



## Rapport annuel 2006

MESURER POUR PRÉVOIR LES RÉSULTATS



Administration canadienne  
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport  
Security Authority

Canada



La mission de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien désignés par le gouvernement.

Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web à l'adresse :  
[www.acsta-catsa.gc.ca](http://www.acsta-catsa.gc.ca)

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

Téléphone : 1(888) 294-2202  
Télécopieur : (613) 991-6726

Courrier électronique : [correspondence@acsta-catsa.gc.ca](mailto:correspondence@acsta-catsa.gc.ca)  
La présente publication est imprimée et reliée au Canada  
No de catalogue CC401-2006  
ISBN 0-662-49193-9



L'ACSTA dédie la présente publication à la mémoire de Michael Weeks, directeur général, Contrats de service de contrôle. Michael est décédé en 2005 après une courte et courageuse lutte contre le cancer. Son professionnalisme, son sens de l'humour et son approche positive à l'égard du travail et de la vie manqueront non seulement à ses amis et collègues de l'ACSTA, mais également à tous les intervenants de l'industrie canadienne de l'aviation.



# TABLE DES MATIÈRES



## RAPPORT ANNUEL 2006

Glossaire [\\_4](#)

LACSTA en chiffres [\\_5](#)

Message du président du Conseil d'administration [\\_7](#)

Message du Président et Chef de la direction [\\_8](#)

Qui sommes-nous? [\\_10](#)

Bilan de l'année [\\_12](#)

Alors et maintenant : Les quatre premières années de l'ACSTA [\\_15](#)

Rendement de l'ACSTA [\\_17](#)

Préparer l'avenir [\\_33](#)

Gouvernance et gestion de la société [\\_34](#)

Rapport de gestion [\\_43](#)

États financiers vérifiés [\\_49](#)

# GLOSSAIRE



**Les 8 aéroports les plus occupés du Canada** - Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa, Toronto (Pearson), Vancouver, Winnipeg.

**Les principaux aéroports du Canada** - Comprend les « aéroports les plus occupés » susmentionnés, de même que : Charlottetown, Fredericton, Gander, Iqaluit, Kelowna, London, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint-Jean (N.-B.), Saint-Jean (Terre-Neuve), Saskatoon, Sudbury, Toronto (centre-ville), Thunder Bay, Victoria, Whitehorse, Windsor, Yellowknife.

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

**CIZR** - Carte d'identité de zone réglementée : carte d'identité émise à tous les employés qui sont autorisés à entrer dans les zones réglementées des principaux aéroports du Canada.

**CNP** - Contrôle des non-passagers : le contrôle de non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes et le personnel des concessions.

**CPE** - Contrôle pré-embarquement : le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et des bagages de cabine

**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 de façon continue.

# L'ACSTA en chiffres



**39 millions** Le nombre de passagers contrôlés

**60 millions** Le nombre de bagages contrôlés

**700 000** Le nombre de contrôles de sûreté d'employés dans les aéroports

**4 400** Le nombre d'agents de contrôle formés et contractuels

**6 000** Le nombre de pièces d'équipement destinées aux opérations

**650 000** Le nombre d'articles interdits interceptés

**2,5 %** Le pourcentage de l'augmentation du volume de passagers depuis 2004-2005

**94 %** Le taux de satisfaction des passagers

**89** Le nombre d'aéroports désignés au Canada



G513



# Message du président du Conseil d'administration



Lorsque je repense à ma première année à la présidence du Conseil d'administration de l'ACSTA, deux éléments me viennent immédiatement à l'esprit.

Le premier est que le Conseil d'administration a simplifié énormément mon intégration à l'ACSTA grâce à l'aide fournie. J'ai la chance d'assurer la présidence d'un Conseil d'administration dynamique, formé de membres expérimentés et engagés, qui participent activement à chacune des réunions. Grâce à cet engagement, je me sens mieux outillé pour assumer ma tâche de président et je tiens à remercier les membres du Conseil d'administration. J'aimerais également remercier deux anciens membres du Conseil d'administration de leur contribution. Il s'agit de Darrel G. Smith et de Murray Sigler qui ont quitté le Conseil d'administration en 2005. Je tiens également à dire un grand merci à mon prédécesseur, Brian Flemming, qui a été le premier président de l'ACSTA et qui a dirigé l'Administration pendant toute la phase de démarrage.

Le second élément est que ma première année à la tête de l'ACSTA a été une année très occupée pour l'Administration. L'ACSTA est actuellement sujette à un examen législatif quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*. Cet examen est essentiel pour l'ACSTA, car il porte sur la définition de son rôle et l'avenir de la sûreté du transport aérien. Le Bureau du vérificateur

général du Canada mène également à bien un examen spécial de l'ACSTA en vertu de la . Dans le cadre de cet examen, le BVG vérifie les systèmes et les pratiques de l'Administration, puis il fera rapport de ses conclusions au Conseil d'administration. La charge de travail des employés de l'ACSTA a considérablement augmenté en raison de ces deux initiatives. Au nom du Conseil d'administration, j'aimerais remercier les employés de leur collaboration à l'appui de l'examen quinquennal et de l'examen spécial, tout cela en plus d'une charge de travail déjà très exigeante.

Il est indéniable que l'examen quinquennal fournira matière à réflexion quant à l'orientation stratégique future de l'ACSTA. Dans le cadre de sa retraite stratégique en septembre dernier, le Conseil d'administration a examiné l'avenir de l'ACSTA. La phase de « déploiement » est maintenant terminée et fait place aux activités continues. Le Conseil a fixé les objectifs stratégiques suivants pour l'ACSTA : la flexibilité opérationnelle afin que l'ACSTA soit en mesure de cibler les ressources en fonction des menaces; la souplesse financière afin de planifier, d'établir et de maintenir ses systèmes de sûreté; l'accès à de l'information de base vérifiable et utile afin d'être en mesure de répondre aux nouvelles menaces et de guider l'innovation; l'établissement de partenariats solides afin d'assurer une communication ouverte et la réciprocité nécessaires pour faciliter l'exécution d'un programme commun en matière de sûreté. Conformément au thème du rapport annuel 2006, la mesure des résultats permettra à l'ACSTA de rendre des comptes et de faire une représentation graphique des progrès réalisés en vue de l'atteinte de ses objectifs.

La nature des menaces a changé depuis la création de l'ACSTA et l'Administration doit continuer à s'adapter afin de contrer les nouveaux risques. Faire le contraire serait ignorer ce que l'histoire nous a appris : ceux qui ne s'adaptent pas échouent. L'ACSTA sait qu'elle ne peut pas se reposer sur ses lauriers des quatre premières années d'existence. Tout en continuant la prestation quotidienne de services de contrôle efficaces, l'ACSTA doit également tenir compte des nouvelles menaces dans l'organisation de ses activités.

Même s'il est impossible de prédire l'avenir, l'ACSTA s'engage à continuer de collaborer avec Transports Canada, les autres intervenants du gouvernement, de même qu'avec ses partenaires du secteur de l'aviation et de la sûreté, afin de remplir son mandat et son rôle essentiel : sécuriser le système de transport aérien.

A handwritten signature in black ink that reads "M. Baril".

Maurice Baril, général retraité, C.M.M., M.S.M., CD  
Président du Conseil d'administration

# Message du Président et Chef de la direction



*Je suis heureux de vous présenter le quatrième rapport annuel de l'ACSTA intitulé « Mesurer pour prévoir les résultats ».*

Je vous présente ce rapport sur une note positive. En effet, l'ACSTA a réussi à faire en sorte que le transport aérien soit une cible renforcée pour les terroristes et elle s'est transformée en une administration crédible, responsable et experte de la sûreté du transport aérien. Nos employés et les agents de contrôle de première ligne sont au coeur de cette réussite. Ils se sont engagés à faire en sorte que l'ACSTA atteigne ses objectifs et ils voient à l'excellence des services de sûreté.

## ÉVALUATION

Les terroristes disposent de moyens sophistiqués et des ressources nécessaires, ils sont flexibles, s'adaptent aux nouvelles réalités, ils sont très dévoués et surtout très dangereux. Le Canada n'est pas à l'abri du terrorisme et l'industrie de l'aviation civile est une cible potentielle pour les terroristes. L'ACSTA doit composer avec cette réalité dans ses activités quotidiennes.

En raison de la nature des menaces terroristes, il est essentiel que l'ACSTA pense et soit créative dans ses activités, afin d'adopter les nouvelles idées et les innovations. Par-dessus tout, l'ACSTA doit être une administration *agile et résiliente*, capable de détecter et de dissuader le terrorisme, mais également d'intervenir de façon efficace et efficiente en cas d'attaque et de reprendre ses activités par la suite.

## PROTECTION

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a réussi à ajouter de nouveaux niveaux de sûreté au système, et à renforcer les niveaux déjà en place. L'une des plus belles réussites à ce jour est liée au domaine du contrôle des bagages enregistrés. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, l'ACSTA contrôle la présence d'explosifs dans la totalité des bagages enregistrés et ce dans les 89 aéroports désignés au Canada. L'ACSTA a déployé des systèmes de détection d'explosifs de pointe, un investissement d'un demi milliard de dollars de la part du gouvernement. Les équipements ont été livrés avant la date prévue et à un coût inférieur au budget. Le Canada surpasse maintenant les normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'égard du contrôle des bagages enregistrés.

L'une des autres réussites de l'ACSTA : les progrès réalisés dans la mise en oeuvre de la Carte d'identité de zone réglementée qui utilise la biométrie pour identifier formellement les titulaires de la carte. À ce jour, 30 000 employés travaillant dans neuf des principaux aéroports du Canada sont inscrits au programme. À la fin de la période d'inscription, 120 000 employés seront inscrits dans les principaux aéroports.

Les agents de contrôle sont un lien crucial et essentiel dans la chaîne de sécurité et sont responsables d'aider à protéger les passagers. Par conséquent, au cours de la dernière année, l'ACSTA a amélioré son programme de formation des agents de contrôle. En effet, elle a mis en oeuvre deux modules avancés de formation assistée par ordinateur, à savoir le X-Ray Tutor et le Système de projection d'images de menaces. L'objectif est de motiver les agents, de renforcer leur confiance et de leur permettre de perfectionner leurs habiletés de contrôle, afin que l'ACSTA puisse continuer à relever les normes de rendement et s'adapter continuellement aux nouvelles menaces.

## INTERVENTION

Au cours de la dernière année, les employés de l'ACSTA et les agents de contrôle de première ligne ont démontré leur professionnalisme, leur esprit d'initiative et leurs habiletés en répondant activement aux incidents qui se sont produits aux points de contrôle dans les aéroports du Canada. Le Centre des communications de sûreté de l'administration centrale joue également un rôle important, que ce soit dans la coordination ou la gestion du processus d'intervention en cas d'incident partout au Canada.

L'ACSTA a également amélioré sa capacité de réaction et d'intervention à l'égard des incidents de sûreté. En effet, elle a installé un système de télévision en circuit fermé (TVCF) aux points de CPE dans les aéroports les plus achalandés du Canada. Elle exécute ses propres exercices aux points de contrôle, afin de s'assurer que les procédures mises en place lui permettent d'intervenir de façon efficace et appropriée aux incidents et événements de tous genres.

## APPRENTISSAGE

« Mesurer pour prévoir les résultats » est un thème pertinent pour le rapport de cette année, puisque l'ACSTA continue à se concentrer sur l'évaluation et l'amélioration de son rendement. Grâce aux résultats relatifs à son rendement, l'ACSTA dispose de la rétroaction nécessaire pour s'assurer qu'elle est organisée et équipée pour le futur.

L'ACSTA a adopté le tableau de bord équilibré et le Système de renseignements d'affaires dans le but de gérer et de mesurer son rendement, ainsi que d'atteindre ses objectifs stratégiques. L'un des autres facteurs clés de la stratégie de l'ACSTA est la gestion de la qualité, raison pour laquelle elle met en œuvre un Système de gestion de la sûreté. Le SGS de l'ACSTA ressemble au système de gestion de la sécurité utilisé dans d'autres domaines, mais il est conçu pour répondre aux exigences uniques de l'ACSTA en matière de sûreté.

## ÉVOLUTION

L'ACSTA entame sa cinquième année d'exploitation et il reste bien du travail à accomplir. Les cadres supérieurs de l'ACSTA, en collaboration avec son Conseil d'administration, cherchent à renforcer la flexibilité opérationnelle et la souplesse financière afin de s'assurer que l'ACSTA sera en mesure d'évoluer et de se transformer en administration crédible et responsable de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA cherche également des façons de travailler en étroite collaboration avec les services de renseignements et les services de police afin d'établir des liens de collaboration avec nos autres partenaires de sûreté.

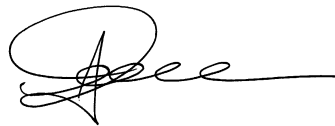
L'ACSTA continuera à renforcer ses relations avec les agents de contrôle et les fournisseurs de service dans le cadre d'initiatives comme le projet « Partager la vision de l'ACSTA », ainsi que du programme de communication et du plan d'action qui ont suivi. Lorsque je repense aux visites dans les aéroports, je me rappelle que j'ai rencontré beaucoup de personnes remarquables qui avaient une chose en commun : elles étaient fières du rôle qu'elles jouent dans la protection du réseau de transport aérien du Canada.

## ALLER DE L'AVANT

L'ACSTA vit une période déterminante de sa courte histoire. En effet, deux importants examens législatifs ont débuté à l'automne 2005. D'abord, le ministre des Transports a nommé un comité de l'examen quinquennal responsable d'examiner la *Loi sur l'ACSTA* et de conseiller le ministre des Transports à l'égard de questions concernant les activités et les exigences futures de l'ACSTA. De plus, le Bureau du vérificateur général du Canada procède à un examen spécial, en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, dans le but de donner un avis indépendant et objectif relativement à l'exécution efficiente et efficace des activités de l'ACSTA.

L'examen quinquennal est une occasion unique pour l'ACSTA et ses partenaires de l'industrie de la sûreté du transport aérien d'avoir un rôle à jouer quant à l'amélioration du système de sûreté de l'aviation au Canada. L'examen spécial aidera l'ACSTA à concentrer ses efforts et ses ressources à la bonne place dans le but d'améliorer ses activités et de renforcer la sûreté. L'ACSTA réserve un accueil favorable à ces deux examens.

Oui, il est vrai que ce fut une année chargée pour l'ACSTA, et oui elle a accompli beaucoup de travail grâce, notamment, à sa collaboration avec Transports Canada et ses partenaires : les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de service de contrôle et les organisations nationales et internationales du domaine de la sûreté. Pour conclure, j'aimerais également remercier notre Conseil d'administration, le personnel de l'ACSTA, nos fournisseurs de services et surtout les agents de contrôle de l'ACSTA pour leurs efforts en vue d'aider l'Administration à réaliser sa vision de devenir un chef de file mondial de la sûreté aérienne. En collaborant, rien n'est impossible.



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

# Qui sommes-nous?

L'ACSTA est une société d'État qui a été créée le 1<sup>er</sup> 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. Chaque année, l'ACSTA contrôle plus de 39 millions de passagers en partance des principaux aéroports du Canada et ce nombre continue d'augmenter.

## MISSION :

La mission de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tel que désignés par le gouvernement.

