émergentes contre le réseau de transport aérien. Ses programmes de contrôle de la sûreté se concentrent à leur tour sur la dissuasion. Les procédures de contrôle sont conçues pour que les passagers et les non-passagers ne puissent faire monter des objets dangereux, dans les bagages ou sur eux, à bord d'un avion. En termes de réaction, le rôle de l'ACSTA est d'alerter les autorités lorsqu'un objet dangereux est intercepté aux points de contrôle ou qu'une personne tente illégalement d'entrer dans une zone réglementée d'un aéroport ou un avion. En termes de reprise après un incident, l'ACSTA coopère avec la police, les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires, avec lesquelles elle a établi d'importantes relations. Elle tire des leçons de ses activités quotidiennes et des incidents pour réformer sa stratégie et ses procédures normalisées d'exploitation afin d'améliorer le système de sûreté.



PROGRAMMES DE SÛRETÉ

Afin d'exécuter notre mandat, les activités de l'ACSTA sont divisées en six programmes :

1. *Contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine*

L'ACSTA est responsable du contrôle pré-embarquement dans 89 aéroports désignés. Lors du processus de contrôle, les passagers et leurs bagages de cabine font l'objet d'une inspection pour s'assurer que les objets interdits, par exemple les couteaux, les armes à feu, les dispositifs incendiaires, les explosifs ou tout autre objet constituant une menace, ne sont pas transportés à bord de l'avion.

2. *Contrôle des bagages enregistrés*

Au moyen d'équipements de pointe pour la détection des explosifs, l'ACSTA se charge du contrôle des bagages enregistrés dans les aéroports désignés. Cette responsabilité englobe l'achat, l'intégration et la certification de l'équipement tout en supervisant également son fonctionnement et son entretien.

3. *Contrôle des non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports*

Le contrôle des non-passagers aux points d'accès aux zones réglementées et(ou) à l'intérieur de ces zones réglementées s'effectue 24 heures par jour, 7 jours par semaine dans les principaux aéroports du Canada. Un non-passager est une personne qui travaille dans un aéroport, qui se rend à un aéroport pour fournir un service ou livrer des marchandises, ou qui circule dans un aéroport et qui doit avoir accès aux zones réglementées désignées. Cela inclut les équipages de bord, les traiteurs, les préposés à l'entretien et les préposés à la manutention des bagages. Le contrôle des non-passagers est une autre composante importante de l'approche de la sûreté par étapes de l'ACSTA.

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

Tous les non-passagers qui doivent avoir accès aux zones réglementées des aéroports doivent porter un laissez-passer pour les zones réglementées. L'ACSTA travaille avec Transports Canada et les principaux aéroports à l'amélioration de ce laissez-passer en adoptant la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR). L'ajout de la biométrie et des banques de données centrales permettra d'identifier positivement le titulaire de la carte, ainsi qu'à l'ACSTA de suivre, en temps réel, la délivrance, la vérification et l'annulation des laissez-passer.

5. *Administration du Programme canadien de protection des transporteurs aériens*

L'ACSTA verse un financement à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour embarquer des agents spécialement entraînés à bord de certains aéronefs commerciaux canadiens sélectionnés.

6. *Administration des ententes de contribution pour les services de polices des aéroports*

Certains aéroports sont chargés, en vertu de la réglementation de Transports Canada, des services de police liés à la sûreté de l'aviation dans les aéroports. Afin de compenser une partie de ces coûts, l'ACSTA verse un financement à ces aéroports.



Gouvernance





G o u v e r n a n c e e t g e s t i o n d e l a s o c i é t é

C o n s e i l d ' a d m i n i s t r a t i o n

Par suite de l'effondrement d'entreprises comme Enron aux États-Unis et de l'amélioration de l'examen approfondi de la gouvernance des sociétés d'État au Canada, 2004 pourrait être appelé l'« année de l'examen de la gouvernance ». En qualité de société relativement nouvelle, l'ACSTA a l'occasion enviable d'établir de nouvelles pratiques de gouvernance et de tirer profit de la multitude de recherches sur les pratiques exemplaires qui ont été menées ces derniers temps. En 2004-2005, le Conseil d'administration a posé des jalons solides en vue d'un régime de gouvernance efficace pour l'ACSTA.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA est composé de 11 directeurs, y compris le président, nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports. Parmi ces directeurs, deux doivent être des personnes nommées par les exploitants d'aéroports et deux doivent être nommées par l'industrie aéronautique. Le conseil d'administration est habilité par la *Loi sur l'ACSTA* et régi par la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la gérance générale de l'ACSTA et est tenu de rendre compte au Ministre et au gouvernement du Canada.

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration sont de fournir une orientation stratégique, une supervision financière, une surveillance de la société et une bonne gouvernance. Afin d'exécuter ces responsabilités, le Conseil d'administration a trois comités permanents : un Comité de vérification; un Comité des ressources humaines, et depuis le 1^{er} avril 2004, un Comité des candidatures et de gouvernance de la société. Le Conseil met sur pied des comités spéciaux de temps à autre pour gérer des dossiers à court terme qui ne relèvent pas de la compétence d'un comité permanent. Les principales réalisations du Conseil d'administration et de ses comités sont énoncées ci-dessous.

En septembre 2004, le Conseil a examiné le mandat de la société et établi l'orientation stratégique de celle-ci. Le Conseil s'est assuré de fournir en temps opportun un compte rendu complet et juste aux intervenants tout au long de son examen et de son approbation du Rapport annuel 2003 et du Plan d'entreprise et des Budgets d'investissement et de fonctionnement 2005. Un examen de la structure des comités du Conseil a été effectué et a entraîné la création du Comité de gestion et de nomination en avril 2004. Le Conseil a joué un rôle déterminant dans l'amélioration du rendement de l'entreprise en travaillant avec la haute direction à l'établissement d'un cadre permettant de faire rapport sur les mesures et les objectifs de rendement. Les administrateurs ont participé à la formation sur la gouvernance donnée par le Bureau du Conseil privé et au cours sur la connaissance du domaine financier pour les administrateurs; le Conseil a aussi exercé d'autres responsabilités clés par la voie de ses comités, tel que décrit ci-dessous. Le président du Conseil a représenté l'ACSTA et le Conseil lors de conférences et de réunions avec les intervenants afin de s'assurer que l'Administration communique efficacement avec le gouvernement, les autres intervenants et le grand public. Par exemple, le président du Conseil et le Président et Chef de la direction ont participé activement au processus de consultation dans le cadre de l'Examen de la gouvernance des sociétés d'État mené par le Conseil du Trésor. En 2004-2005, le Conseil d'administration de l'ACSTA a tenu 12 réunions (six régulières, cinq téléconférences et une journée de réflexion stratégique).





Comité de vérification

Le Comité de vérification se réunit sur une base régulière afin d'exercer une surveillance financière rigoureuse de l'Administration. Plus précisément, en 2004, il a effectué en temps opportun l'examen des états financiers trimestriels et des rapports sur les écarts, des budgets annuels de fonctionnement et d'investissement, des dépenses du Conseil d'administration et des états financiers de fin d'exercice dans le but de formuler des recommandations au Conseil. Le Comité a examiné et recommandé au Conseil un cadre global de gestion des risques et un profil des risques d'entreprise. Il a examiné des plans et des rapports de vérification interne, et entretenu des communications régulières avec le vérificateur interne et lui a fourni des conseils. Le Comité a aussi reçu des rapports et des conseils du vérificateur externe de l'ACSTA et de la vérificatrice générale du Canada (BVG), dont les agents ont assisté à toutes les réunions du Comité. Des discussions préliminaires ont aussi eu lieu avec le BVG au sujet de l'Examen spécial de l'ACSTA. De concert avec le Comité de gestion, le Comité de vérification a fourni des orientations au sujet des dépenses du Conseil et des précisions sur les demandes d'indemnités quotidiennes. En 2004, le Comité de vérification s'est réuni six fois.

Comité des ressources humaines

En 2004, le Comité des ressources humaines a entrepris de travailler avec la haute direction à l'élaboration d'un plan de relève, comportant l'évaluation des postes clés de la gestion. Le Comité a passé en revue le régime de pension de l'ACSTA et l'accord de transfert des pensions avec la fonction publique, de même que deux restructurations organisationnelles et plusieurs questions clés touchant la dotation, et a fourni des conseils sur ces questions. Le Comité a surveillé le respect de l'équité en matière d'emploi et a assuré une surveillance et fourni des conseils en matière de santé et de sécurité au travail. Diverses initiatives touchant les ressources humaines, notamment un programme de reconnaissance des employés et des politiques en matière de RH, ont été passées en revue dans le but de formuler des recommandations au Conseil. Le Comité a entrepris de travailler avec la direction sur une stratégie de la main d'œuvre à long terme et sur les niveaux de dotation au siège social. Le Comité s'est réuni à six reprises.

Comité de gestion et de nomination

Créé en avril 2004, le Comité de gestion et de nomination a entrepris la rédaction des documents sur les rôles et les responsabilités afin de mieux définir les rôles du Conseil d'administration, du président du Conseil, du Président et Chef de la direction et du Secrétaire de la société, et afin de renforcer les relations entre le Conseil et la direction. Avec deux vacances au Conseil et un changement de président, et afin de se conformer aux nouvelles procédures en matière de nomination, le Comité a lancé un processus de recrutement ouvert, juste et transparent. Le Comité a évalué les compétences au sein du Conseil et rédigé une analyse des écarts. Il a rédigé les profils du Conseil, du président du Conseil et des administrateurs, qui ont ensuite été approuvés par le ministre des Transports et le Bureau du Conseil privé. Le Comité a collaboré étroitement avec une agence de recrutement de cadres afin d'attirer, d'interviewer et de choisir les candidats appropriés à recommander au Conseil et subséquemment au ministre des Transports. Le Comité a aussi tenu des discussions préliminaires sur les évaluations du Conseil et des administrateurs dans le but d'entreprendre un processus complet d'évaluation en 2005. Le Comité s'est réuni à neuf reprises.

Comité de gestion et de nomination de la société
Président : Clément Joly

Brian Flemming
Darrel Smith
Gordon Cheesbrough

Murray Sigler
Lecia Stewart

Formuler des recommandations sur les questions liées à la structure de gouvernance de l'ACSTA et élaborer et mettre en œuvre des processus rigoureux conformes au processus de nomination axé sur le mérite du gouvernement du Canada.



Conseil d'administration entier



Comité des ressources humaines
Président : Steve Baker

Brian Flemming
Darrel Smith

Mary Martin
Lecia Stewart

Établir et examiner les politiques de ressources humaines, les services de rémunération et les avantages, de même que les programmes de rendement et d'évaluation de l'ACSTA.

Comité de vérification
Président : Murray Sigler

Brian Flemming
Clément Joly
Gordon Cheesbrough

Ronald Clark
Anil Wirasekara

Superviser les critères d'intégrité et de conduite de l'organisation, ses rapports sur les données financières et ses pratiques de contrôle de gestion.





Conseil d'administration de l'ACSTA

Brian Flemming
Président du Conseil d'administration
(mandat terminé le 31 mars 2005)



Murray Sigler
Président et chef de la direction de la chambre de commerce
de Calgary, Vice-président intérimaire du Conseil d'administration
de septembre 2004 à mars 2005



Steve Baker
Président-directeur général de
l'aéroport international de London



Clément Joly,
associé chez Raymond Chabot
Grant Thornton



Lecia Stewart
Vice-présidente du Transport
ferroviaire à grande vitesse,
Amérique du Nord, Bombardier



Ronald Clark
retraité, ancien Vice-président
de la Sécurité d'entreprise et de
l'Environnement d'Air Canada



Mary Martin
retraîtée, ancienne Vice-présidente des Travailleurs
canadiens de l'automobile, secteur du transport aérien



Darrel Smith
consultant en sécurité et
en environnement



Anil Wirasekara
Vice-président exécutif et Directeur
financier chez MacDonald Dettwiler



Josée Goulet
Chef des services de marketing de
Bell Canada



Gordon Cheesbrough associé
directeur chez Blair Franklin
Capital Partners Inc.
(mandat terminé en août 2004)



En moyenne, les administrateurs ont siégé à deux comités du Conseil d'administration, et le Conseil d'administration et ses comités permanents ont tenu au total 33 réunions au cours de l'année financière.

*Tableau de présence des administrateurs aux
réunions du conseil d'administration et des comités
du 1^{er} avril 2004 au 31 mars 2005*

Administrateur	Réunions du Conseil
Flemming (président du Conseil d'administration)	12/12
Baker (président du comité des RH)	8/12
Cheesbrough ¹	4/4
Clark	12/12
Goulet ²	2
Joly (président du comité des candidatures et de gouvernance)	12/12
Martin	11/12
Richard (vice-président) ³	1
Sigler (président du comité de vérification) ⁴	11/12
Smith	10/12
Stewart	7/12
Wirasekara	8/12

¹ M. Cheesbrough a terminé son mandat le 11 août 2004.

² Mme Goulet a été nommée le 14 février 2005.

³ Mme Richard a terminé son mandat le 1^{er} avril 2004.

⁴ M. Sigler a été nommé vice-président intérimaire par le Conseil d'administration après le départ de Mme Richard.

R é m u n é r a t i o n d e s m e m b r e s d u C o n s e i l d ' a d m i n i s t r a t i o n

La rémunération des administrateurs est fixée par le gouverneur en conseil.

Administrateur	Avance pour la réunion annuelle du Conseil d'administration (A)	Tarif quotidien (B)	Rémunération totale (A+B)	Frais de déplacements et connexes des membres du Conseil d'administration
Flemming	10 800	63 630	74 430	43 928,97
Baker	5 400	8 385	13 785	4 927,35
Cheesbrough	1 963	3 900	5 863	2 240,39
Clark	5 400	17 160	22 560	13 988,93
Goulet ¹	675	1 365	2 040	834,91
Joly	5 400	20 475	25 875	12 952,73
Martin	5 400	9 750	15 150	21 341,21
Richard	0	420	420	508,36
Sigler	5 400	16 575	21 975	10 510,25
Smith	5 400	17 940	23 340	27 057,13
Stewart	5 400	8 775	14 175	7 436,17
Wirasekara	5 400	12 285	17 685	13 945,02

¹Mme Goulet a commencé son mandat le 14 février 2005.

Président fondateur du Conseil d'administration de l'ACSTA



Brian Flemming, en compagnie du ministre des Transports, M. Jean Lapierre, en mars 2005.

Brian Flemming a été nommé par le gouvernement du Canada pour instituer l'ACSTA par suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001. En collaboration avec l'ancienne Vice-présidente, Ghislaine Richard, et quelques employés de Transports Canada en affectation, il a entrepris la tâche audacieuse de créer la structure de la société nécessaire pour remplir cet important mandat.

Sous son leadership confiant, l'ACSTA a rapidement progressé lors de la phase de démarrage. Brian Flemming a galvanisé un éventail diversifié de personnes pour former un Conseil d'administration solide, fonctionnel et motivé. En qualité de Président du Conseil d'administration, Brian Flemming a compris l'importance de la mise en œuvre de pratiques de gouvernance de premier ordre et s'en est fait le champion. Après avoir remis les rênes de la gestion quotidienne de la société à l'automne 2002 au nouveau Président et Chef de la direction nommé, Jacques Duchesneau, il s'est concentré sur le fait de porter la marque de l'ACSTA à l'attention du milieu de la sûreté canadien et international. Il a aidé le Conseil d'administration et la haute direction à favoriser une relation fonctionnelle entre eux leur permettant d'optimiser leurs rôles respectifs.

Tout en se concentrant sur le développement opérationnel de l'ACSTA, Brian a également été en mesure de réunir des spécialistes éminents en sûreté des secteurs public et privé afin de débattre de la nature des risques liés à la sûreté aérienne. Il a joué un rôle déterminant dans le cadre de l'organisation du symposium « Vivre avec le risque » et il a prononcé un discours liminaire à la conférence Aviation Security World sur l'approche unique de l'ACSTA envers l'intégration des personnes et de la technologie dans son programme de formation. Pendant trois ans, Brian Flemming fut le meilleur ambassadeur de l'ACSTA, en rehaussant notre profil, en développant notre crédibilité et en éduquant les principaux intervenants sur ce que nous faisons.