## VISION :

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

Afin d'accroître encore davantage la sûreté du réseau de transport aérien au Canada, l'ACSTA est en train de se doter d'une stratégie opérationnelle, afin de garantir qu'elle évolue en tant qu'administration de la sûreté du transport aérien. En d'autres termes, son objectif est de déployer ses ressources et d'aligner ses activités de façon stratégique, afin d'améliorer sa capacité de remplir sa mission en qualité de chef de file et d'administration de renommée internationale. Compte tenu de cet objectif, la stratégie de l'ACSTA est axée sur quatre domaines prioritaires, lesquels permettent à l'Administration d'être proactive dans la mise en oeuvre de stratégies d'intervention efficaces et flexibles à l'égard des menaces :

- la flexibilité opérationnelle;
- la souplesse financière;
- l'accès à de l'information de base vérifiable et utile;
- l'établissement de partenariats solides.

## PROGRAMMES DE SÛRETÉ

Le mandat de l'ACSTA est divisé en six programmes :

### 1. Le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine

L'ACSTA est responsable du contrôle préembarquement (CPE) 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

## PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ : L'ACSTA, LES FOURNISSEURS DE SERVICES, LES AÉROPORTS ET LES COMPAGNIES AÉRIENNES

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs de services de contrôle externes pour offrir un service de contrôle efficace (qu'il s'agisse du coût ou de la sécurité), efficient et uniforme des passagers et des bagages aux aéroports désignés du Canada.



Grâce au modèle de partenariat public-privé, l'ACSTA est en mesure d'affecter ses ressources à la surveillance, à la gestion du contrat, à la formation, à la communication et à l'assurance de la qualité. Ainsi, elle fait le meilleur usage possible de l'investissement financier du gouvernement du Canada

et veille à la sécurité et à l'intégrité du processus de contrôle. « L'ACSTA ne pourrait pas mettre en œuvre ses programmes sans la coopération des aéroports, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services, lesquels jouent tous un rôle important pour assurer la sécurité des passagers » a déclaré Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations de l'ACSTA.

Les gestionnaires des opérations de l'ACSTA lui permettent d'être continuellement en contact avec les agents de première ligne. Par conséquent, elle est efficace dans l'affectation des agents de contrôle, elle est rapidement mise au courant des incidents et est en mesure d'intervenir rapidement, en plus d'avoir les outils pour faire des analyses exhaustives du rendement et rédiger des rapports complets. Ces mesures établissent des liens clairs de responsabilité entre les fournisseurs de services de contrôle et l'ACSTA, afin d'offrir le meilleur niveau de sécurité et de service à la clientèle possible aux Canadiennes et aux Canadiens.

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 ou à l'intérieur de ces zones réglementées s'effectue de façon aléatoire 24 heures par jour, 7 jours par semaine dans les principaux aéroports du



« L'une des priorités du gouvernement du Canada est de s'assurer que l'aviation canadienne demeure l'une des plus sécuritaires au monde. Je suis fier de signaler que le Canada a non seulement respecté mais dépassé la norme internationale déterminée par l'OACI pour traiter du risque associé aux explosifs dans les bagages enregistrés. »

L'honorable Lawrence Cannon, Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités

relativement au déploiement complet de l'équipement de CBE à travers le pays, en respectant le budget et avant la date prévue

Canada. Un non-passager est une personne qui travaille dans un aéroport, qui se rend dans un aéroport afin d'y fournir un service ou d'y livrer des marchandises, ou qui est de passage dans un aéroport et qui a besoin d'accéder aux zones réglementées désignées. Les équipages de vol, les traiteurs, le personnel de l'entretien et les bagagistes font partie de la catégorie des non-passagers.

#### 4. Amélioration du système de laissez-passer dans 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 collabore avec Transports Canada et les principaux aéroports du Canada, dans le but de remplacer le laissez-passer par une carte d'identité de zone réglementée (CIZR). L'ajout de la biométrie et des banques de données centrales permettra à l'ACSTA d'identifier positivement le titulaire de la carte et d'établir la validité des pièces d'identité.

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

L'ACSTA verse des fonds à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour embarquer des agents spécialement entraînés à bord de certains aéronefs commerciaux canadiens sélectionnés. L'ACSTA effectue des évaluations périodiques du programme pour s'assurer qu'il satisfait aux objectifs établis.

#### 6. Administration des ententes de versement de fonds pour les services de police 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 des coûts connexes, l'ACSTA verse un financement à ces aéroports.



# Bilan de l'année



« J'aime interagir avec le public. Mon travail dépasse le cadre de l'emploi traditionnel de 9 à 5 et c'est un défi quotidien de participer à la prestation de services de sûreté dans un aéroport. J'ai la possibilité d'interagir avec des personnes de tous horizons qui voyagent au Canada et dans le monde. Nous avons la possibilité d'apprendre les différents aspects du système de sûreté et de contribuer à la sécurité et à la sûreté des passagers. » **Greg Derkach**, Ancien PDG des hôpitaux et des districts médicaux des collectivités

du Nord, actuellement employé de Garda du Canada, Agent de contrôle depuis 2 ans, Aéroport international d'Edmonton

## NOTRE PRIORITÉ ABSOLUE RESTE LA PROTECTION DES CANADIENNES ET DES CANADIENS

Dans son premier rapport annuel en 2003, l'ACSTA s'est présentée aux Canadiennes et aux Canadiens à titre de nouvelle administration, créée par le gouvernement du Canada, rassemblant, sous un seul toit, certains des experts de la sûreté du transport aérien dans le but d'assurer que des événements similaires à ceux du 11 septembre ne se produisent pas au Canada. Dans son deuxième rapport annuel, intitulé « Collaboration », l'ACSTA a souligné l'importance des services publics de sûreté, dont elle fait partie, et l'importance de la collaboration afin de réaliser le but ultime et collectif qui est la protection des Canadiennes et des Canadiens. Dans le rapport annuel de l'an dernier, intitulé « Anticiper l'imprévu », l'ACSTA a expliqué en détail les mesures qu'elle prend pour bâtir une organisation plus résiliente qui serait en mesure de gérer, mais également d'anticiper, l'imprévu. Le thème du rapport annuel 2005 est « Mesurer pour prévoir les résultats ». L'ACSTA reconnaît qu'elle est en voie de devenir une organisation mûre, responsable d'atteindre ses objectifs, qui continue à mériter la confiance des Canadiennes et des Canadiens. L'ACSTA a franchi des étapes importantes cette année, lesquelles ont permis d'améliorer la sûreté du transport aérien.

En effet, l'ACSTA a terminé le déploiement, l'installation et la mise en service des systèmes de détection d'explosifs dans les 89 aéroports désignés desservant les vols nationaux et internationaux. L'ACSTA surpasse ainsi les normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'égard du contrôle des bagages à destination de l'étranger. Le Canada peut être fier de cet accomplissement et les Canadiens rassurés, car chaque bagage chargé dans la soute d'un aéronef en partance de l'un des 89 aéroports désignés a été contrôlé et est libéré.

Nous avons également tenu notre engagement d'améliorer la sûreté du personnel des aéroports. À la fin du mois de mars 2006, l'ACSTA avait terminé la livraison de l'équipement nécessaire au remplacement des cartes d'accès actuelles du personnel des aéroports par une nouvelle carte biométrique améliorée, laquelle confirme l'identité du travailleur et garantit que la personne a l'autorisation d'accéder aux zones réglementées. Les aéroports poursuivent l'inscription du personnel, des équipages de vol et des locataires des aéroports.



L'ACSTA a fait d'importants investissements dans la formation du personnel de première ligne qui représente l'ACSTA quotidiennement. Elle a également assumé la responsabilité quant à la formation, aux examens et à la certification de ce personnel. Avant 2005, l'ACSTA sous-traitait en grande partie cette responsabilité. Puisque l'Administration assure maintenant la formation à l'interne, elle a instauré de nouveaux outils, comme le X-Ray Tutor et le Système de projection d'images de menaces, pour aider les agents de contrôle à améliorer leurs compétences en détection et leurs connaissances des menaces potentielles. Le personnel de l'ACSTA a relevé ces défis avec détermination et professionnalisme. Bon nombre de pays souhaitent imiter le programme de formation de l'ACSTA et elle est fière de cette étape importante.

## PARTAGEONS LA VISION DE L'ACSTA



Le Canada compte plus de 4 400 agents de contrôle qui relèvent de 13 fournisseurs de services différents. Ils travaillent en première ligne et constituent le premier point de contact de l'ACSTA avec le public. Compte tenu du rôle prépondérant que les agents de contrôle jouent dans l'exécution du mandat de sûreté de l'ACSTA, les cadres supérieurs ont entrepris un exercice de communication afin de renforcer leur compréhension et leur acceptation de la mission et des valeurs de l'ACSTA, en plus de renforcer leurs responsabilités dans la sûreté aérienne au Canada. La tournée organisée sous le thème « Partageons la vision de l'ACSTA » avait également pour but de communiquer aux agents de contrôle l'importance de leur rôle de représentants de première ligne de l'ACSTA et de susciter leur fierté à l'égard de leur travail.

À la fin du mois d'août et au début du mois de septembre 2005, le Président et Chef de la direction de l'ACSTA, de même que des cadres supérieurs, se sont rendus dans les aéroports du Canada afin de rencontrer personnellement des agents de contrôle. Chacune des rencontres comprenait une présentation suivie d'une période de questions et réponses afin de permettre aux agents de contrôle de poser des questions et de faire part, ouvertement et franchement, de leurs préoccupations à la haute direction. Dans le cadre des rencontres, les participants ont passé en revue les opérations, la formation, les conditions de travail, le problème croissant des passagers indisciplinés et la communication. Au terme des réunions, les cadres supérieurs de l'ACSTA avaient rencontré près de 1 200 agents de contrôle.

Suite à la tournée, l'ACSTA a créé un site Web destiné aux agents de contrôle et mis sur pied un Programme national de consultation permanente (PNCP) afin de retourner dans les aéroports visités et de veiller à ce que les mesures de suivi appropriées soient prises.



« Le Programme national de consultation permanente est une possibilité pour les agents de contrôle et les chefs de point de contrôle de

discuter ouvertement des questions soulevées pendant la tournée « Partageons la vision de l'ACSTA » et des solutions à prendre pour les résoudre. Je pense que ce genre de programme de suivi aide à renforcer la culture d'amélioration continue et se traduit par le renforcement de la sûreté. » **Judy Darling**, Conseillère principale et projets

spéciaux, Apprentissage et rendement

Dans le cadre du programme « Partageons la vision de l'ACSTA », le Président et Chef de la direction de l'ACSTA, de même que les cadres supérieurs, se sont rendus dans les aéroports du Canada pour rencontrer les agents de contrôle et leurs employeurs et entendre de vive voix leurs expériences, leurs préoccupations et leurs suggestions pour améliorer le système. Les commentaires formulés dans le cadre de cette initiative étaient très positifs et se sont traduits par la création d'outils de communication additionnels et un meilleur accès aux renseignements à jour. L'ACSTA continuera à rencontrer les agents de contrôle afin de veiller à ce qu'ils restent engagés et continuent à participer à la mission de protection des Canadiennes et des Canadiens.

## AMÉLIORATION CONTINUE

En conformité avec sa philosophie d'amélioration continue, l'ACSTA a apporté un certain nombre d'améliorations, y compris de nouvelles clauses contractuelles; des processus financiers et comptables améliorés; une surveillance accrue et la priorité aux communications de première ligne; des investissements dans la technologie et l'automatisation des processus, afin d'analyser et d'optimiser les opérations; l'intégration des pratiques exemplaires et les leçons apprises dans les programmes de sûreté et les processus opérationnels existants; des initiatives d'assurance de la qualité.

## RENDEMENT ET RESPONSABILITÉ AMÉLIORÉS

L'ACSTA a pris soin de s'assurer que les Canadiennes et les Canadiens obtiennent un excellent retour sur leur investissement. Pendant l'exercice 2005-2006, l'ACSTA a renforcé son Programme de paiement au rendement, afin de mieux mesurer et évaluer l'uniformité des services de contrôle, la rentabilité, les normes professionnelles et le service à la clientèle des fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA a également élaboré un Programme d'accréditation afin de s'assurer que tous les sous-traitants de services de contrôle satisfont aux exigences de base avant de les retenir comme fournisseur de services. L'ACSTA croit que ces deux programmes renforceront la responsabilité et l'aideront à obtenir le meilleur rendement sur le capital investi de la part des meilleurs fournisseurs de services de l'industrie, en demandant à ces fournisseurs de services de maintenir leur accréditation.

L'ACSTA reconnaît que l'amélioration et la surveillance continues sont des fonctions de gestion importantes. En 2005-2006, elle a créé et mis en œuvre un cadre de préparatifs d'urgence qui appuie la Politique de sécurité nationale et complète le mandat de protection civile au Canada. En l'espace de six mois, l'ACSTA a mené, partout au Canada, plus de 130 exercices d'infraction simulés, ou y a participé. L'ACSTA a contribué et a participé activement à l'initiative interministérielle du gouvernement du Canada sur la protection civile. L'ACSTA croit que c'est à force de forger que l'on devient forgeron et elle continuera à mener à bien des exercices dans les aéroports et à l'administration centrale afin de s'assurer qu'elle sera en mesure de gérer efficacement toutes les crises et qu'elle pourra reprendre rapidement ses activités.

Avant d'entamer les cinq prochaines années, l'ACSTA élaborera un Système de gestion de la sûreté (SGS) autour duquel elle architecturera ses processus, ses procédures, ses plans d'urgence et de gestion. Elle croit fermement qu'un système

efficace de gestion de la sécurité se traduit par l'assouplissement des règlements et lui permet, par conséquent, de mieux s'adapter aux nouvelles situations. L'ACSTA continuera à en discuter avec l'organisme de réglementation, Transports Canada, afin de s'assurer que les règlements futurs sont flexibles, adaptables et souples.

## COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES

Au fur et à mesure que l'ACSTA s'affirme comme administration de la sûreté du transport aérien, elle doit examiner ses systèmes internes de mesure et d'établissement de rapports afin de définir clairement les responsabilités. Au cours de la dernière année, l'ACSTA a mis en œuvre une carte de stratégie globale, un tableau de bord équilibré et un Système de renseignements d'affaires, afin que les employés restent concentrés sur les objectifs. L'ACSTA est fière d'annoncer que son Système de renseignements d'affaires a été finaliste du prix « Distinction » décerné dans le cadre de l'Exposition sur la technologie dans l'administration gouvernementale dans la catégorie « Amélioration du fonctionnement du gouvernement ».

## COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES

La sûreté est l'affaire de tous. C'est pour cette raison que l'ACSTA consacre davantage de ressources et de temps à l'amélioration des partenariats. Aux États-Unis, le Rapport de la commission du 11 septembre fait mention que la rupture des communications a joué un rôle clé dans l'échec d'interception des terroristes. L'ACSTA a tiré des leçons de ce rapport. L'Administration a cherché des possibilités d'échanger des renseignements et d'améliorer les partenariats, à l'échelle nationale et internationale. Tel que mentionné dans les rapports annuels précédents, l'ACSTA est l'organisation fondatrice de la Conférence du Forum international sur le contrôle de la sûreté aérienne. Au cours des trois dernières années, ces conférences ont eu lieu au Canada, en Afrique du Sud et en Israël. L'ACSTA se réjouit de poursuivre l'expansion de ces relations essentielles. Les partenariats internationaux sont importants, mais la coordination et les communications nationales sont essentielles pour établir la crédibilité du Canada sur la scène internationale. L'ACSTA a joué un rôle essentiel dans l'organisation de réunions interministérielles et intergouvernementales pour discuter des questions d'intérêt commun, notamment les enjeux associés à la découverte de menaces, à la réaction aux menaces à la sûreté et au partage des renseignements. L'ACSTA a organisé en collaboration avec d'autres partenaires la première conférence canadienne entre représentants de l'industrie et du gouvernement afin de discuter des possibilités d'amélioration à la sûreté aérienne. C'est grâce à de telles possibilités et à l'échange proactif de renseignements avec ses partenaires internationaux que l'ACSTA pourra garder une longueur d'avance sur les terroristes.