Né à Halifax en Nouvelle-Écosse, Brian Flemming a reçu un baccalauréat ès sciences à l'Université Saint Mary's et un baccalauréat en droit à la Dalhousie Law School. Il a également obtenu une maîtrise en droit international public au University College London de Londres, et le prestigieux diplôme de l'Académie de droit international de La Haye lui a été décerné. En qualité de membre du barreau de Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, Brian Flemming a passé le début de sa carrière professionnelle dans la pratique du droit et comme chargé de cours. Il a été nommé conseil de la Reine en 1977. Il s'est ensuite dirigé vers une carrière éminente dans le monde des affaires et le service du public, y compris le poste d'adjoint au secrétaire principal de l'ancien premier ministre Pierre Elliott Trudeau de 1976 à 1979. Il était vice-président du Conseil des Arts du Canada et directeur de la SRC. Avant de rejoindre l'ACSTA, Brian Flemming était le Président du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, qui a procédé à un examen quinquennal important des politiques de transport du Canada.

Après son départ en retraite de l'ACSTA, Brian Flemming continuera à rédiger sa chronique populaire pour le *Halifax Daily News*, à prodiguer des conseils sur de vastes questions liées au transport et à défendre les arts et d'autres organismes sans but lucratif dans sa communauté.

C'est avec regret que l'ACSTA dit au revoir à son président fondateur. Nous lui sommes redevables pour son dévouement et sa contribution considérable afin de faire de l'ACSTA l'organisme prospère chargé de la sûreté qu'elle est aujourd'hui.

N o u v e a u P r é s i d e n t d u C o n s e i l d ' a d m i n i s t r a t i o n d e l ' A C S T A



Le 19 mai 2005, le général Maurice Baril a été nommé à la présidence du Conseil d'administration. Né à Saint-Albert-de-Warwick, au Québec, il a servi 40 ans dans les forces canadiennes. Il est devenu réserviste pendant ses études à l'Université d'Ottawa. Dans sa carrière militaire, il a détenu des postes de commandement et d'état-major dans tout le Canada, en Europe, aux États-Unis, au Moyen-Orient et en Afrique. Dans les années 90, il a été successivement commandant du Centre d'instruction au combat, conseiller militaire du secrétaire général des Nations Unies à New York durant trois ans et commandant de l'Armée de terre. Il a été promu général en 1997 et nommé chef d'état-major de la Défense du Canada en 1997 et l'est resté jusqu'à sa retraite en 2001. Il a été chargé d'exercer ses qualités de chef et ses capacités professionnelles au niveau de responsabilité le plus élevé pendant une période particulièrement difficile pour les Forces canadiennes et notre pays.

Il est diplômé du Collège d'état-major de l'armée canadienne, des forces spéciales de l'armée des États-Unis, du Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes et de l'École supérieure de guerre de Paris.

Depuis sa retraite, le général Baril est conseiller spécial auprès de l'ambassadeur à l'action contre les mines d'Affaires étrangères Canada. En janvier 2003, il a été nommé inspecteur général au Département du maintien de la paix du Secrétariat des Nations Unies. Il fait aussi partie de plusieurs conseils d'administration. Il s'est installé à Ottawa, en Ontario.

L'ACSTA a l'honneur d'accueillir le général Baril à la présidence de son Conseil d'administration.

É q u i p e d e s c a d r e s d e l ' A C S T A



De gauche à droite :
Ian MacKay, Vice-président, Affaires juridiques et Stratégie
Kevin McGarr, Vice-président, Risque et Qualité
Mark Duncan, Vice-président exécutif et Chef des opérations
Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction
Michael McLaughlin, Vice-président et Chef de la direction financière
Jacques Grilli, Vice-président, Opérations

Les organismes préoccupés par la possibilité d'un échec et s'engageant envers la résilience exigent un leadership qui est prêt en tout temps à prendre des décisions rapidement et à agir avec flexibilité lorsque des événements imprévus se produisent. L'équipe de la haute direction de l'ACSTA se réunit toutes les semaines afin de discuter non seulement des fonctions intégrées de l'organisme, mais également d'examiner soigneusement les rapports sur les incidents en première ligne. Cette préoccupation fastidieuse en apparence envers les opérations de premières lignes a pour objet d'analyser chaque échec et de mettre en places les mesures correctrices appropriées. Le leadership de l'ACSTA doit également être prêt à adapter régulièrement la structure organisationnelle de la société afin de refléter l'évolution des besoins.

Dans le cadre de notre effort permanent pour partager des informations au sein de l'organisme et de créer un environnement qui soutient la pensée novatrice et de bonnes idées, le cycle de planification de l'ACSTA inclut des retraites de travail annuelles aux niveaux du Conseil d'administration, de la haute direction et des employés. Ces retraites sont des tribunes pour partager les succès et les défis de l'an passé et pour fournir des suggestions afin d'améliorer les objectifs stratégiques de l'année suivante.



Exigences de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels

En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA, les exploitants d'aéroport et les fournisseurs de services de contrôle doivent garder confidentielle toute information dont la diffusion, de l'avis du ministre, serait préjudiciable à la sûreté du transport aérien ou à la sûreté du public, y compris des données financières ou autres qui peuvent révéler de telles informations. L'ACSTA est toutefois assujettie à la fois à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. À ce titre, l'ACSTA doit adhérer aux exigences de ces trois mesures législatives.

Au cours de l'année dernière, l'ACSTA a achevé 43 demandes (dont 30 étaient en suspens de l'année passée) et en a reçu 23 en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Six autres dossiers étaient des demandes de consultation provenant d'autres ministères du gouvernement fédéral qui pouvaient ou non impliquer l'ACSTA. De plus, il y avait quatre nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et 13 ont été reportées de l'année passée.

Rapports de la société

Le conseil d'administration et l'équipe de cadres de l'ACSTA a toujours agi avec diligence afin de respecter les échéances réglementaires du gouvernement du Canada en termes de soumission de son Rapport annuel et de son Plan d'entreprise, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le cadre de la législation et de la gouvernance exige que notre Conseil d'administration établisse un rapport sur la tenue de ses affaires au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Le Plan d'entreprise et les budgets de l'ACSTA pour 2004-2005, la pierre angulaire de notre cadre de responsabilisation prescrit par le Parlement du Canada, a été approuvé par notre Conseil d'administration et présenté au ministre des Transports le 3 février 2004, conformément à nos exigences réglementaires. Ce document a été présenté au Parlement en février 2005. Le Plan d'entreprise et les budgets de l'ACSTA pour 2005-2006 ont ensuite été présentés au ministre des Transports en temps utile, dans les échéances réglementaires pour le dépôt des rapports.

Engagement envers la communauté

L'ACSTA est fière de l'engagement personnel de ses employés envers leurs communautés. L'an passé, nos employés ont recueilli plus de 51 000 \$ pour un certain nombre d'organismes de bienfaisance, y compris l'Hébergement d'urgence pour jeunes femmes d'Ottawa, la Fondation des maladies du cœur, la Société canadienne du cancer, la Société d'aide à l'enfance, Nelson House et Centraide Canada. À l'occasion, ce sentiment de vocation se prolonge au-delà des frontières canadiennes, comme ce fut le cas pour Caroline Sauvé, analyste de la Direction générale des affaires réglementaires et juridiques de l'ACSTA. Caroline a participé à titre de surveillance bénévole de l'élection en Ukraine au cours du scrutin des élections présidentielles en décembre dernier.

Organisation



HARMONISER l'organisation



« En qualité d'organisme clé chargé de la sûreté, l'ACSTA doit s'assurer que chaque ressource à notre disposition et chaque activité que nous entreprenons sont alignées sur l'atteinte de notre mission et le soutien de la politique de sécurité nationale du gouvernement du Canada. »

– Mark Duncan, Vice-président exécutif et Chef des opérations

Un objectif primaire de l'ACSTA est de s'assurer de la tranquillité d'esprit des voyageurs en travaillant avec nos partenaires afin de créer un système de sûreté du transport aérien chef de file dans le monde entier.

Une exigence clé pour tout organisme ayant du succès est le besoin de fixer des objectifs et de mesurer par la suite les progrès réalisés en termes de satisfaction de ces objectifs grâce à un système de mesures du rendement. Cette information peut alors servir à identifier les déficiences, à apporter des améliorations, ainsi qu'à établir des objectifs relatifs aux opérations et à la société pour les années ultérieures.

Au cours de sa première année d'exploitation, l'ACSTA a concentré ses efforts sur les tâches très ambitieuses de formation de tous les agents de contrôle et de déploiement et de certification de l'équipement à travers le pays. L'année suivante, l'ACSTA a commencé à identifier et à mettre en œuvre les mesures du rendement et a lancé un système de renseignements d'affaires afin de permettre une meilleure analyse des tendances et un cadre exhaustif de mesure du rendement. Le système est devenu entièrement opérationnel en 2004-2005 et donne maintenant à l'ACSTA un moyen efficace de planifier, surveiller et contrôler les opérations telles que les ressources humaines, les frais financiers, l'analyse des incidents et la gestion des prestataires de services des marchés.

Pour que ses activités soient conformes aux responsabilités qui lui sont confiées, l'ACSTA a élaboré un cadre de gestion de la qualité qui permet aux gestionnaires d'identifier les problèmes lorsque ces derniers surviennent et de prendre des mesures correctrices au besoin. De plus, nous avons élaboré un profil des risques de l'organisation et créé une équipe de gestion des risques afin d'améliorer la détermination des questions relatives aux risques et de mieux prévoir les défis imprévus.

L'ACSTA adopte également une approche du type tableau de bord équilibré afin d'améliorer sa gestion stratégique. L'avantage prépondérant de cette approche est la manière dont elle aligne les activités et la prise de décisions sur la stratégie de la société. Ce qui importe le plus, c'est que l'adjonction de cette approche permettra aux gestionnaires de contrôler en permanence si l'ACSTA « fait ce qu'il faut ». En vertu de cette approche, les perspectives commerciales de l'ACSTA sont organisées en cinq catégories : l'actionnaire, les clients, les finances, les mesures stratégiques et les gens.

À l'horizon...

L'ACSTA préparera l'examen quinquennal spécial qui sera réalisé par la vérificatrice générale. En même temps, elle se préparera à participer à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*, dont la responsabilité incombe au ministre des Transports.



ACTIONNAIRE :

En tant que société d'État, l'actionnaire de l'ACSTA est le gouvernement du Canada, qui est représenté par le ministre des Transports, et par extension, les habitants du Canada. Les opérations de l'ACSTA dans l'ensemble du pays jouent un rôle intégral d'appui de la politique de sécurité nationale du gouvernement en assurant la sûreté de secteurs critiques du système de transport aérien.

Cette responsabilité en matière de sûreté s'accompagne de la nécessité de rendre des comptes aux voyageurs et aux citoyens du Canada. En vertu de la loi, l'ACSTA doit présenter son plan d'entreprise et ses budgets au ministre des Transports tous les ans. De plus, notre Rapport annuel et notre Sommaire du plan d'entreprise donnent des détails au public sur nos progrès et les défis que nous devons relever. Ensemble, ces documents démontrent l'obligation de rendre des comptes au gouvernement du Canada et, ce qui importe le plus, à tous les Canadiens.

CLIENTS :

Nos clients sont les voyageurs. À ce titre, nous nous engageons à fournir aux Canadiens un des systèmes de transport aérien les plus sûrs dans le monde entier, en utilisant les ressources d'une équipe dévouée, en partageant des pratiques exemplaires avec nos partenaires pour la sûreté et en mettant en œuvre un équipement de contrôle à la fine pointe de la technologie et les meilleurs systèmes de sûreté disponibles.

L'ACSTA est un organisme chargé de la sûreté chef de file au Canada : le nombre de passages contrôlés tous les ans dépasse la population du Canada. Avec une base de « clients » importante, le maintien de la satisfaction de la clientèle est primordial.

Je pense que je me suis habitué, ainsi que beaucoup de Canadiens probablement, au système de contrôle exploité d'une certaine manière ces dernières années. Je me souviens d'un jour où je traversais ce système de contrôle, et tout à coup, j'ai réalisé que c'était un système exploité avec beaucoup de professionnalisme. Les gens étaient intelligents, alertes, attentifs, professionnels, et comme je travaille dans les services, j'ai tendance à remarquer le service, et cela m'a vraiment frappé que c'était une opération très bien gérée. Cela m'a donné un sentiment de confiance et de compétence.

– Ronald W. Robertson, Associé directeur général,
Ray & Berndtson / Robertson - Surrette Inc.
Voyageur fréquent

Les questions relatives à la sûreté du transport aérien continuent à attirer l'attention des membres du Parlement en 2004-2005



Le Président et Chef de la direction de l'ACSTA, Jacques Duchesneau, a comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en novembre 2004, après sa comparution plus tôt en mars. En décembre 2004, le Comité sénatorial permanent de la Sûreté nationale et de la défense a publié un Manuel de sûreté du Canada à jour qui soulevait un certain nombre de questions débattues par l'ACSTA lors des comparutions de l'année précédente. L'ACSTA reconnaît le rôle important de ces comités pour améliorer le système de sûreté du Canada et continuera à témoigner et à évaluer la rétroaction sur les conclusions relatives à son mandat de sûreté du transport aérien.



« Afin de développer un excellent organisme, il faut les bonnes personnes et les placer aux bons endroits. À l'ACSTA, nous sommes fiers d'avoir réuni un effectif d'individus provenant d'un large éventail d'antécédents, y compris le gouvernement, l'industrie aéronautique et l'application de la loi. »

– Kevin McGarr, vice-président, Risque et Qualité

FINANCES :

L'ACSTA dépend entièrement des crédits parlementaires pour son financement. Dans le cadre de notre processus d'amélioration permanente, nous sommes toujours conscients des politiques de mise en œuvre et des procédures d'amélioration de la responsabilisation du public. Au cours du dernier exercice, nous avons poursuivi le développement de notre cadre de responsabilisation en matière de gestion financière pour que les contrôles financiers appropriés déjà établis soient examinés et mis à jour au besoin.

MESURES STRATÉGIQUES :

Sûreté intégrée

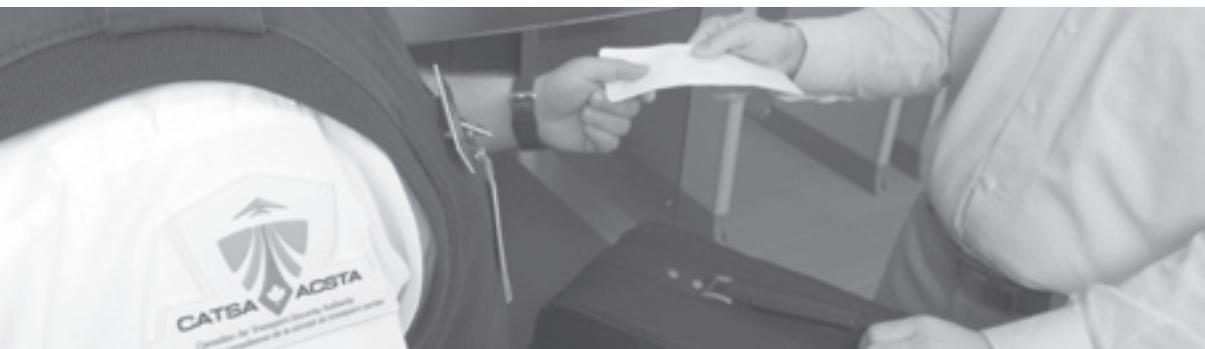
En renforçant nos relations avec d'autres partenaires du gouvernement du Canada, tels que Transports Canada et la GRC, l'ACSTA vise à mieux se positionner afin de comprendre les nouvelles menaces pour la sûreté et à adopter des mesures appropriées en temps opportun. L'ajout d'un système d'évaluation des menaces d'alerte rapide permettra à l'ACSTA d'assurer le suivi de menaces éventuelles lorsqu'elles apparaissent dans le monde entier.

Innovation et connaissances

L'ACSTA valorise les connaissances et l'expertise du réseau plus vaste de professionnels soucieux de la sûreté et a commencé à recueillir des informations auprès d'éminents universitaires et groupes de recherche sur les innovations en matière de sûreté, ainsi que les informations sur les dernières et nouvelles menaces.

Excellence dans le cadre de ses opérations

En coopération avec Transports Canada, l'ACSTA a également pu réaliser les modifications appropriées de la réglementation qui nous permettent d'optimiser les ressources de contrôle. Grâce à l'amélioration continue du milieu de la réglementation dans lequel l'ACSTA exploite, nous prenons des mesures afin d'adopter une approche du contrôle plus axée sur les risques qui harmonisera davantage nos ressources sur les priorités du gouvernement du Canada en termes de sûreté.





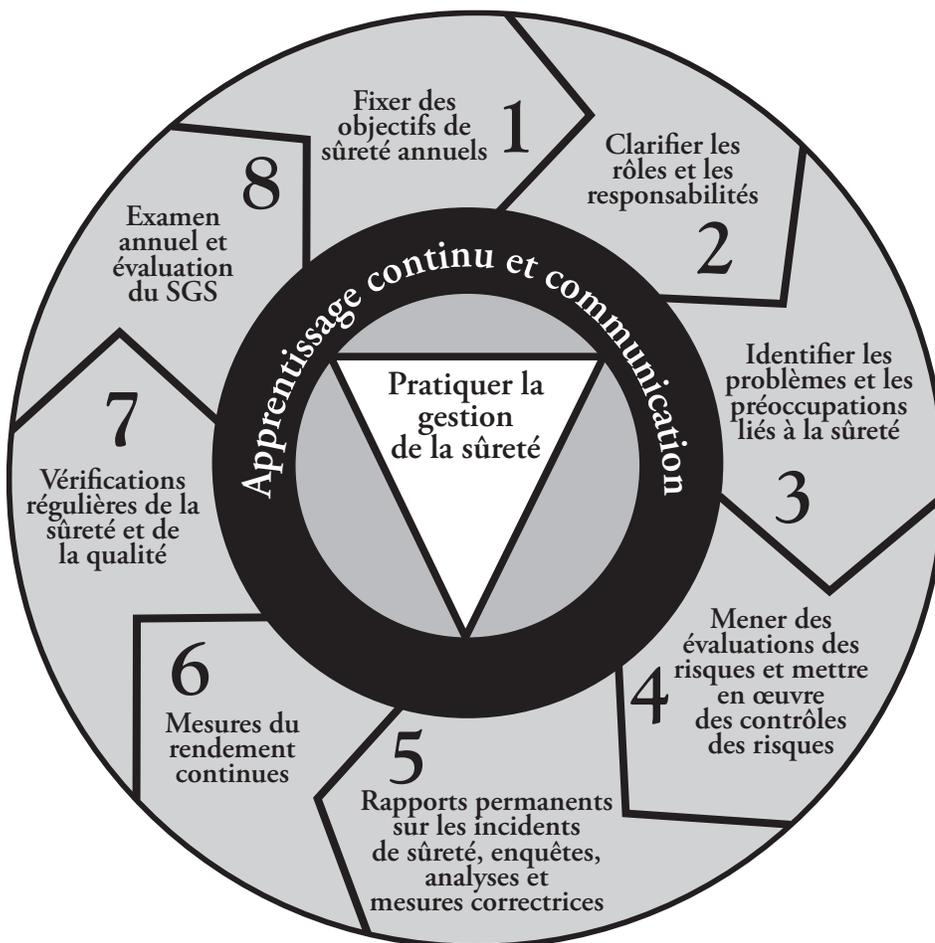
Le gouvernement du Canada a institué l'ACSTA comme une société d'État en exigeant qu'elle gère ses opérations conformément aux pratiques de gestion intégrée acceptées. À ce titre, le cadre de gestion intégrée de l'ACSTA a été développé en tenant compte du système de gestion de la sûreté (SGS) général qui reconnaît le caractère distinctif de son rôle en tant qu'autorité de sûreté du transport aérien au Canada, ce qui lui permet de maintenir sa responsabilité en tant que société.

Le SGS de l'ACSTA inclut :

- › rôles et responsabilités en matière de sûreté ;
- › processus et systèmes pour assurer la conformité avec les exigences réglementaires ;
- › recours à la gestion des risques ;
- › outils de mesures du rendement; et
- › vérifications menées conformément à la philosophie d'amélioration continue de l'ACSTA.

À l'horizon...

En raison du SGS, l'ACSTA sera mieux positionnée pour mesurer et établir des rapports sur la manière dont les questions de sûreté sont gérées. Au cours des prochaines années, conformément à l'engagement d'amélioration continue, l'ACSTA lancera un processus pour s'assurer que le SGS reste à jour.



Gestion intégrée des risques : Compréhension de l'environnement de sûreté de l'ACSTA

En 2004, l'ACSTA a pris des mesures pour développer ses politiques et pratiques actuelles en matière de gestion des risques. Une équipe de gestion des risques à temps plein a été créée afin de s'assurer que l'ACSTA élabore et mette en œuvre la gestion des risques d'une manière plus approfondie, cohérente et intégrée.

La haute direction et le Comité de vérification ont adopté un système de gestion des risques amélioré et ont demandé qu'un profil des risques de l'entreprise soit créé en conformité avec le système approuvé. Nous classons tous les risques en termes de probabilité qu'ils surviennent et de leur incidence s'ils se produisent. L'évaluation de l'incidence porte sur la possibilité que des personnes soient blessées ou tuées ou que des biens soient perdus (valeur monétaire). Le but est d'axer les ressources de sûreté sur les secteurs où les risques sont les plus élevés. Des exemples de l'application de ce processus sont illustrés ci-dessous.

PROFIL DES RISQUES DE L'ENTREPRISE DE L'ACSTA

INCIDENCE	Catastrophique			
	Élevée			
	Moyenne	CBE, CNP	CPE	
	Faible	Programmes de police	CIZR	
		Faible	Moyenne	Élevée
		PROBABILITÉ		

L'exemple du CPE comprend les risques regroupés pour l'ensemble du programme. Ces risques peuvent aller de la surveillance inefficace ou de la formation inadéquate aux articles dangereux qui se retrouvent à bord des aéronefs. Certains de ces risques peuvent avoir une incidence élevée et d'autres une probabilité élevée, mais le profil global incidence/probabilité peut être moyenne/moyenne.

Pour les programmes de police relatifs à la sûreté aérienne, le risque de l'ACSTA est principalement associé aux questions de gestion de programme liées à notre rôle en matière d'administration des ententes de financement.

Excellence de la gestion

En plus de commencer la mise en œuvre du SGS, la mise en place d'un cadre de gestion de la qualité en 2004 était une étape critique pour améliorer la gestion du rendement de l'ACSTA. Des rapports détaillés sur les incidents de première ligne et des évaluations permanentes de la qualité de nos opérations de contrôle nous ont aidé à identifier les problèmes et à améliorer nos procédures.

En 2004, des évaluations de la qualité ont été menées dans les aéroports de Halifax, d'Edmonton, de Montréal et d'Ottawa. Dans chaque cas, les résultats des évaluations de la qualité sont signalés à la direction, et un plan d'action est conçu pour remédier à toute déficience identifiée. Les rapports d'évaluation de la qualité de l'ACSTA sont alors communiqués au comité de la haute direction pour porter les déficiences, même mineures, à l'attention de tout l'organisme, permettre une meilleure gestion des événements imprévus et s'assurer de la résilience générale de l'organisme.

En 2005-2006, l'ACSTA prévoit de développer ses systèmes de sûreté internes grâce à des contrôles réguliers de toutes ses mesures de sûreté, à l'élaboration de plans de reprise des activités après un sinistre et de poursuite des activités, au peaufinement de ses processus opérationnels (gestion des biens, mises à niveau de la TI, cadre de ressources humaines), à l'élaboration d'un nouveau processus d'appel d'offres ouvert qui renforce le système existant et à la simplification des procédures de facturation et de paiement.

LES GENS :

Au cours des trois dernières années, l'ACSTA a réalisé des progrès vers la mise en place des personnes adéquates afin d'achever la transition du mode « démarrage » vers une « société arrivée à maturité ». Nos politiques d'embauche et de conservation du personnel traduisent les valeurs fondamentales personnelles, professionnelles et organisationnelles de l'organisme et reflètent le besoin d'attirer un personnel hautement qualifié. Notre engagement envers l'expertise et la promotion des connaissances interfonctionnelles entre les diverses divisions de l'organisme encourage une culture solide axée sur le rendement où nous cherchons à réagir avec souplesse et rapidité à tout incident.

En 2004, l'ACSTA a rempli un sondage sur l'équité en matière d'emploi et mené une analyse sur la population active axée sur l'amélioration de la représentation des quatre groupes désignés (personnes handicapées, femmes, autochtones et minorités visibles). En outre, elle a élaboré une politique sur les langues officielles et des lignes directrices sur la dotation en personnel.

Afin d'encourager l'excellence individuelle parmi ses employés, l'ACSTA a mis en œuvre un programme de fierté et de reconnaissance, élaboré un plan de formation générale pour les employés et commencé à élaborer un plan de relève afin de développer les talents actuels en leadership pour les principaux postes de gestion.

Amélioration de la gestion des uniformes



À l'automne de 2004, les médias ont rapporté qu'on avait perdu ou volé des « milliers d'uniformes » portant le logo de l'ACSTA, ce qui pouvait compromettre sérieusement la sûreté du transport aérien.

Nous avons réagi avec rapidité et décision pour corriger ces reportages trompeurs et dissiper les inquiétudes au sujet de la sûreté. En quelques jours, l'ACSTA a fourni au ministre un rapport complet qui précisait la nature des articles d'uniforme manquants et, ce qui est très important pour la sûreté des voyageurs, elle lui a concrètement garanti qu'il était impossible d'utiliser le seul logo de l'ACSTA pour accéder aux zones réglementées des aéroports.

Nous avons aussi entrepris une vérification indépendante du programme des uniformes et des mesures de contrôle actuels qui a abouti à la conclusion que les articles manquants représentaient un faible risque pour la sûreté. L'ACSTA a néanmoins pris plusieurs mesures pour que le programme des uniformes demeure sûr, économique et efficace pour révéler la présence de l'ACSTA aux passagers aériens.

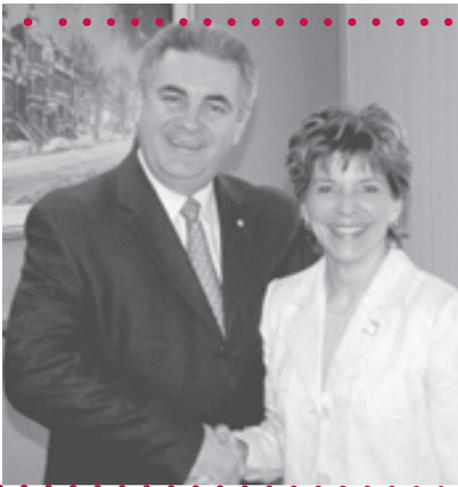
À noter que l'ACSTA a amélioré ses méthodes de collecte, de destruction et d'élimination des articles d'uniforme portés en imposant notamment des amendes pour la perte ou le non-retour de ces articles. Elle est aussi en train de déployer un système d'identification et de suivi de l'emploi du temps des agents de contrôle pour que seuls ceux dont l'identité a été vérifiée soient autorisés à travailler au point de contrôle ou à le traverser.

Amélioration continue de l'examen constructif

En avril 2005, le rapport de la vérificatrice générale intitulé *La sûreté nationale au Canada— L'initiative de 2001 en matière d'anti-terrorisme — sûreté du transport aérien, sûreté maritime et protection civile* a signalé certaines faiblesses administratives de la manière dont l'ACSTA traitait les lettres de conformité de Transports Canada. Ces lettres sont utilisées pour informer l'ACSTA de la non-conformité avec les normes de réglementation.

Nous avons pris très au sérieux les commentaires de la vérificatrice générale. Des mesures ont été mises en place depuis octobre 2004 afin de garantir le suivi de chaque lettre de conformité et de mettre en œuvre toutes les mesures requises afin de fournir une sûreté efficace et continue. Notre réponse rapide à cette question indique notre détermination à travailler avec d'autres agences du gouvernement pour assurer la sécurité des voyageurs. L'ACSTA apprécie l'examen constructif et indépendant fourni par la vérificatrice générale étant donné qu'il offre une possibilité de peaufiner nos processus. L'ACSTA travaillera avec Transports Canada à toutes les mesures correctrices nécessaires en réponse à tous les aspects du rapport.

PROGRAMME DE FIERTÉ ET DE RECONNAISSANCE – PRIX EMPLOYÉ DE L'ANNÉE 2004-2005



C'est avec grand plaisir que l'ACSTA annonce que Micheline Côté, spécialiste en programmes, Opérations de contrôle, est la gagnante du *Prix Employé de l'année 2004-2005 du Chef de la direction*.

En février 2003, Micheline s'est jointe à l'équipe des Opérations de contrôle de l'ACSTA où elle travailla avec ses collègues afin de développer l'organisation des opérations de contrôle. Sa première contribution importante a été d'élaborer et de publier les procédures normalisées d'exploitation (PNE) de l'ACSTA, l'outil de référence ultime pour les fournisseurs de services de contrôle, les agents de contrôle, le personnel de l'ACSTA et Transports Canada. Les PNE sont des documents évolutifs du fait que la division des Opérations de contrôle de l'ACSTA doit toujours rester vigilante face à l'évolution des circonstances et chercher des améliorations continues du processus de contrôle. Micheline a répondu à ce défi avec empressement en reconnaissant les possibilités d'amélioration et en identifiant les stratégies appropriées de mise en œuvre de ces modifications. Par exemple, à travers le développement et la gestion de plusieurs projets pilotes, Micheline a démontré la faisabilité de l'amélioration du processus de contrôle préembarquement. Ces initiatives ont résulté dans des modifications de la réglementation de Transports Canada afin de faciliter une mise en œuvre à l'échelle nationale et de permettre à l'ACSTA de réaliser des efficacités des opérations sans compromettre la sûreté.

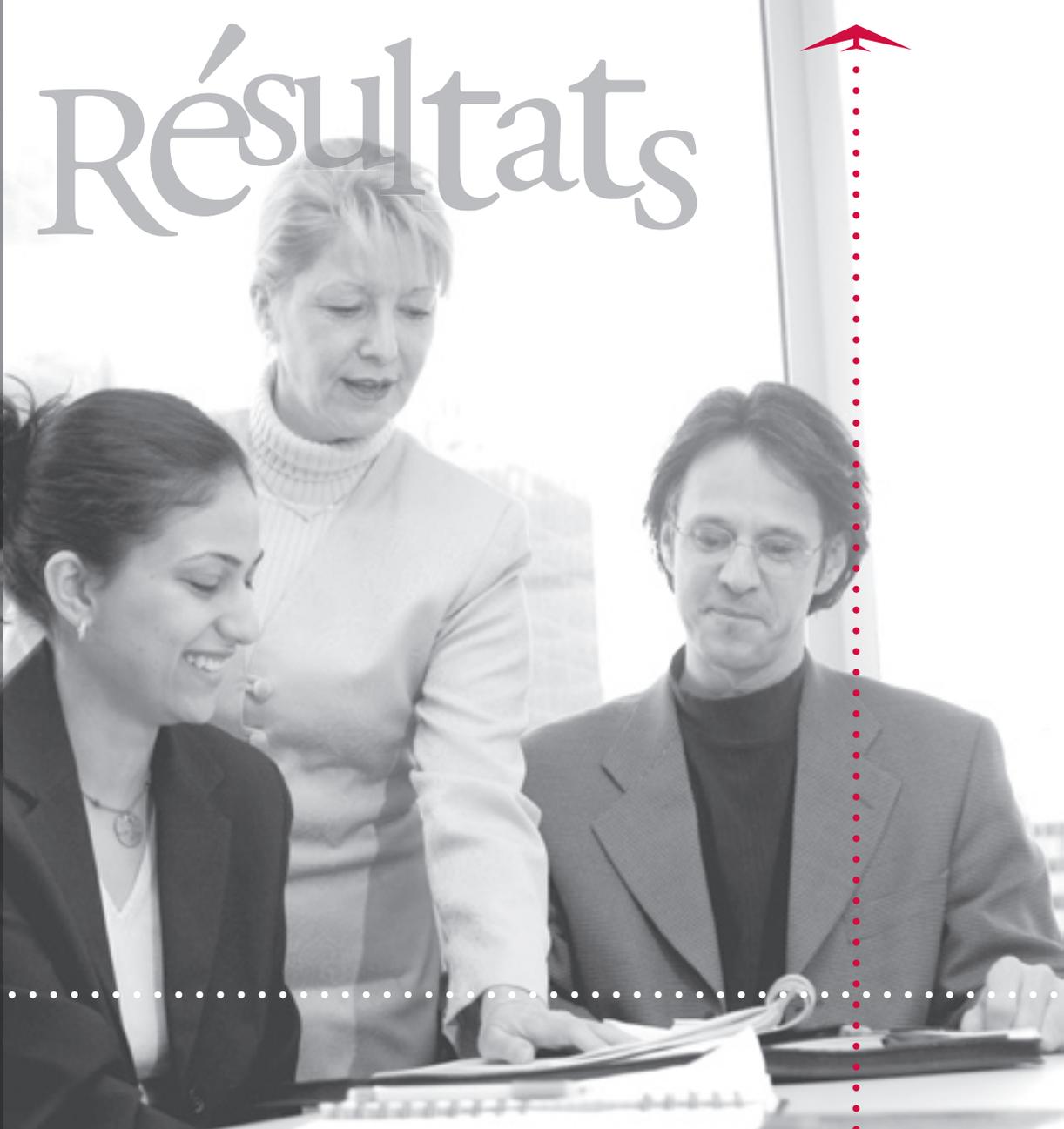
Félicitations Micheline...nous sommes très fiers de vous!