# Alors et maintenant : Les quatre premières années de l'ACSTA

|   | 2002   | 2006  |
|---|--|---|
| <b>Cohérence des services</b>   | Plusieurs contrats de services de contrôle avec divers fournisseurs de services de contrôle.   | Lancement de contrats améliorés de services de contrôle de sécurité. L'ACSTA a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation et des plans opérationnels pour l'ensemble des 89 aéroports désignés.   |
| <b>Sûreté intégrée</b>  | Gestion locale des incidents de sûreté et des articles interdits interceptés. Fonctions de sûreté instaurées afin de respecter les règlements des aéroports. | L'ACSTA a créé un centre des communications de sûreté (CCS) afin de répertorier et d'analyser tous les incidents à l'échelle nationale. L'ACSTA a créé le CCS dans le but d'améliorer la coordination des renseignements entre l'administration centrale et les aéroports, d'améliorer la prestation de services et de disposer d'un « centre de commande » en cas d'urgence. La prestation de services de sûreté et la gestion d'incidents à l'échelle nationale axés sur l'amélioration continue.   |
| <b>Responsabilisation</b>   | Chacune des compagnies aériennes était responsable de ses passagers.   | L'ACSTA relève du Parlement, par l'entremise du ministre des Transports.  |
| <b>Contrôle des bagages enregistrés</b>                                   | Contrôle limité en place.  | Contrôle de la totalité des bagages enregistrés, instauré une année avant la date d'échéance initiale prévue dans le budget 2001 et surpassant les exigences de l'OACI, à l'aide de techniques et d'une technologie de pointe.  |
| <b>Systèmes de détection d'explosifs</b>                                  | Aucun système national en place.   | Les systèmes de détection d'explosifs ont été déployés dans les 89 aéroports désignés.  |
| <b>Mesures de sûreté applicables aux zones réglementées des aéroports</b> | Les non-passagers n'étaient pas contrôlés, mais possédaient un laissez-passer de zone réglementée.   | Environ 700 000 non-passagers sont contrôlés annuellement. L'ACSTA est en train de mettre en œuvre la CIZR fondée sur la biométrie.   |
| <b>Formation des agents de contrôle</b>                                   | Cours unique, nombre d'heures restreint de formation.  | Formation améliorée des agents de contrôle dans tous les aéroports, à l'aide de centres de formation, de formation assistée par ordinateur, de formation en cours d'emploi et d'outils d'apprentissage à distance. Les agents de contrôle suivent trois fois plus d'heures de formation.  |
| <b>Conditions d'emploi des agents de contrôle</b>                         | Emplois faiblement rémunérés et taux de roulement élevé.   | L'ACSTA a instauré des normes pour satisfaire aux objectifs de qualité, y compris une meilleure formation, un meilleur taux de rémunération et des possibilités d'avancement.   |
| <b>Sensibilisation et service à la clientèle</b>                          | Sensibilisation limitée du public.   | Service amélioré à la clientèle, grâce à la formation, à l'accueil dans les deux langues officielles, aux articles publiés dans les journaux et à l'approche consultative adoptée avec les partenaires et les aéroports. Selon un sondage récent, 91 à 95 % des passagers étaient très satisfaits avec le processus de contrôle, le niveau de professionnalisme des agents de contrôle et du temps d'exécution du contrôle.   |
| <b>Partenariats</b>   | Chaque aéroport était individuellement responsable de la coordination du contrôle de sûreté.   | En sa qualité d'organisme de sûreté, l'ACSTA s'est mieux fait connaître auprès de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), du Conseil des aéroports du Canada (CAC) et des autres intervenants. À l'échelle internationale, l'ACSTA a fondé le Forum international sur le contrôle de la sûreté aérienne dans le cadre duquel se réunissent des partenaires internationaux de l'industrie de la sûreté aérienne afin de partager leurs idées et d'étudier les meilleures pratiques dans le domaine du contrôle de la sûreté aérienne fondées sur la compréhension et la coopération. |



# Rendement de l'ACSTA

Le 1<sup>er</sup> janvier 2006, l'ACSTA a franchi une étape importante dans la mise en œuvre d'un réseau de transport aérien plus sécuritaire pour les Canadiennes et les Canadiens. Réaliser le contrôle de l'ensemble des bagages enregistrés dans les 89 aéroports désignés du Canada en moins de trois ans n'était pas une mince affaire. En trois ans, l'ACSTA a installé 105 systèmes de CBE, dont 40 entièrement automatisés, créé plus de 4 000 sacs d'essai et réalisé plus de 7 000 essais, ce qui a nécessité plus de 20 000 heures-personne. Même s'il s'agit d'une réalisation exceptionnelle, il reste beaucoup à faire pour assurer la sécurité des Canadiennes et des Canadiens.

L'ACSTA doit faire preuve de stratégie dans le transfert et la mise en œuvre des mesures axées sur les nouvelles menaces à la sécurité. L'ACSTA doit également collaborer étroitement avec Transports Canada, d'autres organisations du gouvernement et des intervenants externes pour trouver des solutions adaptées aux nouvelles menaces. En résumé, l'ACSTA doit devenir un chef de file durable, adaptable et écouté en matière de sûreté.

Pour réaliser cette orientation stratégique, l'ACSTA se concentre sur quatre priorités stratégiques :

- la flexibilité opérationnelle;
- la souplesse financière;
- l'accès à de l'information de base vérifiable et utile;
- l'établissement de partenariats solides.

En 2004-2005, l'ACSTA a adopté un tableau de bord équilibré dans le but d'aligner ses activités avec les priorités stratégiques susmentionnées. L'objectif de la mise en œuvre du tableau de bord équilibré est de transformer la vision en objectifs, mesures, cibles et initiatives afin d'améliorer la transparence et la responsabilisation. Chaque objectif est classé dans l'une des huit perspectives du tableau de bord équilibré : clientèle, flexibilité opérationnelle, personnel, partenariats, accès opportun au renseignement, finances, souplesse financière, partenaires/gouvernance. Ci-après sont expliquées les perspectives à l'égard de la clientèle, de la flexibilité opérationnelle, du personnel, des partenariats et de l'accès opportun au renseignement, tandis que les tableaux intitulés Commentaire et analyse de la haute direction et les tableaux financiers traitent des perspectives financières et de souplesse financière. Au fur et à mesure que l'ACSTA poursuit l'élaboration de son tableau de bord équilibré, sa mesure du rendement évoluera jusqu'à atteindre sa maturité.



« L'adoption du tableau de bord équilibré dans la gestion du rendement est une occasion unique pour tous les employés de se rallier à la stratégie

de l'ACSTA, mais également de faire avancer les priorités stratégiques de l'ACSTA. Nous sommes actuellement en train d'instaurer les tableaux de bord équilibrés en cascade – du niveau du président, en passant par la direction, jusqu'aux employés – afin que chacun puisse, à l'aide de son évaluation annuelle du rendement, préciser comment son travail s'inscrit dans les objectifs stratégiques de l'ACSTA et comment ils l'appuient ».

Neil Parry, Gestionnaire, Stratégie



« Deux raisons nous motivent à mesurer nos résultats : d'une part pour améliorer notre rendement et d'autre part pour rendre compte de nos réalisations. Nous améliorons notre rendement quotidiennement et nous rendons compte de nos réalisations dans le cadre de nos rapports annuels, nos vérifications et, exceptionnellement cette année, dans le cadre de l'examen quinquennal ».

Tara Rajan, Conseillère en politiques, Stratégie

## CLIENTÈLE

La sûreté est la principale priorité de l'ACSTA et son objectif est de s'assurer que les voyages en avion sont sécuritaires et que les passagers ont confiance dans leur réseau de transport aérien. L'objectif de l'ACSTA est de créer une culture axée sur les clients dédiée aux normes élevées et à un service cohérent. Dans le cadre de son objectif d'amélioration continue, l'ACSTA est toujours à la recherche de façons novatrices d'améliorer la qualité des services qu'elle fournit aux passagers et aux intervenants. La sûreté reste la priorité principale de l'ACSTA, mais nous souhaitons imposer le moins d'interruptions possibles à nos clients.



| SONDAGE SUR LA SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE   | 2005           | 2006            |
|---|----------------|-----------------|
| Expérience globale par rapport au processus de contrôle de sûreté                                 | 94% satisfaits | 93% satisfaits  |
| Traitement équitable par les agents de contrôle   | 95% satisfaits | 94% satisfaits  |
| Niveau de professionnalisme des agents de contrôle  | 91% satisfaits | 93% satisfaits  |
| Niveau de courtoisie et de respect démontré par les agents de contrôle                            | 90% satisfaits | 92 % satisfaits |
| Niveau de confiance général dans les systèmes en place pour assurer la sûreté du transport aérien | 88% confiants  | 94 % confiants  |

Les résultats s'appuient sur un sondage indépendant mené par Decima Research Inc., auprès de 2 929 passagers dans 16 aéroports au Canada entre le 8 et le 17 mars 2006.

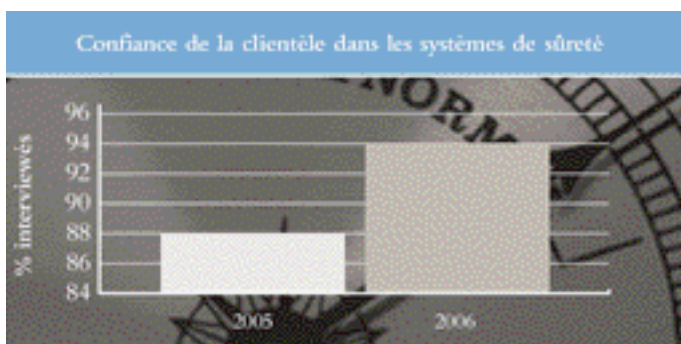


Le nombre total de passagers payants embarqués dans les 30 principaux aéroports du Canada en 2005-2006 est estimé à 46 millions. Tandis que le nombre total de passagers contrôlés pour la même période est estimé à 39 millions.

Le nombre de passagers contrôlés représente le nombre de passagers qui passent par le processus de CPE dans un aéroport. La relation entre le nombre de passagers embarqués et le nombre de passagers contrôlés n'est pas équilibrée. En effet, le nombre de passagers embarqués comprend les passagers en transit qui ne passent pas, en règle générale, par le processus de contrôle à l'aéroport de transit. Par conséquent, il pourrait y avoir un écart important entre ces deux chiffres.



Les plaintes liées aux procédures de CPE et à la conduite des agents de contrôle comptent pour 50 % des plaintes totales. L'ACSTA enquête sur toutes les plaintes et s'assure de prendre, et demande au fournisseur de services de contrôle de prendre, toutes les mesures de suivi pertinentes.



Les résultats des sondages de 2005 et 2006 démontrent une augmentation importante de la confiance du public dans le système du sûreté du transport aérien.

## LE PIVOT DU NORD

Rosalie était instructrice à Terre-Neuve avant de venir à Yellowknife. « Le chef de point de contrôle joue plusieurs rôles, dit-elle. Je forme, j'évalue, je guide et je supervise l'ensemble du travail de la sûreté et j'assure bien des services à la clientèle. Je pense que mon expérience passée d'instructrice m'aide beaucoup à m'occuper du public, à limiter le stress et à garder l'équipe unie. L'apprentissage du japonais en est un bon exemple. » Elle n'a que des éloges pour l'ACSTA, pour l'équipement qu'elle a fourni, et particulièrement pour la formation des agents de contrôle. « Nous sommes bien équipés pour travailler maintenant et nous avons des gens très compétents pour utiliser ce matériel. Le niveau de formation est tellement plus élevé maintenant que quand j'ai débuté. »



**Rosalie Smith**, chef de point de contrôle, Aeroguard Group

Tous les ans, de 14 000 à 15 000 touristes, surtout japonais, convergent sur Yellowknife entre octobre et mars pour admirer les psychédéliques aurores boréales. « Nous avons noué une relation très particulière avec nos visiteurs japonais, poursuit-elle. Elle fait référence au fait que les agents de contrôle ont appris quelques expressions clés en japonais et qu'un agent est maintenant tout à fait à l'aise avec un vocabulaire et des expressions utiles dans un aéroport. « Ça ne fait pas de mal d'avoir l'air plus professionnel, dit Rosalie.

| OBJECTIF              | MESURE  | RÉSULTATS EN 2004-2005                              | RÉSULTATS EN 2005-2006                              | ÉCARTS PAR RAPPORT À 2004-2005      |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|
| Optimiser le contrôle | Heures de CPE   | 5 792 270   | 5 334 158   | Baisse de 7,9 %                     |
|                       | Heures totales de contrôle <sup>1</sup>   | 6 905 859   | 6 910 075   | Augmentation de 0,6 %               |
|                       | Coût national par passager au CPE   | 2,71 \$   | 2,57 \$   | Baisse de 5,1 %                     |
|                       | Nombre d'articles non dangereux interceptés   | 678 293   | 650 994   | Baisse de 4 %                       |
|                       | Nombre d'incidents de sûreté graves   | 2 147   | 2 996   | Augmentation de 39,5 % <sup>2</sup> |
|                       | Temps d'attente : temps d'attente moyen dans les huit aéroports les plus occupés  | Août 2004, 2,38 minutes<br>Févr. 2005, 3,40 minutes | Août 2005, 2,52 minutes<br>Févr. 2006, 4,07 minutes | -                                   |
|                       | Débit de traitement : Débit de traitement moyen de passagers par demi-heure à la période de pointe dans les huit aéroports les plus occupés | Août 2004 : 60<br>Févr. 2005 : 53                   | Août 2005 : 63<br>Févr. 2006 : 58                   | -                                   |
|                       | Nombre de plaintes  | 482   | 477   | Baisse de 1 %                       |
|                       | Nombre de réclamations des passagers  | 33 <sup>3</sup>                                     | 151   | -                                   |

<sup>1</sup> L'augmentation du nombre total d'heures de contrôle est attribuable à la mise en œuvre complète du CBE; par contre, cela a permis de réduire considérablement le nombre d'heures de CPE en 2005-2006.

<sup>2</sup> L'augmentation du nombre d'incidents graves en 2005-2006 pourrait être attribuée à l'utilisation d'un système de rapport plus fiable. Par incident grave on entend toute situation dans laquelle la police est intervenue (p. ex., passager indiscipliné, découverte d'une arme interdite ou d'articles de contrebande dans un bagage enregistré).

<sup>3</sup> Aucun résultat pour les deux premiers trimestres de 2004-2005, étant donné que les fournisseurs de services étaient alors responsables de collecter ces données.

## FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

Pour aider à réaliser la flexibilité opérationnelle, l'équipe de cadres supérieurs de l'ACSTA a continuellement réitéré - que ce soit en témoignant devant les comités parlementaires, dans le cadre de réunions avec Transports Canada, ou de discours devant des intervenants et des organismes de sécurité nationaux et internationaux - le besoin d'adopter une approche fondée sur le risque à l'égard de la sûreté du transport aérien. Dans le discours qu'il a prononcé à la Conférence canadienne inaugurale sur la sûreté aérienne en mars 2006, Kip Hawley, nouveau chef de la Transportation Security Administration des États-Unis, a parlé de bon nombre des concepts fondés sur le risque abordés par le Président et Chef de la direction de l'ACSTA, à savoir :

- les ressources sont limitées et il s'agit de les classer par ordre de priorité



- il est nécessaire de multiplier les niveaux de sûreté car les personnes et les machines commettent des erreurs
- la menace a évolué et il faut garder une longueur d'avance sur les terroristes en introduisant l'imprévisibilité dans nos systèmes de sécurité



L'ACSTA a pris des mesures dans le but de réaliser une approche fondée sur le risque, en élaborant un profil des risques, en mettant en œuvre un SGS et en collaborant avec Transports Canada à l'élaboration de règlements axés sur le rendement. L'ACSTA continuera à collaborer avec Transports Canada et ses partenaires afin de réaliser la flexibilité opérationnelle grâce à la mise en application de l'analyse fondée sur les risques.



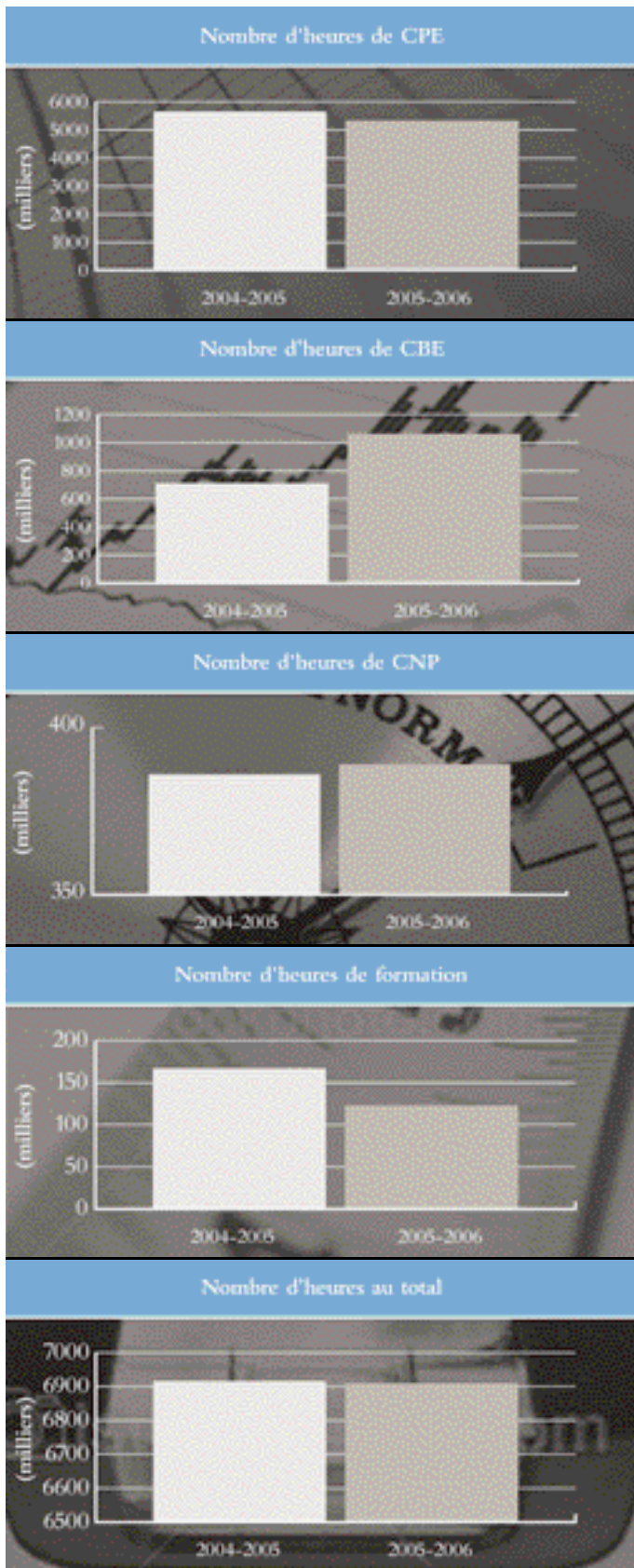
Les modifications périodiques à la liste des articles interdits, qui est rédigée par Transports Canada, peuvent avoir une incidence sur le nombre d'articles interceptés. Parce qu'il faut maintenant retenir les briquets aux points de contrôle pour les vols à destination des Etats-Unis, le nombre d'articles interceptés a augmenté de 33 % comparativement aux résultats du quatrième trimestre de 2004-2005 et 2005-2006. Cependant, cette augmentation se chiffrait à 1 % lorsqu'on ne tenait pas compte des briquets.

## SE PRÉPARER AUX URGENCES

La protection civile se définit comme la discipline qui garantit qu'un organisme est prêt à intervenir lors d'une urgence, en temps utile et de manière coordonnée et efficace pour prévenir la perte de vies et minimiser les blessures et les dommages matériels. En 2005, l'ACSTA a cerné des domaines dans lesquels elle doit améliorer les mesures de protection civile et de continuité des opérations. L'ACSTA a mis en œuvre des initiatives afin de s'assurer qu'elle reste résiliente en cas d'urgence, notamment un cadre pour les préparatifs d'urgence et la continuité des opérations, un cadre des communications en cas de crise, des mesures en cas d'urgence applicables à l'infrastructure et à l'organisation, des procédures de gestion des urgences et un système de suivi des mesures prises et des événements pendant une situation d'urgence ou un exercice. Ces améliorations sont mises à l'essai, à intervalles réguliers, dans le cadre d'exercices, afin d'en valider l'efficacité, de dresser les possibilités d'amélioration, et de préparer le personnel de l'ACSTA aux situations d'urgence.







En 2005-2006, l'ACSTA a mis en œuvre des procédures d'optimisation les activités de CPE, dans le but de contenir les pressions de service liées au nombre croissant de passagers. Le nombre d'heures de CBE et de CNP a augmenté en 2005-2006 en raison de la hausse du niveau d'activité.



## RÉDUIRE LES RETARDS AUX POINTS DE CONTRÔLE

Les agents de contrôle de l'aéroport régional de Deer Lake à Terre-Neuve-et-Labrador contrôlent plus de 100 000 personnes et leurs effets personnels par année. En raison de ce nombre important de personnes, il n'est pas difficile d'imaginer qu'ils doivent être aux aguets pour repérer le nombre impressionnant d'articles potentiellement dangereux.

Par conséquent, en plus de s'assurer que les passagers n'apportent aucun article potentiellement dangereux à bord de l'aéronef, l'ACSTA mène une campagne de sensibilisation continue auprès du public, afin d'informer les passagers sur les articles qu'ils ont le droit d'emporter. Robert Gosse, le gestionnaire régional de l'ACSTA pour le Canada Atlantique, dit que l'éducation est un élément essentiel : plus le public est sensibilisé aux articles permis et interdits, plus le processus de contrôle se déroulera rapidement. « Nous avons installé de l'équipement spécialisé, grâce auquel l'aéroport régional de Deer Lake est en mesure de contrôler la totalité des passagers, et de leurs bagages, avant qu'ils ne montent à bord de l'aéronef » mentionne M. Gosse. « Mais cela se résume en grande partie à l'éducation ».

« Les contenants de liquide ouverts, de même que les vins et les bières fait maison, sont un grand problème, car nous devons vérifier le contenu de tout liquide apporté à bord d'un aéronef, afin de veiller à ce que les passagers n'emportent pas d'acides ou de liquides inflammables. L'ACSTA a mis en place des procédures détaillées pour la gestion des diverses situations. De plus, nous mettons régulièrement nos systèmes de sécurité à l'essai, afin de vérifier que tout et tout le monde travaille selon les normes établies. »

L'ACSTA a publié une liste de conseils sur la préparation des bagages dans son site Web [www.acsta.gc.ca](http://www.acsta.gc.ca).

## Système de gestion de la sûreté (SGS)

De ce fait, le cadre de la gestion intégrée de l'ACSTA a été élaboré en fonction d'un système global de gestion de la sûreté (SGS) qui tient compte des spécificités de son rôle en tant qu'administration canadienne chargée de la sûreté du transport aérien tout en lui permettant de conserver ses responsabilités de société.

Parmi les composant du SGS de l'ACSTA, mentionnons les suivants :

- les rôles et responsabilités en matière de sécurité;
- les processus et systèmes garantissant la conformité aux exigences réglementaires;
- l'utilisation de la gestion des risques;
- les outils de mesure du rendement;
- les vérifications, qui sont effectuées conformément à la philosophie d'amélioration continue de l'ACSTA.

L'ACSTA a commencé la mise en œuvre du SGS grâce auquel l'Administration peut mesurer la gestion des questions de sûreté et établir des rapports connexes. Dans les années à venir, l'ACSTA va, conformément à son engagement d'amélioration continue, entamer un processus visant à garantir que le SGS reste adapté à la réalité.

### ÉVALUATION DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ DE L'ACSTA

L'ACSTA a déjà entrepris la réalisation d'évaluations formatives à l'égard du CPE et du Programme de contribution au service de police des aéroports. À l'avenir, l'ACSTA réalisera d'autres évaluations afin d'analyser ses programmes et recommandations en profondeur et être en mesure d'améliorer continuellement l'efficacité de ces programmes.



### PRESSIONS ÉCONOMIQUES EN ALBERTA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE ET DANS LE NORD

Les pressions économiques pourraient se répercuter sur l'uniformité du service de contrôle de préembarquement fourni par l'ACSTA.

Avec un taux de chômage de seulement 3,5 % au début de l'année 2006 (source : Statistique Canada), l'Alberta est responsable, en raison de son économie en pleine croissance, de la pénurie d'agents de contrôle dans plusieurs aéroports de l'Ouest, y compris Calgary, Edmonton, Yellowknife, Dawson Creek, Fort St. John et Fort McMurray, ce qui s'est traduit par de longues files d'attente et l'augmentation du temps d'attente. La pénurie s'explique par l'abondance d'emplois bien payés, surtout en Alberta, ce qui complique les activités de recrutement et la conservation des agents de contrôle des fournisseurs de services de l'ACSTA.

L'ACSTA a répondu en collaborant avec ses fournisseurs de service, afin de mettre sur pied une campagne de recrutement agressive pour la région d'Edmonton et de Calgary. De plus, l'ACSTA collabore étroitement avec Transports Canada pour gérer les retards administratifs du processus de certification des nouveaux agents de contrôle.



« La fin du déploiement de l'ensemble de l'équipement de détection des explosifs dans les 89 aéroports désignés au 1<sup>er</sup> janvier 2006 fut une réalisation de taille pour l'ACSTA, surtout pour toutes les personnes responsables de la mise en service, le groupe responsable de l'entretien et l'entreprise d'ingénierie de l'équipement. Nous n'aurions pas pu y parvenir sans les efforts, la coopération et l'assistance continuels des administrations aéroportuaires, des compagnies aériennes, des fabricants de l'équipement et de Transports Canada. »

**Martin Corigan**, Directeur, Gestion de projets et Technologie



## NOS GENS

L'ACSTA a été créée en 2002 et depuis lors le gouvernement du Canada lui a confié un mandat et des responsabilités pour l'exécution desquels elle a besoin de personnes formées et compétentes issues de l'industrie de la sûreté. Il n'est pas facile d'attirer et de sélectionner les bonnes personnes, dont les compétences et les valeurs correspondent à celles recherchées par l'ACSTA. Il est en outre tout aussi important de veiller à ce que les employés de l'ACSTA et les agents de contrôle aient la possibilité de développer les compétences nécessaires à leur poste actuel et futur.

L'ACSTA vise à conserver une main d'œuvre fondée sur l'éthique, l'entrepreneuriat et le rendement. Cela signifie que l'ACSTA doit trouver et former des employés qui partagent ses valeurs et qui sont axés sur les résultats, puis les encourager à proposer de nouvelles pratiques afin d'atteindre les meilleurs résultats possibles. L'ACSTA croit que si elle adhère à ces normes élevées, elle sera en mesure de continuer à attirer des personnes motivées, axées sur le service à la clientèle et la mission de fournir le programme de contrôle de sûreté le plus efficace possible aux Canadiennes et aux Canadiens.



« Nous recevons une formation très complète. Nous savons ce que nous devons chercher et comment gérer d'éventuelles menaces. Je n'y connaissais rien avant de commencer et j'ai vraiment aimé la formation. J'ai toujours été confiante au travail grâce à la formation reçue. »

Tanya Baker, agent de contrôle, Shannahan's Investigation and Security Ltd. Aéroport régional de

Deer Lake, Terre - Neuve - et - Labrador



### La formation qui compte

L'ACSTA a eu l'immense privilège de travailler en étroite collaboration avec Jackie Pflug à l'élaboration d'un module de formation à la fois sensible et fascinant portant sur son expérience et sa survie lors d'un événement terroriste qui s'est produit il y a près de vingt ans. En effet, Jackie a été prise en otage alors qu'elle voyageait sur le vol 648 d'EgyptAir, vol qui a été détourné alors qu'il était en route pour le Caire, en provenance d'Athènes, et forcé d'atterrir à Malte le 23 novembre 1985.

Il s'agit d'une entrevue non seulement touchante, mais qui se veut également une source d'inspiration. Ensuite, elle décrit son expérience en tant qu'otage. Au cours de cet événement tragique elle a été touchée d'un projectile à la tête avant d'être projetée hors de l'avion et laissée pour morte sur la piste d'atterrissage. Finalement, elle parle de son processus de

guérison à la suite des blessures qu'elle a subies au cours de ce drame et des défis qu'elle a dû surmonter après cette épreuve. Le module sera utilisé pour rappeler aux agents de contrôle et à l'industrie du transport aérien que les attaques terroristes touchent des personnes réelles. Tel que l'a mentionné M. Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA, dans les observations préliminaires du module, « Il s'agit d'une histoire qui nous rappelle que nous avons la responsabilité de faire de la sûreté aérienne notre priorité absolue. De plus, elle nous rappelle à quel point notre travail contribue à sauver des vies tous les jours. »

L'ACSTA raconte l'histoire de Jackie à tous les agents de contrôle du Canada dans le cadre de son Programme national de formation. Le module sera offert dans le cadre du programme de formation de base et de formation continue. Un certain nombre d'agents de contrôle ont déjà visionné le module, dans le cadre d'un projet pilote, et les commentaires sont absolument stupéfiants.



## AGENTS DE CONTRÔLE :

| OBJECTIF  | MESURE   | RÉSULTATS EN 2004-2005 | RÉSULTATS EN 2005-2006 |
|---|--|------------------------|------------------------|
| Attirer, sélectionner et conserver un personnel très compétent ayant une autorisation de sécurité | Taux de roulement (agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés)    | 12,5 %                 | 12,2 %                 |
|   | Agents de contrôle certifiés   | 1 066                  | 790 (cible atteinte)   |
|   | Nombre d'agents de contrôle ayant suivi un cours de formation avancée <sup>1</sup> | 2 041                  | 1 444 (cible atteinte) |

<sup>1</sup> Il se peut que le même agent ait suivi un ou plusieurs cours de formation avancée dans divers domaines

## EMPLOYÉS DE L'ACSTA :

| OBJECTIF  | MESURE <sup>1</sup>   |
|---|---|
| Attirer, sélectionner et conserver un personnel très compétent ayant une autorisation de sécurité | Depuis que l'ACSTA a commencé à répertorier le taux de roulement des employés en 2005-2006, le taux était de 8 %  |
| Encourager un comportement entrepreneurial éthique fondé sur le rendement                         | Tous les gestionnaires de l'ACSTA se sont prêtés à une évaluation complète. L'ACSTA organise régulièrement des réunions « de leadership » et rencontre tous les employés au moins deux fois par année. Le programme de fierté et de reconnaissance en est à sa deuxième année d'existence.  |
| Promouvoir et tirer parti des connaissances interfonctionnelles                                   | L'ACSTA a conclu plusieurs ententes d'échange de personnel avec Transports Canada et d'autres organisations. L'ACSTA encourage également ses employés à participer à des affectations et un programme de formation sur les « opérations » offert aux employés de l'administration centrale. |

<sup>1</sup> Les résultats de ces objectifs sont mesurés quantitativement en examinant l'achèvement des initiatives.



## PROGRAMME FIERTÉ ET RECONNAISSANCE : EMPLOYÉ DE L'ANNÉE

L'ACSTA a le plaisir d'annoncer que Dave Smith, gestionnaire principal, Coordonnateur des opérations, est le gagnant du Prix de l'employé de l'année du Président et Chef de la direction pour 2005-2006.

M. Smith occupe le poste de gestionnaire principal des Opérations de contrôle depuis 2003, après avoir travaillé au service de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pendant 26 ans et à titre d'inspecteur chez Transports Canada pendant 15 ans, dont 9 à titre d'inspecteur en chef.

M. Smith a été nommé deux fois employé du mois : la première fois en avril 2005 et la deuxième fois en février 2006 pour reconnaître son leadership et son habileté à résoudre des problèmes. Si M. Smith est confronté à une difficulté, il s'y attaque sans hésitation, constitue une équipe de collègues pour résoudre le problème et fait un suivi en évaluant les résultats.

**Félicitations Dave, nous sommes très fiers de toi!**

## PARTENARIATS

L'ACSTA reconnaît l'importance d'établir des relations solides avec ses principaux intervenants nationaux, comme les fournisseurs de services de contrôle, les aéroports, les compagnies aériennes, les passagers, la police, les organismes et ministères gouvernementaux et le grand public. Ces relations sont essentielles car elles qui permettent à l'ACSTA de fournir des services uniformes, efficaces et efficients et de répondre aux besoins de service des clients.



« Nous améliorons la sûreté du transport aérien au Canada, grâce à la mise en œuvre du système de carte d'identité de zone

réglementée (CIZR), fondée sur les données biométriques. Dans le cadre de la mise en œuvre du système de CIZR, l'ACSTA doit visiter les lieux, installer et intégrer l'équipement, former le personnel et réaliser des essais, et procéder ensuite au processus massif d'inscription. Nous collaborons étroitement avec chacun des exploitants d'aéroport pour nous assurer que la transition entre l'actuel système de laissez-passer de zone réglementée et la CIZR se fait sans heurts. »

**Rob Durward**, Directeur, Programmes techniques

Outre ses partenaires de l'industrie, l'ACSTA comprend, en sa qualité d'administration de la sûreté du transport aérien, que les organismes de sûreté ne peuvent pas fonctionner en vase clos. Les organismes de sûreté des États-Unis et ailleurs sur la planète, ont dû se rendre à l'évidence : la coopération est essentielle pour contrer le terrorisme, c'est ce qui ressort du rapport de la Commission sur les attentats du 11 septembre qui a mené une enquête sur les attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis. Transports Canada, la GRC, les autres agences gouvernementales, les aéroports, les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de contrôle, sont les principaux partenaires de l'ACSTA dans l'exécution de son mandat. Cette collaboration lui a permis de faire des progrès considérables en participant à divers groupes de travail interagences et à des



| OBJECTIF   | MESURE  | RÉSULTATS EN 2004-2005 | RÉSULTATS EN 2005-2006 |
|--|---|------------------------|------------------------|
| Partenariat avec l'industrie dans l'élaboration et l'exécution de programmes | Statut de lancement du CBE (pourcentage de projets achevés)   | 67 %                   | 100 %                  |
|  | Fiabilité de l'équipement   | 99 %                   | 99 %                   |
| Principes de gestion de la qualité   | Nombre d'exercices de gestion d'incidents réalisés conformément aux normes de rendement (huit aéroports les plus occupés) | 6                      | 68                     |

comités techniques. L'ACSTA continue également à établir des relations de travail solides avec ses partenaires internationaux, afin de favoriser le partage de renseignements et d'encourager la recherche sur les nouveaux enjeux.

### RENSEIGNEMENTS VÉRIFIABLES

Des renseignements fiables et vérifiables sont essentielles pour gérer des programmes de sûreté répondant aux menaces actuelles et émergentes pour le transport aérien. Du point de vue de l'ACSTA, une approche intégrée à la sûreté vise à constituer avec les organismes de sûreté et les intervenants

de l'industrie des réseaux formels, en vue de s'assurer que des renseignements pertinents relatifs aux menaces permettent des interventions promptes. En tirant profit de l'expertise nationale et internationale, l'ACSTA est en mesure de développer des solutions de sûreté intégrales, adaptées à son environnement d'exploitation, tout en restant vigilante aux nouvelles menaces.

## CONFÉRENCE CANADIENNE SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE – LES 29 ET 30 MARS 2006



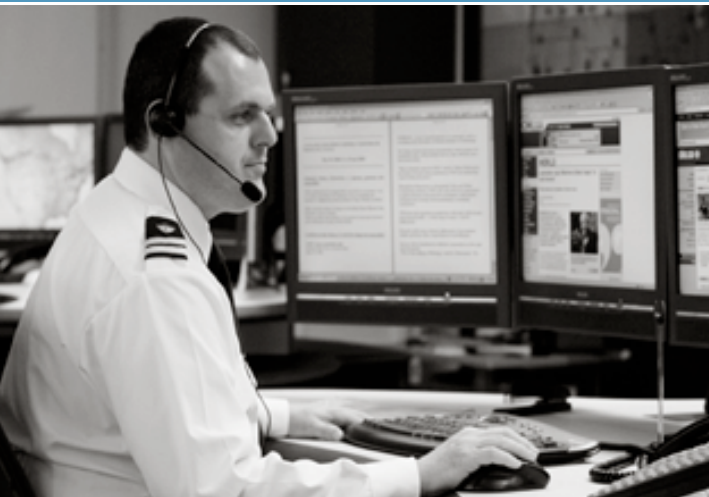
La tenue de la Conférence canadienne sur la sûreté aérienne de 2006 est le résultat des efforts de cinq organismes partenaires : l'ACSTA, Transports Canada, le Conseil des aéroports du Canada (CAC), l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) et l'Association canadienne de technologie de pointe (CATA). Cette conférence a réuni plus de 260 pourvoyeurs, utilisateurs et fournisseurs du système de sûreté aérienne, d'une part, avec les décideurs et les autorités de réglementation, d'autre part, afin d'étudier les besoins des divers utilisateurs, d'examiner les questions d'interopérabilité et de discuter du risque changeant que représentent les dangers futurs et éventuels guettant le système.



« J'ai fait partie de l'équipe qui a aidé à organiser la première Conférence canadienne sur la sûreté aérienne et j'ai été surpris par la synergie et le partage spontané de renseignements entre les participants représentant le gouvernement, les aéroports, les compagnies aériennes, les agences de sécurité, les universités, les groupes de réflexion et les fabricants d'équipement. »

Tom Hodge, Directeur, Innovation

## SYSTÈMES D'INFORMATION SÉCURISÉS



Étant donné que l'ACSTA a un mandat national, son efficacité dépend en grande partie de sa capacité de maintenir la communication entre l'administration centrale et les employés de première ligne. À l'automne 2005, l'ACSTA a ajouté un niveau de sécurité additionnel à ses activités, en déménageant les systèmes essentiels à la réalisation de sa mission dans un lieu sûr à l'extérieur de ses bureaux.



**OBJECTIF****RÉSULTATS<sup>1</sup>**

Privilégier l'innovation dans la sécurité et le service à la clientèle

Lancement réussi du Forum international sur le contrôle de la sûreté aérienne visant à favoriser l'échange de renseignements.

Lancement réussi d'un programme de bourses afin d'appuyer l'innovation et la connaissance dans des domaines d'étude étroitement liés aux priorités stratégiques de l'ACSTA.

Recherche de pointe sur les nouveaux enjeux, financée et évaluée par les pairs.

Déménagement des systèmes essentiels à la réalisation de la mission dans un lieu sûr à l'extérieur des bureaux de l'ACSTA.

Connaître les menaces émergentes pour la sûreté

Amélioration de la capacité de l'ACSTA de réagir et de répondre aux incidents de sûreté, grâce à l'installation de caméras de TVCF aux points de CPE de certains aéroports. Ces caméras sont reliées au centre des communications de sûreté (CCS) de l'ACSTA.

Acquisition de nouvelles technologies afin de recueillir des données à partir de sources ouvertes dans le but d'améliorer l'analyse des nouvelles menaces et tendances.

<sup>1</sup> Les résultats de ces objectifs sont mesurés quantitativement en examinant l'achèvement des initiatives.



« Le déménagement de nos systèmes vers un lieu externe fut un pas dans la bonne direction, vers la maturité de l'environnement technique de l'ACSTA. L'ACSTA a assuré une transition sans heurts, vers un environnement plus sécuritaire, ce qui procure un niveau accru de sécurité et de protection aux systèmes et aux données en réseau de l'ACSTA. »

**Jo-Anne Stadnyk**, Gestionnaire générale, Systèmes informatiques et technologie



« L'intégralité du nouveau volet de formation, combinée à l'intégration homogène de la formation en cours d'emploi et au processus de certification, a donné lieu à la prestation d'un programme national de formation et de certification plus efficace et uniforme. Une meilleure formation signifie un niveau plus élevé du rendement des agents de contrôle au point de contrôle. »

**Lois Pollock**, Gestionnaire, Exécution des programmes



# Préparer l'avenir

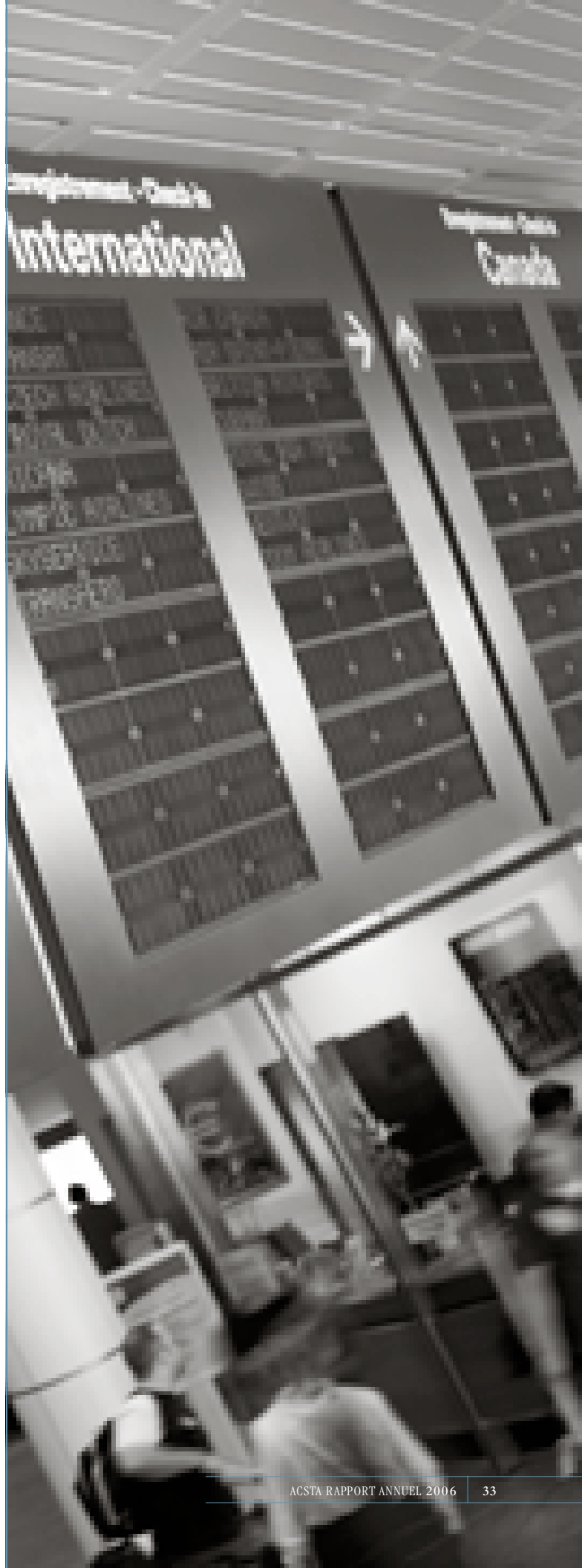
L'ACSTA est fière de ses réalisations, mais sa mission se poursuit. L'ACSTA doit maintenant se tourner vers l'avenir et se concentrer sur le travail à accomplir afin d'assurer la pérennité de l'un des meilleurs systèmes de sûreté du transport aérien au monde. L'ACSTA doit se demander à quoi ressemblera l'aéroport du futur et ce qu'elle peut et doit faire pour s'adapter dans le domaine de l'aviation en constante évolution.

Afin de s'adapter à l'évolution de l'environnement de sûreté, l'ACSTA continuera à appuyer des initiatives qui favorisent la flexibilité opérationnelle, ciblent les ressources affectées aux risques, dressent la liste des lacunes de sûreté et les comblent. Cela permet à l'ACSTA de renforcer sa flexibilité opérationnelle, en faisant la promotion d'un cadre réglementaire axé sur le rendement, en faisant progresser l'élaboration du SGS et en poursuivant le processus d'inscription à la CIZR dans les principaux aéroports. L'ACSTA continuera également à procéder à des examens, à des évaluations de la qualité et à des exercices simulés d'infraction afin de garantir que l'amélioration continue reste un objectif permanent.

Au cours de ses quatre premières années d'existence, l'ACSTA a réussi à bâtir un service fiable, uniforme et national de contrôle à l'égard de la sûreté du transport aérien. Cependant, afin d'être en mesure de décourager et d'empêcher une attaque, l'ACSTA doit être prédictive et non réactive. L'ACSTA continuera à collaborer avec ses partenaires du gouvernement dans le but de s'assurer un financement à long terme et durable qui lui permettra de planifier son avenir. Elle conservera la confiance des Canadiennes et des Canadiens en assurant la gestion efficace de ces fonds publics en faisant preuve d'ouverture, de transparence et de responsabilité. L'ACSTA se réjouit de collaborer avec le Bureau du vérificateur général du Canada et le comité de l'examen quinquennal, afin de veiller à fournir tous les renseignements nécessaires sur lesquels ils fondent leurs recommandations quant à son avenir.

Elle continuera à renforcer ses relations nationales et internationales afin d'étendre son cercle de connaissances et d'expertise grâce à un accès opportun au renseignement. Elle collaborera avec tous les partenaires du secteur de la sûreté, du gouvernement et de l'industrie, afin d'offrir un réseau de transport aérien sûr aux Canadiennes et aux Canadiens, réseau digne de leur confiance.

L'ACSTA poursuivra son objectif qui est d'être un chef de file mondial de la sûreté aérienne.