À l'horizon...

Pour répondre aux besoins en ressources humaines, l'ACSTA considère la sûreté et la rentabilité afin de décider si elle doit utiliser ses propres employés ou embaucher des conseillers. L'ACSTA continuera à peaufiner son cadre de politique des ressources humaines afin de

s'assurer qu'il est aligné sur ses objectifs stratégiques. Nous continuerons à examiner notre structure de rémunération afin de s'assurer de sa conformité avec les lois sur l'équité salariale et d'explorer les options à l'appui de la formation et du perfectionnement des employés. L'ACSTA identifiera et désignera les postes de son personnel de manière à se conformer à sa politique sur les langues officielles et de s'efforcer de fournir des évaluations et une formation sur les langues. Nous continuerons à nous assurer que tous les employés ont examiné son Code d'éthique et de conduite qui fournit aux employés les règles de conduite qu'ils doivent respecter en ce qui concerne les conflits d'intérêts, l'après-emploi, le harcèlement, l'utilisation d'Internet et la dénonciation d'actes répréhensibles.

Résultats



RENDEMENT et RÉSULTATS



« Les agents de contrôle sont la composante la plus importante du système de sûreté que nous avons en place. Nous pouvons mettre en œuvre tout l'équipement d'avant-garde du monde, mais la décision finale est prise par un être humain. »

– Jacques Grilli, vice-président, Opérations

CONTRÔLE DES PASSAGERS et de leurs effets personnels

Les points de contrôle préembarquement (CPE) sont l'endroit où les passagers se trouvent face-à-face avec les agents de contrôle de l'ACSTA. Le CPE est l'aspect le plus visible de nos opérations. Les agents de contrôle sont formés et certifiés par l'ACSTA afin de fournir un contrôle préembarquement et des services de contrôle des bagages enregistrés (CBE) dans les aéroports désignés. Avec l'utilisation grandissante de la billetterie électronique, l'ACSTA est souvent le premier ou le seul contact que les passagers aient avec un agent de sûreté.

En plus du CPE, les agents de sûreté utilisent un équipement de détection des explosifs spécialisés afin de contrôler les bagages enregistrés. L'équipement de CBE et les agents de sûreté de l'ACSTA traitent presque 60 millions de bagages chaque année.

Modèle de partenariat entre les secteurs public et privé de l'ACSTA

Les agents de contrôle de l'ACSTA sont des employés de tiers fournisseurs de services et ont pour tâche d'assurer des services de contrôle dans les 89 aéroports désignés qui relèvent d'elle. De nouveaux contrats ont été établis le 1^{er} avril 2004. Ces nouveaux contrats reflètent dix priorités de l'ACSTA (définies en détail dans le Rapport annuel de l'année dernière), qui couvrent des aspects tels que la sûreté et l'amélioration continue, et comprennent un programme de paiement au rendement.

Lorsque certains fournisseurs de service n'ont pu satisfaire aux dispositions des nouveaux contrats alors qu'elle ne s'y attendait pas, l'ACSTA a agi rapidement afin de les remplacer et d'en réduire au minimum l'incidence sur le service à la clientèle tout en assurant la sûreté des opérations. L'ACSTA a facilité la transition des opérations vers des fournisseurs de services provisoires, puis elle a planifié, coordonné et exécuté à nouveau un processus d'appel d'offres ouvert et adjugé de nouveaux marchés aux soumissionnaires retenus. Étant donné que le processus d'appel d'offres reflétait des exigences plus rigoureuses, les fournisseurs de services éventuels devaient démontrer concrètement comment ils pouvaient satisfaire à ces exigences, un résultat direct des leçons tirées du processus de sélection initiale. L'ACSTA a également facilité un processus d'appel d'offres ouvert et transparent pour les aéroports plus petits et éloignés. Ensemble, ces processus d'appels d'offres ont résulté dans l'adjudication de 19 marchés pluriannuels s'élevant à plus de 480 millions de dollars.

« Il y a beaucoup de continuité entre l'enregistrement et la sûreté et l'accès à l'avion. Tout cela fait partie de l'expérience générale. C'est très important. »

– Donald Bell, Vice-président principal, Service à la clientèle, WestJet

Minimiser les retards aux points de contrôle

Le calcul est simple : moins d'objets interdits interceptés par les agents de contrôle égale des temps d'attente moins longs et une expérience générale plus rapide aux points de CPE. Le temps moyen pour contrôler un passager est d'un peu plus de deux minutes, ce qui peut être considérablement augmenté lorsque les agents de contrôle soupçonnent ou détectent des objets interdits dans un bagage de cabine.

De plus, moins d'objets interdits amenés dans les aéroports signifient une sécurité et une sûreté accrues pour toutes les personnes qui prennent l'avion. Les objets interdits incluent des objets tels que les explosifs, les pistolets, les munitions, les couteaux, les vaporisateurs de poivre et les marchandises dangereuses, comme les liquides inflammables.

Traiter des objets interdits est un effort en deux étapes de l'ACSTA : formation des agents de contrôle afin qu'ils puissent reconnaître rapidement et avec exactitude les objets interdits et éducation des voyageurs en ce qui concerne ce qu'ils ne doivent pas amener dans les aéroports. Bien que le mérite de l'interception des objets interdits revienne aux agents de contrôle, l'investissement de l'ACSTA dans ses programmes de formation chefs de file et ses efforts de communication proactifs se traduisent par la sûreté et les dividendes d'efficacité.



À l'horizon...

L'ACSTA se concentrera sur une gestion permanente des marchés, en mettant l'accent sur la mesure du rendement du contrôle. Nous utilisons les précieuses leçons tirées de la mise en œuvre des nouveaux contrats de contrôle afin d'améliorer la sélection de futurs fournisseurs de services. Nous mettrons en œuvre un processus d'accréditation plus strict pour les entreprises désireuses de devenir des fournisseurs « qualifiés de l'ACSTA ». Pour les fournisseurs actuels, l'ACSTA peut utiliser la vérification et(ou) des outils de mesure du rendement afin de mieux gérer et déterminer si une accréditation peut être maintenue ou reclassée à un niveau supérieur. Pour les agents contractuels éventuels, l'ACSTA utilisera l'accréditation améliorée afin d'évaluer la capacité d'une entreprise à répondre aux attentes de l'ACSTA en matière de prestations de service et de concentrer essentiellement le processus de sélection sur les composantes financières et opérationnelles.

Environnement opérationnel de l'ACSTA

Les pressions auxquelles l'ACSTA fait face façonnent son environnement opérationnel actuel et futur. Les deux principales pressions sont l'augmentation des volumes de passagers et les menaces changeantes et émergentes. La résurgence de l'industrie du transport aérien est un développement économique positif, mais l'ACSTA doit s'efforcer d'avoir des ressources suffisantes en place afin de fournir des services de contrôle efficaces aux voyageurs. L'ACSTA doit aussi rester vigilante à propos des menaces changeantes et émergentes afin de s'assurer que les voyageurs sont en sécurité.

Optimiser le processus de CPE

En décembre 2004, l'ACSTA a mis sur pied un « groupe de travail d'optimisation du contrôle ». Le mandat du groupe de travail était d'examiner les opérations actuelles en vertu des normes actuelles, d'établir des critères d'évaluation des opérations, de procéder à l'évaluation et d'établir un rapport sur les conclusions. Les évaluations ont eu lieu dans plusieurs des aéroports les plus grands et les plus occupés du Canada. La tâche du groupe de travail incluait également la consultation des interlocuteurs membres de l'industrie aéronautique, y compris les autorités aéroportuaires, les transporteurs aériens et les fournisseurs de services. Le groupe de travail a établi un rapport sur ses conclusions en janvier 2005 et a exprimé des recommandations novatrices afin de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité sans compromettre la sûreté. Les recommandations comprenaient l'installation de tables pour la cession et le remballage; l'élaboration d'autres modifications de la réglementation axées sur le risque avec Transports Canada; la modification des points de contrôle préembarquement et des configurations de l'équipement (dans la mesure du possible) afin d'augmenter le nombre de passages des voyageurs; et la collaboration avec les fournisseurs de services afin d'améliorer les horaires des agents de contrôle.

De plus en décembre 2004, l'ACSTA a établi un partenariat avec l'aéroport international de Vancouver dans le cadre d'un projet pilote afin d'améliorer l'efficacité du processus de CPE. L'essai consiste à remettre des sacs en plastique aux passagers à l'entrée du point de contrôle préembarquement et à les encourager (verbalement et grâce à des panneaux) à enlever tous les objets métalliques, comme la monnaie, et à les placer dans des sacs. L'ACSTA prévoit d'améliorer les passages en réduisant le nombre d'alarmes que les passagers génèrent lorsqu'ils traversent le portique de détection des objets métalliques. Les sacs offrent également l'avantage de garder les objets de valeur ensemble, ce qui permet aux passagers de les réclamer plus facilement lorsqu'ils sont autorisés à poursuivre après le contrôle. L'essai se déroule au mois de juin 2005.

« Le principal changement est que les opérations de contrôle sont maintenant gérées par un organisme à l'échelle nationale, et je pense que c'est très important. Je pense que cela entraîne l'uniformité des procédures. »

– John Kaldewey, président et chef de la direction de l'Administration

À l'horizon...

L'ACSTA développe divers systèmes d'information et d'établissement de rapports afin d'entrer et de faciliter la gestion de tous les rapports sur les incidents des fournisseurs de services. Par exemple, nous continuerons à développer un système de comptage des passagers, qui permettra à l'ACSTA de mesurer avec exactitude les passages de voyageurs, d'aider à évaluer l'efficacité du contrôle et de comparer l'efficacité des fournisseurs de services.

Collaboration avec des partenaires

L'ACSTA procède à des consultations actives de partenaires de l'industrie et d'intervenants tels que l'Association du transport aérien du Canada et le Conseil des aéroports du Canada afin de saisir les occasions de collaboration, de recevoir une rétroaction sur le rendement et d'obtenir des avis sur les initiatives de contrôle dans les aéroports. Le programme de contrôle des non-passagers est un exemple d'effort de collaboration réussi entre l'ACSTA et ses intervenants, notamment les administrations aéroportuaires, afin de mettre en œuvre un des principaux mandats de l'ACSTA en matière de sûreté.

En reconnaissance du milieu d'exploitation unique de chaque aéroport, l'ACSTA travaille avec les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes afin d'élaborer des plans d'exploitation propres à chaque site en ce qui concerne notre fonction de sûreté. Les plans d'exploitation de l'ACSTA complètent ses procédures normalisées d'exploitation qui sont extraites des exigences de la réglementation de Transports Canada et prescrivent la manière dont les opérations de contrôle doivent être exécutées. Les plans d'exploitation de l'ACSTA sont intégrés aux manuels d'urgence des aéroports afin d'améliorer la coordination et la communication. L'ACSTA a également initié et participé à des exercices d'urgence avec les administrations aéroportuaires et étudie proactivement toutes les possibilités d'améliorer l'efficacité du contrôle sans compromettre la sûreté.



« Le personnel de l'ACSTA joue un rôle très important pour s'assurer non seulement que les passagers sont en sûreté dans l'avion, mais aussi que leur expérience pour franchir la sûreté est rapide, sûre, efficace et sans aucune interruption. »

– Jim Facette, Président et chef de la direction du Conseil des aéroports du Canada

Incidence positive : le point sur le centre des communications de sûreté

Le centre des communications de sûreté de l'ACSTA, dont l'exploitation a commencé en 2004, a amélioré les communications entre l'administration centrale et les régions et, par conséquent, le contrôle de sûreté.

Le centre des communications de sûreté joue un rôle de coordination important en fournissant un seul contact pour les rapports sur les incidents et les interventions, les défaillances de l'équipement de CPE et de CBE et les calendriers de réparation, ainsi que les questions de gestion des contrats. Conformément à la Politique de sécurité nationale du gouvernement du Canada, qui encourage la coopération entre les différents organismes et ministères chargés de la sûreté, le centre travaille également en étroite collaboration avec les centres de contrôle de Sûreté publique et Protection civile Canada et du ministère de la Défense nationale.

Afin d'améliorer encore la sûreté des points de CPE, le centre des communications de sûreté a commencé à recevoir des images de télévisions en circuit fermé (CCTV) de caméras déployées aux points de CPE dans les 28 aéroports principaux du Canada. Le déploiement de caméras CCTV a commencé à l'été 2004 et il est prévu qu'il soit terminé au début de l'année financière 2005-2006. Les caméras CCTV ajoutent une autre barrière de sûreté et sont conçues pour aider à protéger l'intégrité des postes et du processus de contrôle.

À l'horizon...

L'ACSTA prévoit d'améliorer la sûreté en installant des caméras CCTV aux points de contrôle fixes des non-passagers, ce qui est mis en œuvre dans les huit plus importants aéroports du Canada.

Expansion du contrôle dans deux nouveaux aéroports

Sous l'autorité du ministre, Transports Canada a ajouté deux aéroports — celui de Mont-Tremblant, au Québec, et celui de Red Deer, en Alberta — aux règlements sur la désignation des aéroports. L'ACSTA y a réagi dans des délais très serrés en concluant rapidement des contrats pour des services de contrôle, en déployant l'équipement essentiel pour le CPE et le CBE et en formant et certifiant les agents de contrôle. Les opérations étaient entièrement en place et fonctionnaient dès le 23 décembre 2004.





Satisfaire la demande :

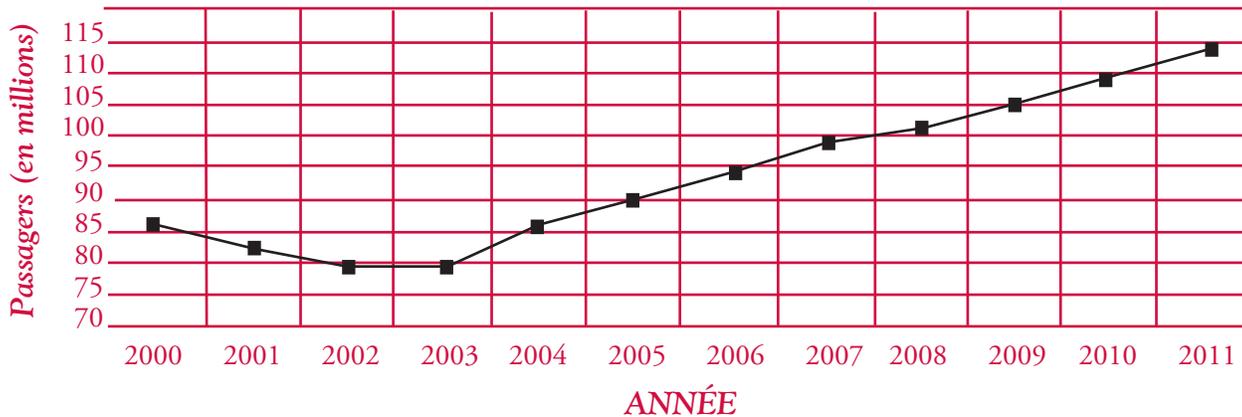
Accroître la capacité du système



Les 28 principaux aéroports canadiens traitent plus de 96 p. cent du trafic passagers total. En 2004-2005, l'ACSTA a ajouté de nouveaux postes de contrôle dans plusieurs des huit plus grands aéroports par suite de volumes de passagers accrus afin de maintenir un niveau approprié de service. (Parmi les principaux aéroports du Canada, les huit plus grands traitent plus de 86 p. cent du trafic passagers.)