# Gouvernance et gestion de la société



Conseil d'administration (de gauche à droite) : Ronald K. Clark, Clément Joly, Lecia Stewart, Maurice Baril, Ron Patmore, Mary Martin, Josée Goulet, Steve J. Baker (absent : Anil Wirasekara)

L'ACSTA est une société d'État relevant du gouvernement fédéral par l'entremise du ministre des Transports. Elle est administrée par un conseil d'administration efficace et dévoué dont les membres possèdent de l'expérience de l'exploitation d'une entreprise et de l'industrie aéronautique. De plus, ils ont de l'expérience dans l'interprétation et l'exécution du mandat essentiel de l'ACSTA.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA est composé de 11 administrateurs, 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 nommés par l'industrie du transport aérien. Il y a dans le moment deux postes vacants au Conseil d'administration. Le Conseil est responsable de l'administration de l'ACSTA et a des comptes à rendre au Parlement, par l'entremise du ministre des Transports.

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration sont de fournir une orientation stratégique, une supervision financière, une surveillance globale et une bonne gouvernance. Le Conseil d'administration de l'ACSTA a le mandat de protéger les intérêts à long terme de l'Administration, de protéger ses actifs et de faire preuve de diligence raisonnable dans les décisions qu'il prend.

## SATISFAIRE AUX OBLIGATIONS DE RAPPORT DE L'ACSTA

Le Conseil d'administration doit également informer, en temps opportun, le Parlement et les intervenants, sur sa façon d'administrer l'ACSTA, à l'aide du Plan d'entreprise et du rapport annuel. En 2005-2006, le Conseil d'administration a réalisé un examen approfondi du Plan d'entreprise et des budgets de fonctionnement et d'investissement de l'exercice 2006-2007 de l'ACSTA et les a approuvés. Il les a présentés au ministre le 3 février 2006, conformément à l'échéance prévue par la loi. Le Conseil d'administration a également examiné et approuvé le rapport annuel 2005 de l'ACSTA, intitulé « Anticiper l'imprévu », déposé au Parlement le 21 septembre 2005.

Afin d'exécuter ces responsabilités, le Conseil d'administration a mis sur pied quatre comités permanents : un Comité de vérification, un Comité des ressources humaines, un Comité de gouvernance et de candidatures, puis en décembre 2005, un Comité de stratégie. De plus, le Conseil d'administration 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.

Au fil de la dernière année, le Conseil d'administration a continué à évoluer et à se renforcer. Il a mis en œuvre des pratiques et des activités de gouvernance moderne que bon nombre d'autres organismes commencent à peine à instaurer. En outre, il a adopté des mesures stratégiques qui ont permis à l'Administration de réussir la phase de démarrage. En ce qui concerne les pratiques exemplaires de gouvernance du secteur public, le Conseil d'administration de l'ACSTA et la structure de gouvernance satisfait à ou surpasse bon nombre des recommandations énoncées dans le document du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada intitulé « Répondre aux attentes des Canadiennes et des Canadiens – Examen du cadre de gouvernance des sociétés d'État du Canada », déposé devant le Parlement en février 2005.

## RESPONSABILITÉ ENVERS LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le Conseil d'administration de l'ACSTA endosse déjà plusieurs responsabilités clés, y compris :

- le Conseil d'administration, et non le gouverneur en conseil, nomme le Président et Chef de la direction de l'ACSTA et évalue son rendement annuellement;
- le Conseil d'administration participe activement au processus de sélection du Président et des administrateurs;
- le Président et Chef de la direction ne siège pas au Conseil d'administration, ce qui renforce l'indépendance du Conseil quant à la prise de décisions et le gouvernement est assuré d'une surveillance et d'un compte rendu transparents;
- les membres du Comité de vérification doivent avoir de l'expérience en gestion financière et le Conseil offre une formation à tous les administrateurs sur la gestion financière et la gouvernance; tous les administrateurs de l'ACSTA ont participé ou participeront à une formation sur la gouvernance financée par le gouvernement du Canada.

En plus de garantir de bonnes pratiques et de bons processus de gouvernance, l'objectif principal du Conseil d'administration et de ses comités, au fil des dernières années, a été : d'élaborer et de communiquer les quatre priorités stratégiques de l'ACSTA, la participation de l'ACSTA dans l'examen quinquennal et l'examen spécial réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada.

## PRINCIPALES RÉALISATIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Le Conseil d'administration de l'ACSTA endosse déjà plusieurs responsabilités clés, y compris :

- Orientation stratégique : a confirmé le mandat de l'ACSTA et a aidé à la définition des quatre priorités stratégiques de l'ACSTA;
- a rencontré le ministre des Transports pour discuter des priorités en matière de sûreté du transport aérien et des questions de préoccupation et d'intérêt mutuel.
- Relations avec les intervenants :
  - rencontres avec les représentants des administrations aéroportuaires et des fournisseurs de services de contrôle de certains aéroports;
  - rencontres avec le Conseil d'administration de l'Association du transport aérien du Canada et du Conseil des aéroports du Canada afin de leur exposer la stratégie de l'ACSTA et son engagement à collaborer étroitement avec les aéroports et les compagnies aériennes en vue d'offrir les meilleurs services de sûreté aux passagers, tout en assurant la solidité et la viabilité de l'industrie du transport aérien.
  - participation à des conférences sur la sécurité du transport aérien, y compris la conférence et l'exposition annuelles d'Amérique du Nord du Conseil international des aéroports organisée à Toronto, dans le cadre de laquelle le président du Conseil d'administration a prononcé un discours.
  - représentation de l'ACSTA à des conférences et à des réunions d'intervenants, notamment la première Conférence canadienne sur la sûreté aérienne organisée à Ottawa et le troisième Forum international sur le contrôle de la sûreté aérienne tenu en Israël.

### **Comité de stratégie**

Le dernier-né des comités du Conseil d'administration a vu le jour en décembre 2005. Il collabore avec l'équipe de cadres supérieurs afin de surveiller la participation de l'ACSTA dans l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*. Ce travail comprend l'examen d'exposés de position, des réunions avec les membres du comité de l'examen quinquennal et l'établissement de rapports destinés au Conseil d'administration. Le Comité de stratégie examine également les propositions de gestion et conseille le Conseil d'administration sur les orientations futures et le mandat de l'ACSTA. De plus, il reste à l'avant-garde des nouvelles menaces, tendances, technologies et techniques de sûreté aérienne susceptibles de se répercuter sur les activités de l'ACSTA.

### **Comité de vérification**

Le Conseil d'administration a mis sur pied un Comité de vérification efficace et rigoureux, composé d'administrateurs engagés et au fait des finances. Le Comité se réunit sur une base régulière afin d'exercer une surveillance financière rigoureuse, d'examiner les fonctions liées à la gestion financière de l'ACSTA et de veiller à ce que des pratiques éthiques et des contrôles financiers soient en place. Dans le cadre de ces contrôles, il s'agit de superviser les dossiers, les systèmes et les pratiques de gestion de l'ACSTA. Outre l'examen trimestriel des résultats financiers, le Comité surveille la participation de l'ACSTA dans l'examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada, y compris l'élaboration des critères de vérification et l'approbation du plan de vérification. Le Comité de vérification passera en revue l'ébauche du rapport au terme de l'examen spécial.

### **Comité des ressources humaines**

La responsabilité du Comité des ressources humaines est d'examiner en continu les politiques de ressources humaines de l'ACSTA, y compris les politiques relatives à la rémunération, aux avantages sociaux, au rendement et aux programmes d'évaluation. Le Comité a également élaboré un plan de relève, en collaboration avec la haute direction. En outre, il a veillé à l'observation des dispositions d'équité en matière d'emploi et a assuré la surveillance et l'orientation à l'égard de la santé et de la sécurité au travail. En 2005, l'un des résultats de la collaboration entre le Comité et la direction, dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie d'emploi à long terme et des niveaux de dotation de l'administration centrale, fut l'approbation d'une nouvelle Politique en matière de réaménagement des effectifs. Le Comité des ressources humaines a également examiné, en collaboration avec le Comité de vérification, un rapport sur le rendement des régimes de pension de l'ACSTA.

### **Comité des candidatures et de gouvernance de la société**

L'objet principal du Comité des candidatures et de gouvernance de la société était d'élaborer et de mettre en œuvre des systèmes afin d'assurer la bonne gouvernance du Conseil d'administration. Le Comité est notamment responsable : de l'établissement, du maintien et de l'évaluation des processus et des pratiques de gestion du rendement du président et chef de la direction; de veiller à ce que les membres du Conseil d'administration utilisent et observent le code sur les conflits d'intérêt; de faire des recommandations au Conseil d'administration sur ses rôles et ceux de la direction; d'examiner les politiques et les procédures de l'Administration à l'égard de l'éthique et des valeurs; de veiller au respect de la politique du gouvernement à l'égard des mises en candidatures et des nominations au Conseil d'administration. Outre son travail continu, le Comité de gouvernance et des candidatures a promulgué des lignes directrices sur le renouvellement des membres du Comité. Le Comité a également commencé son travail préliminaire sur l'élaboration d'évaluations des membres du Conseil d'administration (par les pairs, autoévaluation, par le Conseil d'administration). De plus, il a examiné la politique sur les écarts de conduite au travail, de même que la responsabilité des administrateurs.

## **PERTINENT ET EFFICACE – LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ACSTA**

Les membres du Conseil d'administration de l'ACSTA doivent posséder certaines compétences et qualités essentielles liées au leadership, aux connaissances et à l'expérience. Les membres du Conseil d'administration de l'ACSTA ont de l'expérience dans des industries et des organisations connexes aux activités de l'ACSTA et y travaillent. Puisque les membres du Conseil d'administration ont des antécédents dans les secteurs des compagnies aériennes, des aéroports, d'autres modes de transport, la défense et la sécurité nationale, des cabinets d'avocats et de gestion financière, ils sont bien placés pour exposer leurs points de vue à l'égard des politiques et des pratiques de sûreté aérienne au Canada. De plus, les administrateurs de l'ACSTA doivent se conformer à un code rigoureux sur les conflits d'intérêts qui reflète les normes et les pratiques actuelles de gouvernance.

Grâce surtout à l'engagement et au dévouement du Conseil d'administration, l'ACSTA est un partenaire solide et crédible de la sûreté du transport aérien au Canada et l'Administration est bien placée pour réaliser son objectif d'être un chef de file mondial dans le domaine de la sûreté du transport aérien en s'acquittant de sa mission et en s'engageant à atteindre l'excellence sur le plan opérationnel et organisationnel.

Le Président actuel, le général (retraité) Maurice Baril, et le directeur Ron Patmore, ont été nommés au Conseil d'administration par le gouverneur en conseil en mai et en novembre 2005 respectivement.



**Général (retraité)**  
**Maurice Baril, CMM, MSM, CD**  
 Président  
 Ancien Chef d'état-major de la  
 Défense, Forces armées  
 canadiennes



**Mary Martin**, Administratrice  
 Retraitée, ancienne vice-présidente,  
 Travailleurs canadiens de  
 l'automobile, secteur du transport  
 aérien



**Steve J. Baker**, Administrateur  
 Président et directeur général de  
 l'aéroport international de London  
 Nommé par le Conseil des  
 aéroports du Canada



**Ron Patmore**, Administrateur  
 Directeur, Skyservice Airlines Inc.  
 Nommé par l'Association du  
 transport aérien du Canada



**Ronald K. Clark**, Administrateur  
 Retraité, ancien vice-président de  
 la Sécurité de l'entreprise et de  
 l'Environnement, Air Canada  
 Nommé par l'Association du  
 transport aérien du Canada



**Lecia Stewart**, Administratrice  
 Dirigeante, Lecia Stewart, Inc.  
 Anciennement présidente,  
 Skytrain de Vancouver



**Josée Goulet, P. ing., MBA**  
 Administratrice  
 Administratrice de la société



**Anil Wirasekara**, Administrateur  
 Vice-président exécutif et directeur  
 financier  
 MacDonald Dettwiler



**Clément Joly, FCA**  
 Administrateur  
 Associé, Raymond Chabot Grant  
 Thornton

## DÉPARTS

L'ACSTA adresse ses remerciements et ses meilleurs vœux à deux administrateurs, Murray Sigler et Darrel Smith, qui ont quitté le Conseil d'administration de l'ACSTA en 2005.



Murray Sigler a été nommé président et chef de la direction de l'administration aéroportuaire de Winnipeg en 1996. Il a également occupé le poste de président et chef de la direction de la chambre de commerce de Calgary jusqu'en août 2005. Auparavant, il a occupé le poste de président et directeur de l'exploitation de Lignes aériennes Canadien International.

M. Sigler a été mis en candidature par le Conseil des aéroports du Canada et nommé le 21 juin 2002 au Conseil d'administration de l'ACSTA. Il a démissionné en septembre 2005 afin d'occuper le poste de directeur général de la délégation générale de l'Alberta au Royaume-Uni à Londres. L'ACSTA aimerait remercier M. Sigler pour ses nombreuses contributions pendant les trois années où il a siégé au Conseil d'administration. L'ACSTA tient à souligner son engagement à titre de vice-président par intérim entre septembre 2004 et mars 2005, et pour son excellence et son dévouement à titre de président du Comité de vérification entre 2002 et août 2005.



Darrel Smith, de North Vancouver, en Colombie-Britannique, a occupé divers postes pendant ses 13 années au service de Transports Canada, y compris celui de surintendant de la planification de l'aviation civile et de contrôleur régional de l'aviation civile. Il a également occupé des postes de cadre dans l'industrie du transport aérien. M. Smith a été

mis en candidature par l'Association du transport aérien du Canada et nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA le 21 juin 2002. Le mandat d'administrateur de M. Smith a pris fin en novembre 2005. L'ACSTA souhaite remercier M. Smith pour son engagement solennel et ses contributions décisives au Conseil d'administration pendant la phase critique de démarrage de l'ACSTA.

## RÉMUNÉRATION, DÉPENSES ET PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité quotidienne aux administrateurs et au président, le montant desquels est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'ACSTA leur rembourse également les frais raisonnables défrayés, y compris les déplacements, l'hébergement et les repas dans le cadre de leurs fonctions.



| Membre du Conseil d'administration | Avance pour la réunion annuelle du Conseil d'administration (A) | Indemnité quotidienne (B) | Rémunération totale (A) + (B) | Frais de déplacement et connexes |
|------------------------------------|---|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Maurice Baril (Président)          | 9 450 \$*   | 16 800 \$                 | 26 250 \$                     | 11 771 \$                        |
| Steve Baker                        | 5 400 \$  | 13 650 \$                 | 19 050 \$                     | 11 987 \$                        |
| Ronald Clark                       | 5 400 \$  | 1 745 \$                  | 23 145 \$                     | 23 820 \$                        |
| Josée Goulet                       | 5 400 \$  | 7 605 \$                  | 13 005 \$                     | 9 909 \$                         |
| Clément Joly                       | 5 400 \$  | 2 060 \$                  | 26 460 \$                     | 36 348 \$                        |
| Mary Martin                        | 5 400 \$  | 7 800 \$                  | 13 200 \$                     | 15 198 \$                        |
| Ron Patmore <sup>a</sup>           | 1 937 \$  | 5 070 \$                  | 7 007 \$                      | 8 398 \$                         |
| Murray Sigler <sup>b</sup>         | 2 700 \$  | 9 165 \$                  | 11 865 \$                     | 8 768 \$                         |
| Darrel Smith <sup>c</sup>          | 3 492 \$  | 10 530 \$                 | 14 022 \$                     | 15 699 \$                        |
| Lecia Stewart                      | 5 400 \$  | 21 060 \$                 | 26 460 \$                     | 19 205 \$                        |
| Anil Wirasekara                    | 5 400 \$  | 10 140 \$                 | 15 540 \$                     | 6 958 \$                         |
| <b>Totaux</b>                      | <b>55 379 \$</b>  | <b>140 625 \$</b>         | <b>196 004 \$</b>             | <b>168 061 \$</b>                |

\* Montant calculé au prorata suivant la date de nomination du 19 mai 2005

<sup>a</sup> Ron Patmore a commencé son mandat en novembre 2005

<sup>b</sup> Murray Sigler a démissionné en septembre 2005

<sup>c</sup> Le mandat de Darrel Smith a pris fin en novembre 2005

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 196 004 \$, comparativement à 237 298 \$ en 2004-2005. Le montant total des frais de déplacement et connexes du conseil d'administration s'élève à 168 061 \$,



comparativement à 159 671 \$ en 2004-2005. Les frais de déplacement et connexes comprennent les réunions du Conseil d'administration et des comités, de même que la participation aux conférences externes et les cours de perfectionnement professionnel.