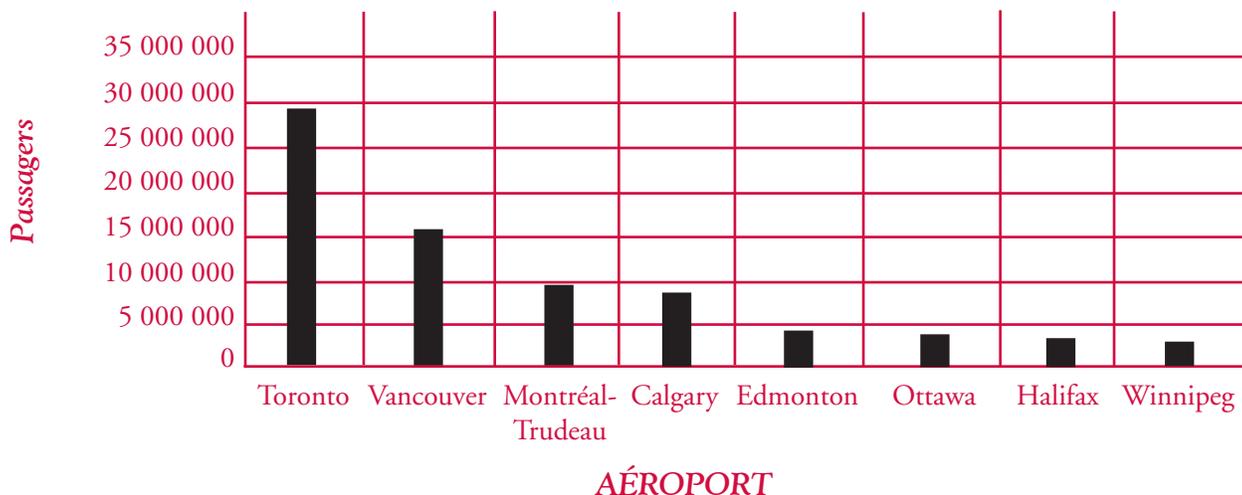
Les huit aéroports les plus importants du Canada sont l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport international de Halifax et l'aéroport international de Winnipeg (les opérations de contrôle ont pris fin à l'aéroport Mirabel de Montréal étant donné que les vols commerciaux de transport de passagers ont cessé).

Prévision du nombre total de passagers



Remarque : Le nombre total de passagers inclut l'embarquement et le débarquement. L'ACSTA contrôle l'embarquement des passagers.

Nombre total réel de passagers embarqués et débarqués en 2004



Source: Transports Canada



« À l'ACSTA, nous croyons que notre succès en termes de satisfaction de notre mandat dépend de notre capacité de favoriser un leadership inspiré de nos gestionnaires, d'autoriser les employés à prendre des initiatives et des décisions de routine et d'encourager le libre échange des idées au sein de notre organisme en tout temps. »
— Ian MacKay, Vice-président, Affaires juridiques et Stratégie

Mise en œuvre des modifications de la réglementation

Dans le cadre d'une consultation avec Transports Canada, l'ACSTA a identifié des modifications de la réglementation de haute priorité afin d'améliorer l'efficacité de la sûreté. Par conséquent, trois modifications de la réglementation axées sur les risques visant à améliorer la sûreté et l'efficacité des points de CPE ont été présentées en novembre 2004. L'ACSTA surveille activement l'efficacité de ces modifications.

Améliorer le programme de réglementation : développer la capacité de l'ACSTA à anticiper l'imprévu

L'ACSTA est fermement convaincu que tous les intervenants — Transports Canada, les parties intéressées et l'ACSTA même — ont un rôle à jouer pour obtenir une « réglementation intelligente » et la conformité avec la politique fédérale de réglementation. Parmi de nombreux aspects de l'initiative de réglementation intelligente du gouvernement et de la politique fédérale de réglementation, les suivants sont particulièrement intéressants pour l'ACSTA.

L'ACSTA soutient une réglementation :

Habilitante : efficace, mais pas plus compliquée que nécessaire;

Adaptée : permet une intervention et un changement rapide, offre des possibilités novatrices et se tient à jour avec les progrès technologiques;

Fondée sur la gestion des risques : les risques sont évalués et classés par ordre de priorité grâce à une consultation avec les parties intéressées;

Axée sur les résultats : flexible pour ce qui est de la manière dont les résultats peuvent être atteints et la rentabilité optimisée.

À l'horizon...

L'ACSTA continuera à mener des recherches, à identifier d'autres procédures et à proposer des approches du contrôle fondées sur les risques. La justification de l'orientation vers une approche fondée sur les risques est de réaliser des gains d'efficacité opérationnelle sans compromettre la sûreté; la sûreté des passagers est toujours primordiale.

Contrôle préembarquement (CPE) : Sommaire du rendement

CRITÈRES DE RENDEMENT	MESURES DU RENDEMENT	DONNÉES SUR LE RENDEMENT	
		2003/04	2004/05
Efficacité de la sûreté	Nombre moyen d'objets interdits (par ex. couteaux, pistolets, gaz poivré) interceptés par mois	73 150 (* données partielles uniquement; chiffre basé sur une moyenne de neuf mois de collecte de données)	61 500

Pour l'année civile 2004, l'ACSTA a intercepté plus de 738 000 objets interdits, ce qui représente une baisse de presque 20 % par comparaison avec 2003. L'ACSTA attribue ce déclin au succès des programmes de communication et de sensibilisation qu'elle a élaborés et exécutés en partenariat avec ses intervenants.

Efficacité de la sûreté	Nombre total d'incidents critiques	2 022	2 147
-------------------------	------------------------------------	-------	-------

Les incidents critiques impliquent la police et comprennent, par exemple, la découverte d'une arme interdite, la contrebande ou un dispositif explosif aux points de CPE.

Les rapports sur les incidents sont une exigence réglementée et constituent une part importante de la détermination de la conformité du fournisseur de services avec les dispositions du programme de paiement au rendement de l'ACSTA. En 2004-2005, l'ACSTA a modifié les exigences relatives aux rapports sur les incidents critiques, ce qui explique une légère augmentation.

En fonction de ces nouveaux critères, le nombre réel d'incidents critiques a diminué par comparaison à 2003-2004.

Efficacité de la sûreté	Prévisions sur le nombre de passagers à l'embarquement (Source : Transports Canada, prévisions sur l'activité aérienne.)	39 450 000	42 706 350
-------------------------	--	------------	------------

L'embarquement fait renvoi aux passagers qui s'embarqueront pour un vol.

Pour l'année civile 2004, les volumes de passagers ont augmenté de 8 % par rapport à 2003.

Les volumes totaux de passagers ont augmenté pour atteindre les niveaux d'avant le 11 septembre 2001, et en 2005, il est prévu qu'ils augmentent au-delà des niveaux du 11 septembre. De plus, selon les prévisions, les volumes de passagers continueront à augmenter d'approximativement 4 % par an en moyenne au cours de la prochaine décennie. L'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle se fient aux prévisions du nombre de passagers pour assurer les niveaux de dotation en personnel appropriés.

CRITÈRES DE RENDEMENT

MESURES DU RENDEMENT

DONNÉES SUR LE RENDEMENT

2003/04

2004/05

Efficacité des opérations

Le nombre moyen de passages de voyageurs par les files de contrôle préembarquement par demi-heure pendant les heures de pointe (les huit aéroports canadiens les plus importants uniquement)

62
(Source : sondage d'avril 2003)

60
(Source : sondage d'août 2004)

53
(Source : sondage de février 2005)

Les écarts du nombre de passages peuvent être attribués :

- à la méthodologie du sondage qui a été peaufinée en 2004-2005 afin de produire des résultats plus exacts;
- aux résultats du sondage de février 2005, qui reflètent le fait que les voyageurs d'hiver ont tendance à transporter plus d'objets personnels, ce qui ralentit le contrôle

L'ACSTA prévoit de continuer avec des sondages semestriels (été et hiver), étant donné qu'ils fournissent une rétroaction précieuse sur l'efficacité des opérations.

Efficacité des opérations

File d'attente moyenne (les huit aéroports canadiens les plus importants uniquement)

2 minutes et 19 secondes
(Source : sondage d'avril 2003)

2 minutes et 38 secondes
(Source : sondage d'août 2004)

3 minutes et 40 secondes
(Source : sondage de février 2005)

Les temps d'attente fluctuent; pendant les périodes de pointe, les passagers peuvent faire face à des temps d'attente plus longs que la moyenne. D'après les résultats du sondage, l'ACSTA continue à respecter sa norme de service qui est de traiter les passagers en huit minutes ou moins de 90 % du temps.

Par comparaison avec les autres autorités, et en particulier de nombreux aéroports aux États-Unis, les temps d'attente de l'ACSTA sont relativement peu élevés.

Service à la clientèle

Plaintes

361 (données du 2e trimestre inconnues)

505

Bien qu'en termes réels, l'ACSTA a subi une augmentation du nombre de plaintes qu'elle a reçues concernant le contrôle, lorsque les totaux sont comparés au nombre prévu de passagers à l'embarquement, le nombre total de plaintes par million de passagers est de l'ordre de 10.

L'ACSTA attribue ce nombre très faible de plaintes par comparaison avec le nombre de passagers qu'elle sert avec son effectif d'agents de contrôle professionnels et hautement qualifiés et le succès de ses programmes de sensibilisation et d'éducation du public. Il est possible que le nombre de plaintes continuera à augmenter étant donné que le public se familiarise d'avantage avec l'ACSTA et son rôle.



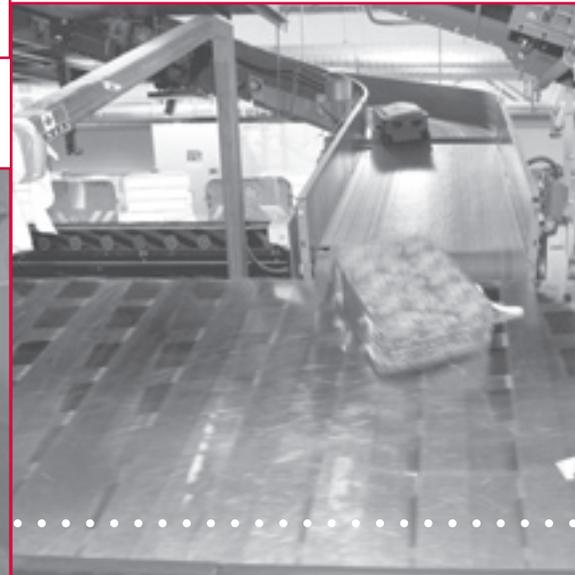
Déploiement de l'équipement

Dans le budget fédéral de 2001, plus d'un milliard de dollars a été affecté à l'ACSTA afin d'acheter, d'intégrer et d'exploiter des systèmes de détection des explosifs (SDE) perfectionnés pour le contrôle des bagages enregistrés dans 89 aéroports désignés à travers le Canada. Les aéroports sont responsables de la construction du projet et de l'installation des systèmes et l'ACSTA les rembourse pour les coûts approuvés. L'ACSTA a travaillé avec diligence afin de s'assurer que les fonds alloués par le gouvernement du Canada pour l'équipement de SDE sont dépensés de manière appropriée.

Jusqu'à ce jour, les projets d'immobilisations représentés par ces ententes incluent plus de 2 000 unités d'équipement de sûreté. L'équipement de contrôle de sûreté de l'ACSTA inclut des technologies de rayons X de pointe, ainsi que des portiques de détection des objets métalliques, des détecteurs manuels et des détecteurs de traces d'explosifs.

Vérificatrice générale : « La mise en place des systèmes de détection d'explosifs progresse bien. »

Dans son rapport intitulé *La sûreté nationale au Canada — L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme — Sûreté du transport aérien, sûreté maritime et protection civile* publié le 5 avril 2005, la vérificatrice générale Sheila Fraser a exprimé sa satisfaction envers l'acquisition et la mise en place d'équipement de SDE par l'ACSTA. Le rapport a signalé que les « objectifs du projet étaient clairement définis, les rapports sur la mise en œuvre du projet ont été remis au Conseil d'administration de l'ACSTA et il y avait un système d'information pour assurer le suivi et déterminer si les projets respectaient les échéanciers et contrôler les coûts ». L'ACSTA respecte les échéanciers pour terminer l'installation de SDE d'ici à la date du 1^{er} janvier 2006 réglementée par Transports Canada.



*Répondre aux nouvelles menaces :
Tester les documents des passagers en termes d'explosifs*

Le 15 octobre 2004, le ministre des Transports et le président et le chef de la direction de l'ACSTA ont annoncé conjointement le début de l'essai opérationnel d'une nouvelle technologie de scanner de documents permettant de détecter des explosifs. Le projet pilote a impliqué le déploiement d'un nouvel équipement de contrôle des documents afin de tester des traces d'explosifs sur les documents des passagers tels que les cartes d'embarquement. Ce nouvel équipement représente une autre barrière de sûreté pour faire face aux nouvelles menaces, une qui offre la possibilité de continuer à améliorer la sûreté aéronautique au Canada.

Évolution des tactiques terroristes

- Le 24 août 2004, deux avions de ligne russes se sont écrasés en l'espace de quelques minutes, ce qui a tué tous les 89 passagers à bord. Le Service fédéral de sûreté de Russie a déterminé que les deux accidents d'avion Volga-Avia Express Tupolev 134 et Siberia Airlines Tu-154 ont été causés par des explosifs qui n'ont pas été détectés par le processus de contrôle en raison de la combinaison de terroristes déterminés et d'agents des aéroports corrompus.
- Étant donné des tragédies comme celles-ci, de l'attentat à la bombe d'Air India en 1985 et de celui du train de Madrid l'an dernier, l'ACSTA doit être sans cesse vigilante en ce qui concerne l'environnement de menaces et les techniques en évolution constante employées par les terroristes. En plus des menaces présentées par les explosifs, les produits chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires sont également une préoccupation. Afin de se tenir informée au sujet des dernières mesures de prévention et stratégies pour faire à ces menaces, l'ACSTA développe un réseau avec les partenaires internationaux de la sûreté et participe activement aux conférences sur la sûreté aéronautique. Par exemple, les agents de l'ACSTA ont participé à la conférence AVSEC (sûreté de l'aviation) de l'Association du transport aérien international, qui s'est tenue à Vancouver en novembre 2004. De plus, l'ACSTA a joué un rôle de chef de file dans le cadre de l'organisation de la conférence, des participants et de l'ordre du jour du deuxième Symposium annuel sur invitation concernant le contrôle de la sûreté, qui a eu lieu en février 2005 en Afrique du Sud, afin de partager des pratiques exemplaires avec les représentants de dix autres pays.



À l'horizon...

Le plan de déploiement national étant achevé, l'ACSTA – conformément à son approche progressive de la sûreté du transport aérien – aura plusieurs mesures de contingence et systèmes d'établissements de rapports en place afin de s'assurer que l'équipement fonctionne au niveau maximal. À ce titre, la focalisation de l'ACSTA portera sur trois domaines principaux : essai d'acceptation de l'équipement, entretien et gestion du cycle de vie.

Essai d'acceptation de l'équipement : 

Garantir la capacité d'intervention immédiate

Les efforts de l'ACSTA jusqu'au 31 décembre 2005 seront concentrés non seulement sur le déploiement de l'équipement des systèmes de détection des explosifs (SDE) dans les aéroports restants, mais aussi sur la garantie que ces systèmes sont en place et fonctionnent en temps utile. Avant que l'équipement de SDE devienne opérationnel, l'ACSTA procède à un essai d'acceptation du système pour tous les systèmes de CBE installés au Canada. Le processus d'acceptation du système s'assure que la mise en œuvre et le fonctionnement de l'équipement de CBE par les administrations aéroportuaires respectent les exigences de l'ACSTA. Ce processus inclut une série de rapports sur les vérifications, les essais et le rendement. Le processus d'acceptation finale du système repose sur la coopération de plusieurs parties, y compris les administrations aéroportuaires, les fabricants de systèmes de bagages, les fabricants de SDE et l'ACSTA. Ce n'est qu'une fois que ces systèmes sont conformes qu'ils peuvent être activés. Lorsqu'un système a été vérifié (à savoir l'essai de la technologie) et validé (à savoir le test du personnel), l'ACSTA délivre un document attestant de la conformité et indiquant que le système de CBE est conforme aux normes de l'ACSTA.

Négociations des ententes relatives à l'entretien 

L'ACSTA a également une entente de partenariat entre les secteurs public et privé relative aux services d'entretien de l'équipement. Elle a passé des marchés avec NAV Canada pour l'entretien de son équipement de détection des explosifs et de CPE. Elle contribue aussi aux frais que les aéroports engagent pour l'entretien des systèmes de manutention qui délivrent les bagages à son équipement de contrôle.

Gestion du cycle de vie 

L'ACSTA a mis en place l'effectif, un plan stratégique et des systèmes de gestion des biens afin de s'assurer que son inventaire de l'équipement de contrôle et des pièces de rechange est tenu adéquatement et qu'il peut traiter de manière appropriée de l'acquisition et des essais de l'équipement de rechange. Les systèmes de gestion des biens de l'ACSTA seront en mesure de fournir des données mises à jour sur la durée utile prévue de son équipement déployé et de ses futurs besoins en équipement et en pièces de rechange.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE) : Sommaire du rendement

CRITÈRES DE RENDEMENT	MESURES DU RENDEMENT	DONNÉES SUR LE RENDEMENT	
		2003/04	2004/05
Efficacité des opérations	Disponibilité moyenne de l'équipement à rayons X (% du temps de disponibilité)	s.o.	99 %

Lorsque l'équipement était déployé et devenait opérationnel, l'ACSTA commençait à mesurer sa fiabilité. L'équipement de l'ACSTA s'est révélé très fiable. Les systèmes de contrôle des bagages enregistrés ont des dépenses imprévues afin de s'assurer que la sûreté ne subit pas de répercussions négatives en cas de défaillances de l'équipement.

Contrôle des non-passagers (CNP)

La mise en œuvre du CNP a commencé le 10 février 2004 et s'applique aux 28 principaux aéroports du Canada. Ce programme se concentre sur la sélection aléatoire d'employés de l'aéroport, de membres de l'équipage de conduite, de personnel de construction et d'autres non-passagers qui, ainsi que leurs possessions, sont assujettis au contrôle lorsqu'ils pénètrent ou qu'ils sont déjà à l'intérieur de zones réglementées des aéroports. À l'heure actuelle, des équipes d'agents de contrôle sont déployées aux points d'accès aux zones réglementées afin de sélectionner et de contrôler des non-passagers au hasard. Lorsqu'il est sélectionné par un agent de contrôle, le non-passager doit accepter : (a) de présenter sa carte d'identité pour les zones réglementées; (b) d'être contrôlé afin de pénétrer ou rester à l'intérieur de la zone réglementée.

La mise en œuvre réussie du CNP était due en grande partie à l'acceptation massive et au soutien du programme par l'autorité aéroportuaire et la compagnie aérienne. Les exemples de soutien comprenaient la collaboration et la participation à la promotion du programme de CNP, les avis propres aux sites, ainsi que les séances d'information et de sensibilisation aux employés. En raison de ce soutien, les employés de l'aéroport en sont venus à considérer le CNP non seulement comme une amélioration de la sûreté des voyageurs, mais également comme un renforcement de la sûreté de leur lieu de travail.

À l'horizon...

Au cours de l'année financière 2005-2006, l'ACSTA commencera à établir des points permanents de CNP aux points d'accès stratégiques des huit aéroports les plus importants du Canada. Ces points de contrôle amélioreront la sûreté et fourniront à l'ACSTA la flexibilité pour mettre en œuvre des mesures de contrôle améliorées au cours des périodes de menaces accrues, comme ce qui s'est produit au début de la guerre en Irak ou lors de la crise du SRAS.

Contrôle des non-passagers (CNP): Sommaire du rendement

CRITÈRES DE
RENDEMENT

MESURES DU
RENDEMENT

DONNÉES SUR LE
RENDEMENT POUR
2004/05

Efficacité de la sûreté

Nombre total d'objets
interceptés et enlevés

1 298

Les objets interceptés par le CNP comprennent les objets interdits et les outils injustifiés pour le commerce que les agents de contrôle sont également formés à détecter.

Efficacité des
opérations

Déploiement vers des
aéroports plus importants
(prévus / réels)

8/8

L'ACSTA a mis en œuvre le CNP dans les huit aéroports les plus importants du Canada pour la date réglementée du 1^{er} mai 2004.

Service à la clientèle

Déploiement vers les aéro-
ports restants (prévus / réels)

20/20

L'ACSTA a mis en œuvre le CNP dans les principaux aéroports restants du Canada pour la date réglementée du 1^{er} décembre 2004.

Service à la clientèle

Plaintes

6

L'ACSTA attribue le très faible nombre de plaintes relatives au nombre total de non-passagers contrôlés au programme de formation réussi et à la campagne de sensibilisation, ce qui a nécessité une aide importante de la part de nombreux intervenants de l'ACSTA, y compris les administrations aéroportuaires.

Carte d'identité pour les zones réglementées

Le 15 octobre 2004, le ministre des Transports et le président et chef de la direction de l'ACSTA ont annoncé ensemble le début de la phase de mise en œuvre de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR). Grâce à l'utilisation des données biométriques, cette carte fera mieux que le système de laissez-passer des zones réglementées (LPZR) en place dans les principaux aéroports du Canada et inclura 120 000 employés. La technologie biométrique est utilisée dans le monde entier par les organismes chargés de la sûreté et de la police afin d'authentifier l'identité et jouera un rôle important pour garder les aéroports du Canada et le ciel sûrs.

Les administrations aéroportuaires sont entièrement responsables de la délivrance, du suivi et de la vérification de la CIZR. L'ACSTA fournit des systèmes d'accès et la technologie aux administrations aéroportuaires afin d'inscrire les employés.



Le profil du programme de CIZR de l'ACSTA a été dressé dans l'édition de janvier / février 2005 du Canadian Security Magazine. Cet article fait valoir la complexité technique des technologies de scannage des empreintes digitales et rétinienne, les délais requis pour inscrire les personnes, ainsi que les questions de réglementation et de confidentialité. Le cadre de réglementation de la CIZR sera la première loi promulguée au Canada qui inclut l'exigence de soumettre des données biométriques, ce qui en fera également une question complexe d'un point de vue juridique.



À l'horizon...

L'ACSTA continue à déployer l'équipement dans les aéroports sur une base volontaire. Plusieurs aéroports ont exprimé la volonté de faire l'essai de la CIZR, et l'ACSTA est prête à travailler avec ces aéroports et les autres qui sont prêts sur le plan opérationnel à incorporer la CIZR à leurs systèmes d'accès.

« Je pense que la création de l'ACSTA a apporté un certain nombre d'éléments. Visiblement, en ce qui concerne les immobilisations, il y a considérablement plus de technologies et de meilleures machines pour aider au contrôle que dans le passé. De plus, les améliorations de la formation et des normes et procédures ont également renforcé de manière significative la capacité en matière de sûreté. »

– Cliff Mackay, Président

Association du transport aérien du Canada

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : Sommaire du rendement pour les essais de validation du concept

CRITÈRES DE RENDEMENT	MESURES DU RENDEMENT	DONNÉES SUR LE RENDEMENT	2003/04	2004/05
Efficacité des opérations	Nombre d'aéroports avec la CIZR (prévus / réels)	s.o.		4/4

Les essais opérationnels de la CIZR ont commencé en 2004 et impliquaient quatre principaux aéroports du Canada : l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Kelowna et l'aéroport de Charlottetown. Un cinquième aéroport, l'aéroport international de Calgary, a été ajouté à la fin du printemps 2005. L'inscription à la carte CIZR a été achevée dans deux des aéroports plus petits qui organisaient des essais opérationnels. Alors que le programme de la CIZR fait la transition des essais opérationnels au déploiement complet, l'inscription à la carte CIZR et son utilisation augmenteront.

Programme national de formation et de certification

Le programme national de formation et de certification est fondé sur un cadre exhaustif d'« amélioration continue » qui permet à l'ACSTA de satisfaire à toutes les responsabilités qui lui sont mandatées. L'investissement de l'ACSTA dans son programme de formation produit des agents de contrôle hautement qualifiés, professionnels et bien informés qui reçoivent constamment une rétroaction positive de la part des intervenants internes et des intervenants de l'extérieur. L'ACSTA offre une formation en salles de classe de 64 heures à chaque nouvel agent de contrôle. L'ACSTA fournit également une formation en milieu de travail dont l'ampleur augmente lorsqu'un agent de contrôle progresse. Par exemple, en plus des heures de formation en salles de classe, un agent de contrôle de niveau 3 achèvera 60 heures de formation en milieu de travail.

Examen des programmes

En 2004-2005, l'ACSTA a entrepris un examen de ses programmes de formation et de certification. Par conséquent, l'ACSTA a décidé d'incorporer entièrement les processus de certification avec ses programmes de formation en salles de classe et en milieu de travail afin de réaliser des efficacités et de rationaliser le processus général de formation et de certification. Les conseillers en apprentissage et en rendement de l'ACSTA formeront, certifieront et fourniront un accompagnement en matière de rendement à tous les agents de contrôle afin de s'assurer qu'ils satisfont aux normes de rendement en permanence.

L'ACSTA a également décidé d'utiliser ses ressources internes pour la partie prestation et établissement des calendriers de son programme de formation qui était imparti auparavant. Il est prévu que l'utilisation des ressources internes pour cette fonction permettra à l'ACSTA d'être plus efficace, de développer des connaissances internes importantes et d'améliorer la cohérence et la qualité de la formation. Afin d'assurer une transition harmonieuse sans interruption des calendriers des cours ou de la prestation de la formation, l'ACSTA a mis en place les ressources nécessaires et a informé tous les prestataires de services de la modification, y compris l'établissement d'un centre d'appels provisoire afin de fournir une aide additionnelle en fonction des besoins.

Satisfaction professionnelle

Le taux d'attrition des agents de contrôle de l'ACSTA au cours des six derniers mois était en moyenne de 12,5 %. Ce taux est bien en deçà des taux d'attrition connus actuellement dans l'industrie de la sûreté.

L'ACSTA est fière d'avoir un effectif d'agents de contrôle hautement qualifié et motivé. C'est pour cette raison qu'en assumant la responsabilité du contrôle préembarquement, l'ACSTA a augmenté les niveaux de salaire et plus que triplé la formation. L'ACSTA a travaillé et continuera à travailler en étroite collaboration avec ses fournisseurs de services afin de continuer à réduire ses taux d'attrition et à maintenir un effectif stable.

Nouvelle technologie de formation : Tutoriel sur les rayons X et Système de projection d'images de menace

L'ACSTA croit fermement à l'investissement dans les compétences des agents de contrôle. À ce titre, nous lançons deux programmes de logiciel améliorés afin de renforcer la sûreté : un tutoriel sur les rayons X et le Système de projection d'images de menace (SPIM), qui ont tous les deux été très bien reçus par les agents de contrôle.

Le tutoriel sur les rayons X est un programme de formation que l'ACSTA a adopté afin d'aider les agents de contrôle à améliorer leur capacité à identifier des objets dangereux dans les bagages des passagers. Ce programme logiciel simule l'expérience de l'utilisation d'un appareil de radiographie pour les bagages. D'une manière très similaire à un jeu vidéo à plusieurs niveaux, le tutoriel sur les rayons X collecte les données à partir des réponses de l'utilisateur afin de créer un programme de formation spécifique et adapté à chaque agent de contrôle.

La bibliothèque d'images s'élève à des milliers et est constamment mise à jour pour inclure les derniers objets menaçants. Le tutoriel sur les rayons X est utilisé à l'heure actuelle comme outil de formation dans les principaux aéroports d'autres territoires de compétence, y compris les États-Unis et l'Allemagne.

Le SPIM est un programme logiciel qui superpose des images d'objets dangereux (par ex. pistolet, couteau, dispositif explosif de circonstance) sur l'image à rayons X d'un bagage de cabine réel lors du processus de contrôle.

À l'automne 2004, l'ACSTA a mené avec succès des essais opérationnels du tutoriel sur les rayons X et du SPIM. D'après le succès des essais, l'ACSTA a confirmé que le déploiement du tutoriel sur les rayons X et du SPIM aidera à améliorer la détection d'objets dangereux par les agents de contrôle et à augmenter leur vigilance lorsqu'ils font fonctionner l'équipement à rayons X.

À l'horizon...

Le tutoriel sur les rayons X et le SPIM seront entièrement déployés dans les aéroports restants pendant la seconde moitié de l'année financière 2005-2006.

Sommaire du rendement

Afin d'appuyer les exigences accrues en matière de dotation du personnel pour un équipement spécialisé de SDE associé au transfert permanent du plan national de déploiement, plus de 2 000 cours de formation (niveau avancé) ont été suivis en 2004-2005, ce qui représente une augmentation de 71 % par rapport à 2003-2004. Comme en 2003-2004, plus de 1 000 agents de sûreté ont été formés au niveau 3 afin de soutenir les besoins en ressources des programmes de CPE et de CNP et de traiter de l'attrition.

Programme de contributions aux services de police aux aéroports

L'ACSTA maintient des ententes de financement avec les huit aéroports les plus importants du Canada. En 2004, nous avons mené un examen de la répartition actuelle des subventions et nous avons déterminé qu'une nouvelle formule de financement était requise pour rendre le programme équitable. L'ACSTA a terminé des consultations avec les aéroports au sujet de cette nouvelle formule de financement et prévoit de la mettre en œuvre d'ici à la fin de l'année courante. Les répartitions des subventions seront évaluées et examinées tous les ans et chaque aéroport devra toujours présenter à l'ACSTA, tous les trimestres, des rapports financiers faisant l'objet d'une vérification indépendante. L'ACSTA a également signé des ententes provisoires avec d'autres aéroports admissibles : London et Kelowna.

L'ACSTA entreprend à l'heure actuelle une évaluation formative des programmes afin d'examiner les frais des services de police assumés par les administrations aéroportuaires et d'évaluer la nature des interventions de la police pour s'assurer que le programme répond aux objectifs énoncés.

Sommaire du rendement

L'ACSTA supervise ce programme dans une perspective d'administration des subventions. Transports Canada vérifie l'application des règlements par les aéroports afin de mesurer l'efficacité de la sûreté. En termes d'efficacité des opérations, l'ACSTA mène des vérifications des états financiers afin de s'assurer que le financement est appliqué conformément aux ententes qu'elle signe avec les administrations aéroportuaires. Une évaluation formative est en cours à l'heure actuelle dont les résultats seront disponibles à l'été 2005.

Collaboration avec les organismes d'application de la loi

L'ACSTA a assisté à la réunion des chefs des services de police des aéroports canadiens à Montréal en mars 2005. La réunion, qui comprenait des représentants des organismes d'application de la loi, des compagnies aériennes et de Transports Canada, a donné l'occasion à l'ACSTA de débattre de divers problèmes ayant trait aux rôles et aux responsabilités de la sûreté du transport aérien.

Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)

La GRC fournit des agents de la sûreté aérienne à bord des aéronefs commerciaux afin d'éviter qu'une personne non autorisée prenne le contrôle d'un aéronef commercial canadien. En vertu des dispositions de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA verse des paiements à la GRC pour la prestation de ce service. L'ACSTA continue à travailler en étroite collaboration avec la GRC afin de s'assurer que le programme est géré de manière adéquate et qu'elle utilise les ressources de manière appropriée.

Sommaire du rendement

La GRC assume la responsabilité de tous les aspects opérationnels de ce programme et est chargée d'assurer l'efficacité de ce programme sur le plan de la sûreté. L'ACSTA surveille l'administration des fonds de ce programme et impartit un marché à une entreprise indépendante pour qu'elle procède à des évaluations régulières.

Programmes de communications

L'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec les administrations aéroportuaires, les agents de voyage et d'autres intervenants afin d'informer davantage le public de l'importance de la sûreté aérienne. L'ACSTA croit que ses efforts de sensibilisation du public obtiennent des résultats. Nous encourageons les passagers à visiter notre site Web à www.acsta-catsa.gc.ca où ils trouveront des renseignements utiles sur les procédures de contrôle préembarquement, ainsi que des conseils pour emballer les bagages de cabine et les bagages enregistrés.

Selon M. Duchesneau, président et chef de la direction de l'ACSTA, « des voyageurs mieux préparés et mieux informés au sujet de ce qu'ils peuvent et ne peuvent pas inclure dans leurs bagages de cabine contribuent à rehausser la sûreté aérienne, à réduire les retards aux points de contrôle préembarquement et, ainsi, à rendre le processus de contrôle plus efficace et le voyage plus agréable ».

Programmes de communications :

Sommaire du rendement

CRITÈRES DE RENDEMENT	MESURES DU RENDEMENT	DONNÉES SUR LE RENDEMENT 2003/04	2004/05
Efficacité des opérations	Visites du site Web	316 899	610 547

Rien qu'en mars 2005, le site Web de l'ACSTA a reçu 205 978 visites (par comparaison avec 41 426 en mars 2004). L'augmentation substantielle des visites du site Web en mars peut être attribuée à la première campagne publicitaire en ligne de l'ACSTA (qui a fourni un lien direct avec le site Web de l'ACSTA), ainsi que le passage à l'antenne de capsules de 30 secondes sur Weather Network/Météo Média, enRoute TV d'Air Canada, les salons du voyage et les stations de cablôdiffusion communautaires. Les efforts de la campagne publicitaire de sensibilisation du printemps sont estimés avoir touché un total de 18 790 000 Canadiens.