### Présence au Conseil d'administration et aux comités

| Nom du membre                | Réunions conseil d'administration | Comités du Conseil d'administration <sup>1</sup> |              |                     |                           |
|------------------------------|-----------------------------------|--|--------------|---------------------|---------------------------|
|                              |                                   | Stratégie  | Vérification | Ressources humaines | Gouvernance de la société |
| Maurice Baril <sup>2</sup>   | 10/12                             | 3/5  | 5/6          | 3/6                 | 6/7                       |
| Steve Baker                  | 10/12                             | 4/5  |              | 3/3                 |                           |
| Ronald Clark                 | 12/12                             | 5/5  | 6/6          |                     | 7/7                       |
| Josée Goulet <sup>3</sup>    | 10/12                             | 5/5  |              | 1/2                 |                           |
| Clément Joly <sup>4</sup>    | 12/12                             |  | 6/6          |                     | 7/7                       |
| Mary Martin <sup>5</sup>     | 11/12                             |  |              | 4/6                 | 2/2                       |
| Ron Patmore                  | 4/4                               |  | 2/2          | 2/2                 |                           |
| Murray Sigler                | 6/6                               |  | 3/3          |                     | 3/3                       |
| Darrel Smith                 | 6/7                               |  |              | 3/3                 | 2/4                       |
| Lecia Stewart <sup>5</sup>   | 10/12                             | 5/5  | 2/3          | 4/6                 | 2/4                       |
| Anil Wirasekara <sup>6</sup> | 8/12                              |  | 5/6          |                     | 2/2                       |

<sup>1</sup> La participation des membres du Conseil aux réunions des comités est établie en fonction du nombre de réunions auxquelles ils ont participé sur le nombre total de réunions qui ont été tenues lorsqu'ils étaient membres d'un comité. La composition de certains comités a changé au courant de l'année, ce qui a causé des écarts dans les chiffres.

<sup>2</sup> Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration

<sup>3</sup> Président du Comité de stratégie

<sup>4</sup> Président du Comité de gouvernance de la société

<sup>5</sup> Co-présidente du Comité des ressources humaines

<sup>6</sup> Président du Comité de vérification

En raison des deux postes à combler, de la nomination d'un nouvel administrateur et de la création du nouveau Comité de stratégie, il a fallu réorganiser la composition des comités, ce qui, tel que constaté dans la liste des présences, s'est répercuté sur le taux de participation des administrateurs puisqu'ils ont accepté de nouvelles responsabilités.

### ÉQUIPE DE CADRES SUPÉRIEURS

L'équipe de cadres supérieurs de l'ACSTA, sous la direction du Président et Chef de la direction Jacques Duchesneau, est responsable des activités quotidiennes de l'ACSTA. La haute direction adopte une approche pratique de gestion des affaires de l'ACSTA; en effet, elle organise des réunions hebdomadaires du Comité de la haute direction, organise des réunions spéciales et participe quotidiennement à des réunions d'information, afin de connaître les dernières informations sur les menaces et les activités de contrôle et l'équipement de première ligne.

Au terme de la phase de démarrage, la haute direction de l'ACSTA a mis l'accent sur la mesure des résultats. En 2005, la haute direction a adopté le tableau de bord équilibré en matière de gestion du rendement de l'ACSTA dans le but : d'appuyer la Politique nationale de sécurité (efficacité de la sécurité); d'établir des niveaux de service uniformes; de gagner la confiance des clients et leur satisfaction à l'égard de la sûreté; d'assurer un financement durable et souple; de gérer les fonds publics de façon économique et efficace pour une incidence maximale sur la sûreté (efficacité).



Mû par l'énergie et la vision de Jacques Duchesneau, l'équipe de cadres supérieurs de l'ACSTA poursuit ses efforts visant à garder le transport aérien hors d'atteinte des terroristes. L'ACSTA doit être prête à intervenir et à réagir en tout temps, compte tenu de la magnitude des risques d'atteinte à la sûreté auxquels le réseau de transport aérien est confronté. En sa qualité d'administration de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA s'engage à toujours trouver des façons d'améliorer et d'optimiser la réalisation de son mandat. L'objectif n'est pas d'en faire davantage, mais de faire mieux. Le contraire serait irresponsable. L'ACSTA continuera également à anticiper et à gérer les imprévus, notamment en établissant de nouveaux partenariats, ou en améliorant les partenariats existants, avec les intervenants, les ministères gouvernementaux, les organisations nationales et internationales de sûreté, de même que les établissements d'enseignement, afin de s'assurer qu'elle possède des renseignements à jour sur les menaces et les pratiques exemplaires. En contrepartie, l'ACSTA partage ses propres renseignements avec les intervenants en services de sûreté.



Équipe de cadres supérieures (de gauche à droite) : Ian MacKay - Vice-président, Stratégie et affaires juridiques; Jacques Grilli - Vice-président, Opérations; Mark Duncan - Vice-président exécutif et Chef des opérations; Jacques Duchesneau - Président et Chef de la direction; Renée Légaré - Vice-présidente, Capital humain; Kevin McGarr - Vice-président et Chef de la technologie; Mike McLaughlin - Vice-président et Chef de la direction financière.

## LA HAUTE DIRECTION ACCUEILLE UN NOUVEAU MEMBRE DANS L'ÉQUIPE DES CADRES SUPÉRIEURS



L'ACSTA aimerait féliciter Renée Légaré qui occupe le poste de vice-présidente, Capital humain, de l'ACSTA depuis le début de l'exercice 2006-2007. « L'ACSTA s'est transformée d'organisation en phase de démarrage en administration de contrôle stable, a déclaré Mme Légaré. Elle doit maintenant se concentrer sur le perfectionnement de son personnel, autant celui de ses employés que celui des agents de contrôle contractuels. »

Mme Légaré est entrée au service de l'ACSTA en juin 2002, à titre de gestionnaire principale intérimaire des ressources humaines. Depuis mai 2003, elle a occupé le poste de directrice du bureau du président et directrice des services généraux de l'ACSTA. En septembre 2005, elle a été promue au poste de vice-présidente par intérim de Risque et qualité. Mme Légaré possède une maîtrise en Relations industrielles de l'Université du Québec en Outaouais et un baccalauréat spécialisé en Sciences économiques de l'Université de Sherbrooke.

## RÉMUNÉRATION DES CADRES SUPÉRIEURS

Tous les cadres, à l'exception du Président et Chef de la direction (dont les salaire et les avantages sociaux sont fixés par le gouverneur en conseil), touchent un salaire et une rémunération aux termes des politiques de l'ACSTA et approuvés par le Conseil d'administration. Les cadres sont également admissibles à la rémunération au rendement qui correspond à un pourcentage du salaire de base. En 2005-2006, le salaire maximal des cadres était de 252 200 \$ et le salaire minimal de 143 500 \$.,

## HARMONISATION ORGANISATIONNELLE

Au cours du troisième trimestre de 2005-2006, la haute direction a entamé l'examen de la structure organisationnelle de l'ACSTA. Dans le cadre de cet examen, elle a mené un sondage auprès des employés et créé un groupe de travail horizontal responsable d'évaluer les pressions et l'harmonisation du travail. Le 29 mars 2006, la haute direction a officiellement publié la nouvelle structure organisationnelle de l'ACSTA résultant de l'examen. Le remaniement de 2006 était un exercice important pour l'organisation. Maintenant, au lieu de tout simplement déployer les ressources, l'ACSTA se concentre sur la mesure des résultats et la démonstration du succès. L'ACSTA veille ainsi à ce que ses ressources financières et humaines soient affectées en conformité avec ses priorités stratégiques. Grâce à ces changements, l'ACSTA pourra réaliser ses objectifs.

## Objectifs d'harmonisation

- Optimiser l'efficacité organisationnelle en éliminant les activités qui ne sont plus nécessaires et le dédoublement d'efforts
- Allouer les ressources conformément aux objectifs et aux priorités stratégiques de l'ACSTA
- S'attaquer aux limitations sur les ressources
- S'attaquer aux contraintes budgétaires pour la prochaine année
- Clarifier/modifier les responsabilités fonctionnelles
- Assurer l'intégration/les liens appropriés

Voici une liste des principaux changements liés à l'harmonisation : la création d'une direction générale du « Capital humain », laquelle est responsable du perfectionnement et de la gestion des ressources humaines; la création d'une direction de la « Technologie », laquelle comprend un bureau de gestion de projet, lequel emploie surtout des experts en projet d'équipement de l'ACSTA puisque le déploiement des systèmes de détection d'explosifs est presque terminé. Grâce à l'harmonisation organisationnelle, l'ACSTA a réduit le nombre de postes de gestionnaires et a augmenté le nombre de postes d'employés, pour un total de 228 équivalents temps plein. L'harmonisation est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2006.

## RAPPORT SUR LES DEMANDES AU SENS DE LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION ET DE LA LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'ACSTA est assujettie aux modalités et aux exigences de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Entre le 1<sup>er</sup> avril 2005 et le 31 mars 2006, l'ACSTA a reçu 47 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, et 10 demandes, de l'exercice précédent, étaient en cours de traitement, pour un total de 57 demandes. L'ACSTA a pu traiter 49 demandes, et en a reporté huit à l'exercice suivant. L'ACSTA a également reçu 14 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* provenant d'autres ministères (dont deux de l'exercice précédent); elle a traité les 14 demandes.

Toujours pour l'exercice 2005-2006, l'ACSTA a reçu cinq nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, en plus des trois demandes reportées de l'exercice précédent, pour un total de huit. Sur les huit demandes à l'égard de la confidentialité des renseignements, l'ACSTA en a traité sept et en a reporté une à l'exercice suivant.

L'ACSTA a également réalisé des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée, en collaboration avec le Commissaire à la protection de la vie privée, à l'égard de son programme de Carte d'identité de zone réglementée et au déploiement des caméras couplées aux télévisions en circuit fermé aux points de CPE. L'objectif des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée est de s'assurer que les activités de l'ACSTA respectent les dispositions législatives relatives à la protection de la vie privée.

## RAPPORT SUR LES EXIGENCES DE LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES

En sa qualité de société d'État, l'ACSTA est tenue de se conformer à la *Loi sur les langues officielles* et doit s'engager à préserver le riche patrimoine bilingue du Canada. Par l'entremise de ses fournisseurs des services de contrôle, l'ACSTA est responsable de fournir des services bilingues aux points de contrôle des aéroports dans lesquels elle est tenue d'assurer la prestation de services dans la langue officielle choisie par le public. L'ACSTA favorise la promotion et le progrès des langues officielles et continue à apporter des améliorations dans ce domaine.

### LANGUES OFFICIELLES AUX PREMIÈRES LIGNES

À l'aide de ses procédures normalisées d'exploitation (PNE) et de son module de formation sur les langues officielles, l'ACSTA continue à renforcer le besoin de satisfaire à ses obligations en vertu de la loi, surtout à l'égard de l'« offre active de services bilingues » aux passagers dans les aéroports désignés dans lesquels elle est tenue d'assurer la prestation de services dans la langue officielle choisie par le public.

L'ACSTA a commandé une évaluation de son programme de langues officielles en mars 2006, laquelle a été réalisée à l'aide d'un sondage auprès de 2 929 voyageurs aériens. Le sondage a eu lieu dans 16 aéroports du Canada et les langues officielles étaient l'un des principaux thèmes évalués. À la question de savoir s'ils ont été servis dans la langue officielle de leur choix, presque tous les passagers (96 %) ont répondu par l'affirmative.

À l'automne 2005, le Président et Chef de la direction de l'ACSTA a rencontré 1 200 agents de contrôle au Canada afin de leur communiquer la vision de l'ACSTA. L'objectif de l'ACSTA est de fournir des services de qualité dans les deux langues officielles, mais également de participer à la sauvegarde des deux langues officielles du Canada. Le Président et Chef de la direction l'a d'ailleurs réitéré dans le discours qu'il a prononcé devant les agents de contrôle.



L'ACSTA, à l'aide d'un vidéo distribué à plus de 4 400 agents de contrôle au Canada, a également réitéré que les langues officielles sont une priorité pour l'ACSTA et que les agents de contrôle jouent un rôle essentiel dans la prestation de services aux passagers dans la langue officielle de leur choix. En outre, l'ACSTA leur a envoyé un calendrier de poche, lequel comprenait un article sur les langues officielles et des « phrases fréquemment utilisées ». Grâce à cette initiative, l'ACSTA a fait la promotion de la dualité linguistique dans tous les aéroports du Canada.

La haute direction de l'ACSTA s'engage également à respecter le choix de la langue de travail de ses employés ou des employés des fournisseurs de service de contrôle. La haute direction favorise un environnement de travail propice à l'utilisation du français et de l'anglais et donne l'exemple en organisant ses réunions hebdomadaires dans les deux langues officielles. L'ACSTA veille à ce que les chances de nomination et d'avancement des Canadiennes et des Canadiens anglophones et francophones soient égales au sein de l'organisation. L'ACSTA s'engage à communiquer avec les intervenants et le grand public dans les deux langues officielles et s'efforce de diffuser ses documents en français et en anglais.

## L'ACSTA DANS LA COLLECTIVITÉ

Les employés de l'ACSTA prennent leur engagement envers le public au sérieux. Lorsqu'il s'agit de travaux communautaires, les employés de l'ACSTA sont généreux, que ce soit en argent ou en temps investi. En 2005-2006, les employés de l'ACSTA ont apporté des contributions généreuses à cinq œuvres de bienfaisance : Centraide, la Fondation du cancer de la région

d'Ottawa, les Victimes de la violence, Christmas Wish Cloud et Habitat pour l'humanité. Dans le cas d'Habitat pour l'humanité, les employés de l'ACSTA ont fait des dons pour la construction de maisons en Zambie, au Sud de l'Afrique.