Efficacité des opérations	Nombre de produits de sensibilisation distribués	22 963 (données partielles uniquement)	607 918
---------------------------	--	--	---------

Les produits de sensibilisation comprennent, par exemple, les brochures et les signets, qui décrivent d'importants conseils d'emballage et les informations personne-ressource de l'ACSTA.

En 2003-2004, l'ACSTA a commencé à distribuer des brochures d'information par l'entremise du service 1-800-O Canada. En 2004-2005, l'ACSTA a continué à fournir des brochures à ce service et a élargi sa distribution de produits d'information à travers le Canada pour inclure les hôtels, les compagnies aériennes (par exemple, 500 000 brochures ont été distribuées à Air Transat) et les aéroports, ainsi que les librairies et les bibliothèques.

Service à la clientèle	Nombre de demandes de renseignements du public	1 536 (données du deuxième trimestre manquantes)	3246
------------------------	--	--	------

L'ACSTA attribue l'augmentation générale des demandes de renseignements du public à la sensibilisation grandissante du grand public à l'organisme grâce au lancement de plusieurs nouvelles formes de campagnes de communications pour faire la publicité des programmes de l'ACSTA auprès des voyageurs. Par exemple, les publicités sur le Web utilisées au cours de la campagne publicitaire du printemps ont remporté des commentaires positifs du public sur l'ACSTA. Comme preuve de la portée de ces publicités, lorsqu'on compare le nombre de demandes de mars 2004 (349) à mars 2005 (552), l'ACSTA a observé une augmentation de 58 %.

Customer service	Résultats de la recherche sur l'opinion publique	s.o.	Deux sondages menés dans 16 aéroports (taille totale de l'échantillon : 2 830)
------------------	--	------	--

Résultats de l'hiver 2004 : Expérience générale du contrôle de sûreté : 93 % satisfaits ; Délai pris pour le contrôle : 93 % satisfaits ; Niveau de professionnalisme de l'agent : 91 % satisfaits ; Niveau de courtoisie / respect avec lequel vous traitent les agents : 91 % satisfaits.

Résultats du printemps 2005 : Expérience générale du contrôle de sûreté : 94 % satisfaits ; Délai pris pour le contrôle : 91 % satisfaits ; Niveau de professionnalisme de l'agent : 91 % satisfaits ; Niveau de courtoisie / respect avec lequel vous traitent les agents : 90 % satisfaits.

Analyse



Commentaires et analyse de la direction



« En tant qu'organisme chargé de la sûreté, nous mesurons notre succès global en fonction de notre efficacité à détecter et empêcher des menaces. À titre de société d'État à financement public, nous nous préoccupons également de l'efficacité avec laquelle nous réalisons cette efficacité. »

– Michael J. McLaughlin, CMA, FCMA, Vice-président et Chef de la direction financière

Les commentaires et l'analyse des résultats d'exploitation et la situation financière de l'ACSTA doivent être lus à la lumière des états financiers et des notes qui figurent dans le présent rapport annuel. Le résumé suivant donne un aperçu des principales données comparatives en milliers de dollars. Aux fins de la vérification des états financiers de l'ACSTA, la vérificatrice générale a accès à tous les dossiers. Conformément à l'article 32 de la *Loi sur l'ACSTA*, l'information portant sur les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien est regroupée avec celle d'autres programmes. Tous les chiffres présentés dans les commentaires et l'analyse de la direction sont exprimés en milliers de dollars.

Principales données financières

	Exercice 2004-2005	Exercice 2003-2004	Budget 2004-2005
Total des crédits comptabilisés	489 250	351 415	-
Financement de l'exploitation	268 251	234 505	-
Financement des immobilisations	220 999	116 910	-
Encaisse	158 804	44 241	-
Débiteurs	19 922	61 698	-
Stock	15 127	9 273	-
Immobilisations (net d'amortissement)	428 572	239 576	-
Acquisitions de SDE	207 804	112 899	215 670
Acquisitions de CIZR	6 151	1 864	1 055
Acquisitions de CNP	578	3 977	2 903
Autres acquisitions d'immobilisations	3 358	11 359	2 405
Créditeurs et charges à payer	171 238	100 069	-
Financement d'immobilisations reporté	431 432	239 097	-
Contrôle pré-embarquement	164 097	156 872	163 663
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	85 091	55 465	128 155
Services administratifs	31 452	25 419	32 186
Contrôle des non-passagers	12 164	1 207	13 295
Carte d'identité de zone réglementée	2 080	808	9 469



Financement

Les crédits du Trésor constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Une faible partie provient de revenus d'intérêt. À la fin de mars 2004, le Parlement a approuvé un crédit de 503 675 \$ pour l'exercice de 2005. Une utilisation prudente des ressources a résulté en une partie non utilisée du crédit parlementaire de 2005 de 14 425 \$ (32 285 \$ en 2004). Le total des crédits pour l'exercice s'est élevé à 489 250 \$: 220 999 \$ pour les immobilisations et 268 251 \$ pour les dépenses de fonctionnement.

Situation financière

Encaisse

Le solde de l'encaisse au 31 mars 2005 est de 158 804 \$. Il était de 44 241 \$ à la même date l'année précédente. L'augmentation de 114 563 \$ correspond à une hausse des dépenses en 2004-2005. Nous sommes à l'apogée du Plan national de déploiement, et les paiements exigibles pour les achats d'équipement de SDE, les travaux d'intégration en cours et les programmes de police des aéroports au 31 mars 2005 s'élèvent à 125 832 \$. Les paiements aux fournisseurs de services de contrôle pour des travaux effectués avant le 31 mars se traduiront en outre par des débours de 24 199 \$ principalement en avril 2005.

Débiteurs

Le solde des débiteurs est de 19 922 \$ à la fin de l'exercice. Une somme de 19 856 \$ représente le montant à recouvrer de la taxe sur les produits et services et de la taxe de vente provinciale. La diminution de 41 776 \$ par rapport à l'année précédente est attribuable à une surveillance plus étroite, exercée à l'approche de la fin de l'exercice, des besoins en trésorerie liés au déploiement de l'équipement de SDE et aux services de contrôle. Par conséquent, nous avons puisé dans les crédits les fonds nécessaires pour régler en avril les dépenses effectuées en mars 2005.

Stocks

Les stocks, qui comprennent les pièces de rechange de SDE et les cartes d'identité de zone réglementée (CIZR), sont passés de 9 273 \$ à 15 127 \$. Cette hausse s'explique par l'ajout de pièces de rechange au fur et à mesure que de l'équipement SDE est acheté et déployé. Les pièces de rechange de SDE sont gardées dans des endroits stratégiques au Canada. Elles servent à réduire au minimum le temps d'interruption de l'équipement de SDE. Le stock de CIZR devrait être distribué au cours du prochain exercice.

Immobilisations

Des immobilisations d'une valeur comptable nette de 428 572 \$ sont comptabilisées au 31 mars 2005. Elles étaient de 239 576 \$ à la fin de l'exercice précédent. Le solde de 428 572 \$ représente le coût des actifs de 472 767 \$ moins l'amortissement cumulé de 44 195 \$. Les acquisitions de l'exercice s'élèvent à 217 891 \$, réparties comme suit : 207 804 \$ pour l'équipement de SDE, 6 729 \$ pour les biens du CIZR et du CNP, et 3 358 \$ pour d'autres immobilisations. Les déboursés relatifs aux acquisitions de l'exercice s'élèvent à 214 700 \$.

Créditeurs et charges à payer

Le solde des créditeurs et des charges à payer est passé de 100 069 \$ en 2004 à 171 238 \$ en 2005. Cette hausse des créditeurs et des charges à payer résulte du déploiement de l'équipement de SDE au cours du dernier trimestre de l'exercice, ainsi que d'une augmentation des activités de fonctionnement connexes. Du total des créditeurs et des charges à payer, 125 832 \$ (74 %) se rapportent à l'équipement de SDE, aux coûts d'intégration et aux programmes de police des aéroports. Un montant de 24 199 \$ (14 %) représente des services de contrôle à payer.

Financement des immobilisations reporté

Le financement d'immobilisations reporté rend compte de la nature du financement de l'ACSTA, les acquisitions des immobilisations étant faites à même le Trésor. Pour cette raison, le financement d'immobilisations reporté compense en grande partie la valeur non amortie des immobilisations au bilan.

R é s u l t a t s d ' e x p l o i t a t i o n

Contrôle pré-embarquement

Les dépenses liées au contrôle pré-embarquement ont augmenté de 156 872 \$ à 164 097 \$ entre 2004 et 2005. La majeure partie de l'augmentation s'explique par les hausses contractuelles prévues des paiements aux fournisseurs de services de contrôle en raison des augmentations de salaire ainsi que du nombre plus élevé de lignes de contrôle déployées dans les aéroports. Les dépenses de 2005 sont conformes au budget de 163 663 \$.

Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés

Les dépenses des programmes de police pour la sûreté du transport aérien et du contrôle des bagages enregistrés pour l'exercice 2005 se sont élevées à 85 091 \$ par rapport à 55 465 \$ pour l'exercice précédent. Les coûts budgétisés pour 2005 étaient de 128 155 \$. L'écart entre le budget et le réel est principalement attribuable à l'amortissement de l'équipement de SDE. Le budget 2005 ne tenait pas compte du changement apporté à la politique de l'ACSTA sur l'amortissement des immobilisations en mars 2004. De plus, les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien ne se sont pas encore pleinement prévalus des fonds affectés sous forme de contributions. Les coûts compris dans cette catégorie comprennent les paiements de contributions à certaines administrations aéroportuaires pour compenser partiellement les coûts des services de police ainsi que le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens, qui place des agents de la GRC sur les vols.

Services administratifs

Des dépenses de services administratifs de 31 452 \$ sont inscrites à l'état des résultats de l'exercice terminé le 31 mars 2005. Le chiffre correspondant pour l'exercice terminé le 31 mars 2004 est 25 419 \$. Les dépenses réelles pour 2005 correspondent au budget de 32 186 \$. Ces coûts comprennent les salaires des employés, les avantages sociaux, les services professionnels, les assurances, ainsi que les loyers et les coûts liés aux installations. Les services administratifs de l'ACSTA soutiennent l'exploitation grâce aux fonctions suivantes : les technologies de l'information, les ressources humaines, la stratégie, la planification, la comptabilité et diverses activités comprenant notamment la sensibilisation du public, les services juridiques, les achats et la passation de marchés. Au terme de sa troisième année d'activités, l'ACSTA a atteint un certain équilibre dans la gestion de l'entreprise. Comme toute l'infrastructure était à mettre en place au moment de la création de l'ACSTA, il a fallu penser et mettre en œuvre tous les systèmes nécessaires. En outre, l'ACSTA a dû répondre aux demandes pressantes de renseignements sur ses activités de la part des parlementaires et des organismes centraux. Pour ce faire, elle a augmenté le personnel et déployé de nouveaux systèmes.

Contrôle des non-passagers et cartes d'identité des zone réglementée

Les dépenses du contrôle des non-passagers de l'exercice, dont le budget était de 13 295 \$, se sont élevées à 12 164 \$. Elles se chiffraient, en 2004, à 1 207 \$. En 2005, le programme de contrôle des non-passagers a été mis en œuvre dans 29 aéroports. Les dépenses pour la carte d'identité de zone réglementée ont été de 2 080 \$ en 2005 par rapport à 808 \$ en 2004. Le budget prévu était de 9 469 \$. Le lancement du programme a été différé dans l'attente du règlement nécessaire. Les coûts de déploiement des CIZR de 5 200 \$ ont été reclassifiés à titre de dépenses d'immobilisations.

Excédent net de l'exercice

L'excédent net de l'exercice a été de 2 871 \$ comparé à 6 679 \$ pour l'exercice précédent.



Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Déclaration de la responsabilité de la direction

De l'exercice terminé le 31 mars 2005

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

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

Le comité de vérification du Conseil d'administration, composé uniquement d'administrateurs externes, se réunit fréquemment avec le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, et la direction pour veiller à ce que les actifs de l'organisation soient protégés adéquatement et pour examiner l'information financière et les systèmes de contrôle interne de l'Administration.

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

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

Le 29 juin 2005

Michael J. McLaughlin, CMA, FCMA
Vice-président et chef de la direction financière



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2005 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 2005 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, compte tenu de l'application rétroactive du changement apporté à la méthode de comptabilisation relative aux obligations liées à la mise hors service des immobilisations expliqué à la note 3 b) afférente aux états financiers, 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 aux règlements administratifs de l'Administration.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada
Le 29 juin 2005



Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Bilan

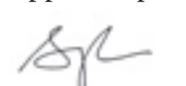
Au 31 mars

(en milliers de dollars)

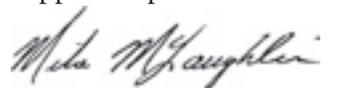
	2005	2004
Actif		Redressé (note 3)
À court terme		
Encaisse	158 804 \$	44 241 \$
Débiteurs (note 5a)	19 922	61 698
Stocks	15 127	9 273
Frais payés d'avance	3 762	1 091
Dépôts sur l'achat d'immobilisations (note 6)	272	2 521
	197 887	118 824
Immobilisations (note 6)	428 572	239 576
	626 459 \$	358 400 \$
Passif et avoir		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 5b)	171 238 \$	100 069 \$
Avantages sociaux futurs (note 7)	1 189	523
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 8)	4 415	3 397
Financement d'immobilisations reporté (note 9)	431 432	239 097
	608 274	343 086
Avoir du gouvernement du Canada		
Avoir	18 185	15 314
	626 459 \$	358 400 \$

Engagements (note 12) et passifs éventuels (note 15)

Approuvé par le Conseil d'administration


Murray Sigler
Administrateur

Approuvé par la direction


Michael J. McLaughlin, CMA, FCMA
Vice-président et chef de la direction financière

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des résultats et de l'avoir de l'exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)

	2005	2004
		Redressé (note 3)
Charges		
Contrôle pré-embarquement (note 10)	164 097 \$	156 872 \$
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	85 091	55 465
Services administratifs	31 452	25 419
Contrôle des non-passagers	12 164	1 207
Carte d'identité de zone réglementée	2 080	808
	<u>294 884</u>	<u>239 771</u>
Produits		
Produit d'intérêts	1 026	1 171
Gain (perte) de change	(186)	782
	<u>294 044</u>	<u>237 818</u>
Perte d'exploitation nette avant le financement public		
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 4)	268 251	234 505
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)	28 664	9 992
	<u>296 915</u>	<u>244 497</u>
Excédent net de l'exercice	<u>2 871</u>	<u>6 679</u>
Avoir au début de l'exercice tel que présenté auparavant	15 314	8 791
Modification de convention comptable (note 3c)	-	(156)
Avoir au début de l'exercice, après redressement (note 3c)	<u>15 314</u>	<u>8 635</u>
Avoir à la fin de l'exercice	<u>18 185 \$</u>	<u>15 314 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des flux de trésorerie
de l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2005	2004
		Redressé (note 3)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Excédent net de l'exercice	2 871 \$	6 679 \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations (note 6)	28 895	10 175
Charge de désactualisation (note 8)	76	58
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)	(28 664)	(9 992)
Avantages sociaux futurs	666	358
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie (note 14)	104 420	18 477
	<u>108 264</u>	<u>25 755</u>
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations (note 4)	220 999	116 910
	<u>220 999</u>	<u>116 910</u>
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(214 700)	(130 099)
	<u>(214 700)</u>	<u>(130 099)</u>
Augmentation nette de l'encaisse	114 563	12 566
Encaisse au début de l'exercice	44 241	31 675
Encaisse à la fin de l'exercice	158 804 \$	44 241 \$

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie – Note 14

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

1 Autorisation, objectifs et programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la « *Loi sur l'ACSTA* »), qui est entrée en vigueur le 1er 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.

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

Le principal objectif de l'ACSTA est de poursuivre les objectifs du gouvernement 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 pré-embarquement des passagers et de leurs effets personnels;
2. le contrôle des bagages enregistrés;
3. les ententes de contribution pour les services de police aux aéroports;
4. le contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports;
5. la carte d'identité de zone réglementée dans les grands aéroports canadiens;
6. le Programme canadien de protection des transporteurs aériens.

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports et à la carte d'identité de zone réglementée dans les grands aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien. La planification initiale de ces responsabilités a été effectuée au cours de la période de novembre 2002 à mars 2004, et la mise en œuvre a commencé après le 1^{er} avril 2004.

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

2 Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) 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, 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 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 la maintenance du matériel et les cartes d'identité de zone réglementée. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré ou du coût de remplacement.

(c) Immobilisations

Les immobilisations transférées de Transports Canada à la création de l'ACSTA ont été comptabilisées à la valeur comptable à cette date. Les immobilisations 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, comme suit :

Matériel de contrôle pré-embarquement	5 – 7 années
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	7 années
Matériel de contrôle des non-passagers	7 années
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité de zone réglementée	7 années
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	3 années
Matériel et ameublement de bureau	5 années

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

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

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

(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 la période au cours de laquelle les obligations naissent. Le coût de mise hors service des immobilisations est intégré dans la valeur comptable de l'actif.

L'Administration examine chaque année le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations 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 charges de désactualisation tandis que les variations 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.

Le coût de la mise hors service d'une immobilisation capitalisé et intégré dans la valeur comptable des immobilisations est amorti sur la durée de vie utile 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 de retraite et avantages sociaux 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. 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 rendement prévu des placements, 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. 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 avec la nature à long terme des avantages sociaux futurs.

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 les intérêts créditeurs sur les actifs des régimes et l'amortissement des gains ou pertes actuariels sur la durée moyenne résiduelle 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. L'amortissement des coûts déjà engagés, comme le coût des modifications des régimes, est comptabilisé selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs, qui a été établie à 18 ans (2004 – 19 ans) pour le RRE, à 10 ans (2004 – 14 ans) pour le RRS et à 12 ans (2004 – 12 ans) pour les autres régimes d'avantages. Les gains (pertes) actuariels cumulatifs sont amortis sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs dans la mesure où ils dépassent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice, selon le plus élevé des deux.

La dernière évaluation a été effectuée par un actuair indépendant au 31 décembre 2004. La date de mesure utilisée pour déterminer les actifs des régimes et l'obligation au titre des prestations constituées est le 31 décembre 2004. La prochaine évaluation doit être effectuée au 31 décembre 2006.

L'écart cumulatif entre le coût des prestations et les cotisations est présenté au bilan comme une charge à payer.

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

(g) Conversion des devises

Les opérations en devises sont converties aux taux de change en vigueur à la date des opérations. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans la perte d'exploitation nette de l'exercice.

(h) 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

3(a) Correction d'une erreur

Stocks de pièces de rechange

L'ACSTA a identifié un montant de 1 579 \$ de pièces de rechange de matériel qui avaient été passées en charges dans l'exercice terminé le 31 mars 2004. L'ACSTA a décidé de corriger l'erreur et, par conséquent, de redresser les états financiers présentés à titre comparatifs.

3(b) Modification de convention comptable

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

L'ACSTA a adopté le 1^{er} avril 2004 la nouvelle norme de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) relative aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Selon cette nouvelle norme, il faut constater la juste valeur d'un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations dans l'exercice au cours duquel les obligations naissent. Le coût de la mise hors service d'immobilisations est capitalisé et intégré dans la valeur comptable de l'immobilisation et amorti sur la durée de vie utile de l'immobilisation. Conformément au chapitre 3110 du *Manuel de l'ICCA*, l'effet de l'application initiale de ce chapitre a été traité comme une modification de convention comptable et, par conséquent, les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2004 présentés aux fins de comparaison ont été redressés rétroactivement.

Cette modification de convention comptable a pour effet d'augmenter la valeur des immobilisations de 942 \$, d'augmenter les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de 1 018 \$ et d'augmenter la perte d'exploitation nette avant le financement public et l'excédent net de l'exercice de 307 \$.

3(c) Rapprochement des états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2004

Par suite des changements rétroactifs liés à la correction de l'erreur et de la modification de convention comptable, les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2004 ont été redressés comme suit :

	Présenté auparavant	Modification de convention comptable	Correction d'une erreur	Redressement
Bilan				
Stocks	7 694	-	1 579	9 273
Immobilisations	236 576	3 000	-	239 576
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	-	3 397	-	3 397
Avoir à la fin de l'exercice	14 132	(397)	1 579	15 314
État des résultats et de l'avoir				
Contrôle pré-embarquement	158 284	167	(1 579)	156 872
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	55 435	30	-	55 465
Services administratifs	25 375	44	-	25 419
Charges totales	241 109	241	(1 579)	239 771
Perte d'exploitation nette avant le financement public	239 156	241	(1 579)	237 818
Excédent net de l'exercice	5 341	(241)	1 579	6 679
Avoir au début de l'exercice	8 791	(156)	-	8 635
Avoir à la fin de l'exercice	14 132	(397)	1 579	15 314

3(c) Rapprochement des états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2004 (suite)

	Présenté auparavant	Modification de convention comptable	Correction d'une erreur	Redressement
État des flux de trésorerie				
Excédent net de l'exercice	5 341	(241)	1 579	6 679
Amortissement	9 992	183	-	10 175
Charge de désactualisation	-	58	-	58
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie (note 14)	20 056	-	(1 579)	18 477
Notes afférentes aux états financiers				
Valeur comptable nette (note 6)	236 576	3 000	-	239 576

4 Crédits parlementaires

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

	2005	2004
Crédits parlementaires approuvés	503 675 \$	459 676 \$
Montant reporté approuvé pour les exercices ultérieurs conformément au Plan d'entreprise de 2003-2004	-	24 521
Montants reportés approuvés pour les exercices ultérieurs	-	(100 497)
Crédits parlementaires inutilisés	(14 425)	(32 285)
Total des crédits comptabilisés	489 250 \$	351 415 \$
Les crédits ont été comptabilisés comme suit :		
Financement de l'exploitation	268 251 \$	234 505 \$
Financement des immobilisations (note 9)	220 999	116 910
Total des crédits comptabilisés	489 250 \$	351 415 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

5(a) Débiteurs

Les débiteurs sont composés de ce qui suit :

	2005	2004
Crédits parlementaires	- \$	51 513 \$
Taxe sur les produits et services et taxes de vente provinciales à recouvrer	19 856	8 530
Divers	66	1 655
	<u>19 922 \$</u>	<u>61 698 \$</u>

5(b) Crédoiteurs et charges à payer

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

	2005	2004
Mise en œuvre du matériel de contrôle et des programmes de police des aéroports	125 832 \$	58 078 \$
Opérations de contrôle	24 199	20 307
Divers	21 207	21 684
	<u>171 238 \$</u>	<u>100 069 \$</u>

L'ACSTA revoit actuellement sa position en ce qui concerne la taxe de vente au détail et elle mène des discussions avec les autorités fiscales. Se fondant sur les discussions en cours, la direction a évalué qu'il y a un passif fiscal et a comptabilisé sa meilleure évaluation d'un tel passif dans le poste Divers.

6 Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2005	Valeur comptable nette 2004 (redressée-Note 3)
Matériel de contrôle pré-embarquement	50 243 \$	16 450 \$	33 793 \$	34 175 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	233 845	15 127	218 718	125 587
Matériel de contrôle des non-passagers	4 256	566	3 690	3 976
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité de zone réglementée	8 017	1 420	6 597	1 777
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	16 507	7 458	9 049	11 796
Ameublement et matériel de bureau	3 047	1 158	1 889	2 228
Améliorations locatives	8 576	2 016	6 560	7 444
Travaux en cours	148 276	-	148 276	52 593
	<u>472 767 \$</u>	<u>44 195 \$</u>	<u>428 572 \$</u>	<u>239 576 \$</u>

Au 31 mars 2005, des dépôts de 272 \$ (2004 – 2 521 \$) ont été faits pour l'achat d'immobilisations et ont été inscrits au bilan. L'amortissement de l'exercice s'élève à 28 895 \$ (2004 – 10 175 \$ (redressé)).

7 Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi des régimes de retraite à prestations déterminées et offre d'autres avantages de retraite et postérieurs à l'emploi à ses employés. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à pension des cinq meilleurs 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.

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

La juste valeur des actifs du régime à la date de mesure était de 1 122 \$ pour le RRS et de 10 800 \$ pour le RRE. La juste valeur de l'obligation au titre des prestations constituées à la date de mesure était de 647 \$ pour le RRS et de 14 142 \$ pour le RRE.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2005	2004	2005	2004
Variation de la juste valeur des actifs des régimes				
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	7 121 \$	5 283 \$	- \$	- \$
Cotisations de l'ACSTA	2 201	802	-	-
Cotisations des participants aux régimes	686	451	-	-
Versement et transferts des prestations	2 408	156	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	(494)	429	-	-
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	11 922 \$	7 121 \$	- \$	- \$
Variation de l'obligation au titre des prestations constituées				
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	9 336 \$	6 639 \$	1 168 \$	538 \$
Cotisations des participants aux régimes	686	451	-	-
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 847	1 148	414	258
Coût des services passés	-	-	-	-
Intérêts débiteurs	687	521	103	56
Versement et transferts des prestations	2 408	156	-	-
Perte actuarielle (gain actuariel)	(175)	421	134	316
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	14 789 \$	9 336 \$	1 819 \$	1 168 \$
Rapprochement avec la situation de capitalisation				
Passifs non capitalisés	(2 867) \$	(2 215) \$	(1 819) \$	(1 168) \$
Ajustement des cotisations du 4 ^e trimestre	334	600	-	-
Coût des services passés non amortis	718	762	358	373
Perte actuarielle nette non amortie	1 594	731	493	394
Passif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(221) \$	(122) \$	(968) \$	(401) \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

7 Avantages sociaux futurs (suite)

Les actifs des régimes sont détenus par la Standard Life. D'après la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2004, les actifs du RRE étaient composés à 66 % d'actions, à 34 % d'obligations et à 0 % de valeurs à court terme et de liquidités (au 31 décembre 2003 – 65 % d'actions, 35 % d'obligations et 0 % de valeurs à court terme et de liquidités). Selon la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2004, les actifs du RRS étaient composés à 51 % d'actions, à 0 % d'obligations et à 49 % du compte d'impôt remboursable (le 31 décembre 2003, il n'y avait pas d'actifs dans le régime).

Le taux annuel de la hausse hypothétique du coût par participant des prestations pour soins de santé utilisé pour l'évaluation actuarielle des avantages sociaux futurs était de 11 % pour les médicaments et de 9 % pour les soins hospitaliers, taux ramené à 5 % sur 10 ans et stabilisé par la suite (2004 – 11 % pour les médicaments et 9 % pour les soins hospitaliers, ramené à 5 % sur 10 ans), et de 4,5 % pour les soins dentaires (2004 – 4 %). Le taux tendanciel hypothétique du coût des soins de santé pour le prochain exercice est de 9,6 % ramené à 4,9 % sur 10 ans (2004 – 9,6 % ramené à 4,9 % sur 10 ans). Une augmentation d'un point de pourcentage des taux tendanciel hypothétiques du coût des soins de santé aurait entraîné une hausse des coûts des services et des intérêts, et de l'obligation de 108 \$ et de 327 \$ respectivement au titre des avantages postérieurs à l'emploi. Une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciel du coût des soins de santé aurait abaissé les coûts des services et des intérêts et l'obligation de 81 \$ et de 252 \$ respectivement au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

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 présentée dans les notes.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2005	2004	2005	2004
Coût net engagé au titre des prestations au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 847 \$	1 148 \$	414 \$	258 \$
Intérêts débiteurs	687	521	103	56
Perte actuarielle (gain actuariel)	(175)	421	134	316
Rendement réel des actifs des régimes	494	(429)	-	-
Coût net des prestations versées au cours de l'exercice	2 853 \$	1 661 \$	651 \$	630 \$
Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 847 \$	1 148 \$	414 \$	258 \$
Intérêts débiteurs	687	521	103	56
Rendement prévu des actifs des régimes	(552)	(390)	-	-
Amortissement du coût des services passés	43	43	37	37
Amortissement de la perte actuarielle nette	8	-	13	-
Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice	2 033 \$	1 322 \$	567 \$	351 \$

Les avantages sociaux futurs versés pour 2005, qui étaient composés des cotisations de l'ACSTA aux régimes de retraite et des indemnités de départ, se sont élevés à 2 201 \$ (2004 – 802 \$).



Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

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	
	2005	2004	2005	2004
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,75 %	6,75 %	N/A	N/A
Taux d'actualisation du coût des avantages	6,50 %	6,50 %	6,50 %	6,50 %
Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées	6,25 %	6,50 %	6,25 %	6,50 %
Inflation	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	4,75 %	4,75 %	4,75 %	4,75 %

Les employés qui sont mutés de la fonction publique fédérale ont la possibilité de transférer leurs actifs et obligations de retraite au régime de retraite de l'ACSTA lorsqu'un accord réciproque de transfert a été signé ou de les laisser dans le Régime de retraite de la fonction publique jusqu'à leur retraite. La direction a supposé que tous les employés qui en avaient le droit transfèreraient leurs crédits de retraite. On estime que le transfert des avantages de retraite donnera lieu à un passif non capitalisé qui est déjà prévu dans le rapprochement de la situation de capitalisation présentée ci-dessus (voir le coût des services passés non amorti).

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

8 Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

L'Administration 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 2012.

Le passif estimatif est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, des estimations externes du coût de mise hors service de ces immobilisations dans l'avenir et des exigences réglementaires. Le montant total non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations est de 5 076 \$. Le passif est un passif actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 4,44 %.

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 2005 :

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	3 397 \$	2 498 \$
Passifs engagés	942	841
Charge de désactualisation	76	58
Solde à la fin de l'exercice	4 415 \$	3 397 \$

9 Financement d'immobilisations reporté

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

	2005	2004
Financement d'immobilisations reporté au début de l'exercice	239 097 \$	132 179 \$
Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations	220 999	116 910
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(28 664)	(9 992)
Financement d'immobilisations reporté à la fin de l'exercice	431 432 \$	239 097 \$

10 Charges de contrôle pré-embarquements

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé les sommes recouvrées de fournisseurs à la suite d'ajustement de factures. Comme les sommes reçues seront versées au Trésor, l'effet sur la perte nette avant le financement du gouvernement est nul.

11 Instruments financiers

Les instruments financiers de l'ACSTA sont composés de l'encaisse, des débiteurs 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. L'ACSTA ne croit pas que la nature des instruments pose un risque de crédit important. L'ACSTA est aussi exposée à un risque de change du fait que certaines de ses opérations sont libellées en devises. L'ACSTA ne couvre pas actuellement le risque de fluctuation du taux de change.

12 Engagements

Contrats de location-exploitation

L'ACSTA 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
2006	3 335 \$
2007	3 096
2008	2 925
2009	2 741
2010	2 629
2011 à 2013	7 010
	21 736 \$

Autres obligations contractuelles

L'ACSTA a conclu divers contrats pour les trois prochains exercices pour des achats de matériel, des services de contrôle et l'entretien du matériel :

	Exercice se terminant le 31 mars
2006	314 415 \$
2007	171 725
2008	5 924
	492 064 \$

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

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2005

(en milliers de dollars)

13 Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée au gouvernement du Canada, à ses ministères et autres organismes. L'ACSTA conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*.

Pendant l'exercice, l'ACSTA a conclu les opérations suivantes à leur juste valeur entre apparentés, en plus de celles qui sont présentées ailleurs dans les états financiers :

- (a) Gendarmerie royale du Canada (GRC). Pour les raisons exposées à la note 2(h), les charges touchant les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien ne sont pas présentées dans cette note.
- (b) Conseils et Vérification Canada (CVC). Les charges de l'exercice ont totalisé 389 \$, et il n'y a aucun solde à payer dans les créditeurs et charges à payer.
- (c) Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). Les charges de l'exercice ont totalisé 2 125 \$, et le solde impayé de 555 \$ est inclus dans les créditeurs et charges à payer.
- (d) Bureau de la traduction. Les charges de l'exercice ont totalisé 295 \$, et le solde à payer de 59 \$ est inclus dans les créditeurs et charges à payer.
- (e) Transports Canada. Les charges de l'exercice ont totalisé 2 244 \$, et le solde à payer de 2 174 \$ est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

Outre les opérations mentionnées ci-dessus :

- (f) TPSGC fournit des services de gestion de contrats gratuitement à l'ACSTA. Celle-ci ne peut déterminer le coût de ces services. Par conséquent, leur valeur n'est pas comptabilisée dans les états financiers.

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

	2005	2004
Débiteurs	41 776 \$	(16 261) \$
Stocks	(5 854)	(4 875)
Frais payés d'avance	(2 671)	(888)
Créditeurs et charges à payer	71 169	40 501
	104 420 \$	18 477 \$

Les intérêts reçus et comptabilisés pour l'exercice terminé le 31 mars 2005 ont totalisé 1 026 \$ (2004 – 1 171 \$).

15 Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACTSA 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 2005, 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.