Voici des exemples de l'engagement des employés de l'ACSTA au sein de leur communauté :

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Steve Baal</b>          | trésorier d'un camp d'été et de son église   |
| <b>Lucie Menard-Baxter</b> | solliciteuse pour la Fondation des maladies du coeur   |
| <b>Richard Palmer</b>      | président bénévole du Rideau Tennis Club   |
| <b>James Crawford</b>      | entraîneur, Burlington Organized Minor Baseball Association  |
| <b>François Cormier</b>    | mentor pour dessinateurs et artistes aspirants   |
| <b>Christian Ouimet</b>    | observateur électoral en Palestine   |
| <b>Rob Durward</b>         | entraîneur au soccer et au baseball  |
| <b>Louise Graham</b>       | directrice des relations avec les médias pour un tournoi de hockey qui vient en aide aux jeunes atteints d'un cancer |
| <b>Tom Hodge</b>           | entraîneur au soccer et au ballon panier   |
| <b>Renée Fairweather</b>   | offre un soutien aux personnes atteintes du cancer du sein   |
| <b>Kevin DeGaut</b>        | constructeur d'habitations dans le cadre des projets d'Habitat pour l'humanité en Afrique                            |
| <b>Pierluc St-Jacques</b>  | organisateur d'événements pour Centraide   |
| <b>Caroline Sauvé</b>      | observatrice électorale en Haïti   |

# Rapport de gestion

## APERÇU

Le rapport de gestion de l'ACSTA représente le point de vue de la direction quant au rendement de la société d'État au cours de l'exercice de 2005-2006 et offre des perspectives pour 2006-2007. Il est divisé en cinq sections.

### 1. Vision et stratégie

Bref historique de l'ACSTA et énoncé de sa vision qui sous-tend les stratégies organisationnelles.

### 2. Opérations

L'ACSTA a six mandats à remplir. Cette section les décrit ainsi que les résultats financiers connexes.

### 3. Mesures organisationnelles

L'administration des mandats nécessite des activités de soutien organisationnel. Cette section décrit la mise en place de ces mécanismes de soutien et les mesures prises pour faire en sorte qu'ils fonctionnent efficacement.

### 4. Finances

Cette section décrit les processus d'affectation des fonds à l'ACSTA et leur utilisation par cette dernière. Elle comprend une analyse des écarts par rapport aux exercices précédents.

### 5. Risque et gouvernance

Des mécanismes de gouvernance sont en place pour contrôler les dépenses de l'ACSTA. Cette section décrit la façon dont les risques sont déterminés, intégrés dans les processus de gouvernance et mis en application. Elle relève également certains des principaux enjeux de la société d'État au cours du prochain exercice financier.

Tous les montants sont exprimés en milliers \$.

## VISION ET STRATÉGIE

L'ACSTA est appelée à devenir un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en respectant sa mission et en atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel que corporatif.

L'ACSTA, dont la création remonte au 1<sup>er</sup> avril 2002, s'occupe de six mandats, dont quatre sont définis dans la *Loi sur l'ACSTA*. Les deux autres lui ont été confiés ultérieurement par le ministre. L'ACSTA a commencé par assumer les responsabilités du CPE dans 89 aéroports à travers le Canada. C'est ainsi qu'elle a assumé les contrats qu'avaient signés les fournisseurs de services de contrôle et les compagnies aériennes et s'est occupée de la sûreté des voyageurs de façon systématique dans tout le Canada, en mettant l'accent sur la sûreté comme telle et non pas sur des facteurs économiques. Bref, elle s'est appuyée sur des bases entièrement nouvelles pour devenir, en très peu de temps, une importante société d'État.

Au moment de la création de l'ACSTA, le gouvernement a également défini le rôle de Transports Canada à titre de responsable de la réglementation des activités de contrôle. L'ACSTA a dû élaborer des procédures d'exploitation qui répondent aux besoins énoncés dans la réglementation. Par ailleurs, la société d'État a été appelée à collaborer avec TC à l'élaboration de procédures et de dispositions réglementaires pour le CBE, niveau de sûreté important et nouveau.

Les délais étaient serrés et de fortes pressions étaient exercées pour la prestation de solutions efficaces. Il a fallu fournir immédiatement au réseau de transport aérien des garanties comme quoi la sûreté nécessaire était en place pour attirer les voyageurs, les fidéliser et les protéger. Par ailleurs, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fixé au 31 décembre 2005, à l'échelle internationale, le délai de mise en œuvre du CBE à 100 % pour les vols internationaux. Le défi était on ne peut plus évident et les moyens pour le relever, un peu moins.

En septembre 2005, l'ACSTA a adopté quatre priorités stratégiques pour s'acquitter de son mandat : flexibilité opérationnelle, souplesse financière, renseignements vérifiables et partenariats. Chacune d'elles exprime un concept important et des composantes fondamentales pour réaliser la vision de l'ACSTA.

La flexibilité opérationnelle vise surtout l'examen des risques et la prise de mesures pour y donner suite. Dans un cadre réglementaire de nature très prescriptive, il se peut que nous nous préparions à livrer la dernière bataille au lieu de reconnaître les besoins afférents à la suivante. Si nous révisons continuellement les choses que nous faisons et notre façon de les faire, nous pouvons intervenir rapidement en cas de menace nouvelle et devenir moins prévisibles.

La souplesse financière vise à établir une formule de financement plus stable et à déterminer les services qui peuvent être assurés selon la formule de recouvrement des coûts. Le financement de l'ACSTA par des crédits est difficile à gérer, dans la mesure où il ne permet pas le report des fonds qui n'ont pas été dépensés ni l'application du recouvrement des coûts à la prestation de services améliorés. De même, l'ACSTA ne dispose pas d'un fonds de prévoyance en cas d'urgence facilement accessible pour donner suite aux menaces immédiates ou nouvelles.

Pour qu'elle puisse remplir son mandat, l'ACSTA doit obtenir des renseignements en temps opportun au sujet des menaces qui pèsent sur la sûreté. L'ACSTA reçoit des renseignements de TC et entretient de solides rapports avec d'autres organismes gouvernementaux pour le partage d'information. Cela dit, cette information doit être examinée et analysée de façon que nous puissions fournir des renseignements vérifiables à nos intervenants de première ligne. Les

renseignements de nos intervenants de première ligne sont indispensables pour que nous puissions comprendre les menaces et y donner suite.

L'ACSTA ne peut pas faire cavalier seul et doit donc participer à des partenariats avec, notamment, Transports Canada, d'autres organismes gouvernementaux, les fournisseurs de services du secteur privé, les aéroports, les transporteurs aériens et des intervenants internationaux qui se livrent à des activités similaires. Ce faisant, nous rehaussons la sûreté dans nos aéroports. La stratégie de partenariat est cruciale pour réaliser la vision de chef de file dans le secteur de la sûreté. leadership.

## OPÉRATIONS

L'ACSTA exerce ses activités avec un effectif minimal et a recours à des services contractuels pour l'exécution de son mandat. L'Administration centrale a pour fonction d'élaborer la vision et les procédures d'exploitation et d'établir les instruments de mesure des résultats. La gestion des ententes contractuelles et l'application de mesures pour assurer la responsabilité et la transparence sont des éléments importants de nos activités. Des 236 contrats gérés par l'ACSTA pendant l'année, un seul a posé un problème de contrôle des dépenses. Il n'en a pas résulté de perte de valeur ni de dépenses excessives par rapport aux crédits alloués, mais il a fallu introduire une meilleure procédure de contrôle pour s'assurer que les limites de contrat ne sont pas dépassées sans l'autorisation nécessaire.

Pour l'exercice des opérations de contrôle de sûreté, l'ACSTA passe des contrats avec des fournisseurs pour les services d'agents de contrôle. Les fournisseurs de services ont la responsabilité de gérer les activités dans les aéroports en conformité avec les Procédures normalisées d'exploitation. L'ACSTA assure la formation des agents de contrôle et leur certification pour qu'ils puissent accomplir leur travail. En outre, l'ACSTA fournit les équipements, les uniformes et les fournitures nécessaires pour les opérations de contrôle. Elle remplit un rôle de surveillance pour s'assurer que les opérations de contrôle se déroulent de façon uniforme, efficiente et efficace. Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle sont de loin la dépense de fonctionnement la plus importante. Le tableau 1 fait état du montant de ces paiements pour la prestation des services de contrôle depuis la création de l'ACSTA. Comme on peut le constater, les incidences financières continuent de se faire sentir, dans la mesure où, pour satisfaire à la demande, nous devons assumer une augmentation des coûts. En 2005-2006, l'ACSTA a consacré 174 millions \$ aux services de contrôle. La hausse des coûts au cours de cet exercice est attribuable à la mise en œuvre du programme CBE.

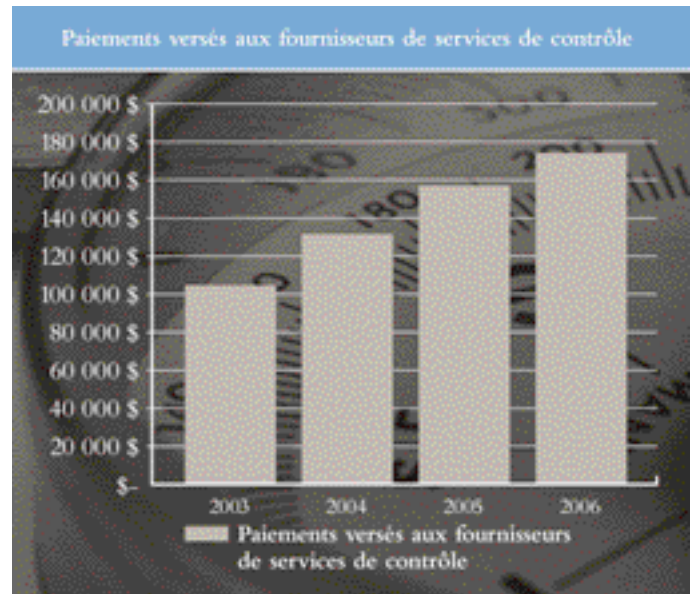


Tableau 1

### Formation et certification

Au moment de la création de l'ACSTA, la priorité évidente consistait à améliorer les compétences des agents de contrôle. C'est ainsi que l'ACSTA a procédé à l'élaboration d'un programme complet de formation et de certification à cet effet. Ces quatre dernières années, le programme de formation mis au point pour améliorer l'efficacité et l'efficacité des agents de contrôle est devenu une norme mondiale. Le tableau 2 résume les coûts assumés jusqu'à présent à cet égard.

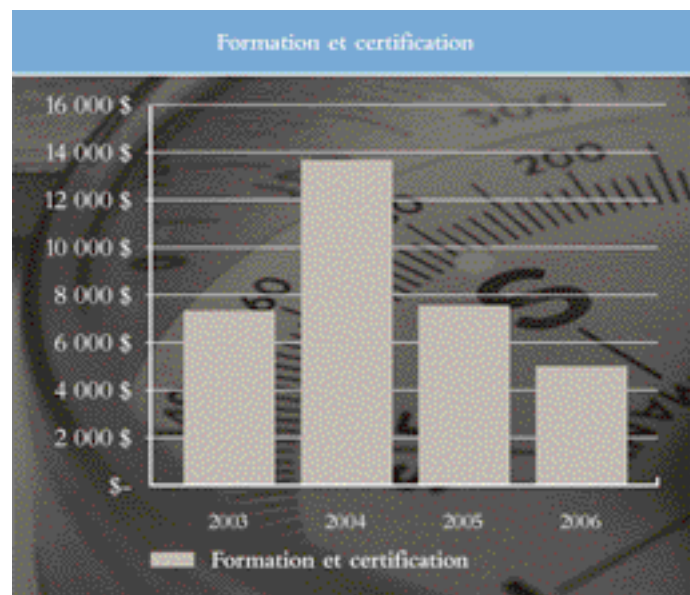


Tableau 2

### Surveillance des activités de contrôle

L'ACSTA revoit, évalue et améliore de façon continue son modèle de prestation des services de contrôle par des intérêts publics et privés. Une des améliorations a consisté à rehausser de façon continue la surveillance qu'elle exerce. L'exercice a permis de recueillir des renseignements utiles sur la conduite des opérations de contrôle et a offert à l'ACSTA la possibilité de mieux gérer les coûts en organisant les activités, en s'occupant de la conception des points de contrôle et en s'assurant que les changements apportés aux procédures d'exploitation sont communiqués de façon efficace. Le tableau 3 fait état de la croissance des activités de surveillance touchant les opérations de contrôle.

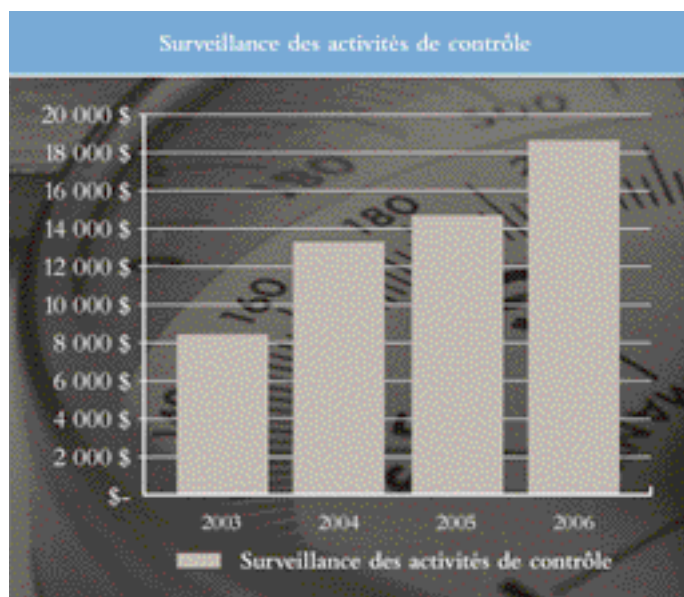


Tableau 3

Un élément important de la surveillance de l'ACSTA consiste en la mise en place d'un système de gestion rapide des incidents. C'est ainsi que l'ACSTA a installé des caméras dans les points CPE pour surveiller les mesures de sûreté en vigueur, ce qui a fourni des renseignements immédiats sur les incidents et contribué à leur dénouement rapide. Grâce au Centre des communications de sûreté (CCS), les incidents peuvent être observés et contrôlés. Si besoin est, l'ACSTA peut s'occuper directement de la gestion d'un incident et de son dénouement à partir du CCS. Le dénouement rapide des incidents de sûreté améliore le service offert aux passagers et réduit les coûteux retards.

### Contrôle préembarquement

De 164 097 \$ en 2005, les coûts du contrôle CPE sont passés à 168 822 \$ en 2006. Cela dit, les gains d'efficacité réalisés grâce à une surveillance accrue de la part de l'ACSTA et à de meilleures pratiques opérationnelles ont neutralisé quelque peu cette augmentation, attribuable aux taux horaires plus élevés pour les fournisseurs de services de contrôle et à la croissance du trafic passagers. Pour l'exercice financier de 2006, le montant prévu dans le budget était de 166 382 \$.

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

Pour des raisons de sûreté, les résultats financiers de ces programmes ont été combinés. Pour l'exercice financier de 2006, le total des dépenses pour les programmes a été de 129 716 \$, contre 85 091 \$ en 2005. Les coûts prévus dans le budget s'élevaient à 175 913 \$. L'augmentation des dépenses est attribuable à la mise en service d'un grand nombre de systèmes de détection d'explosifs (SDE) que l'ACSTA avait déployés. L'ACSTA s'est conformée à l'exigence internationale concernant le contrôle intégral des bagages enregistrés au cours de l'exercice financier de 2006, c'est-à-dire un an avant le délai initial fixé par le gouvernement du Canada. Dans la réalité, les dépenses ont été moins élevées que prévu, du fait que les deux programmes de police n'ont pas encore été pleinement mis en œuvre. La GRC continue la dotation de son programme de police aux aéroports, tandis que l'ACSTA se penche sur ses contributions aux activités de surveillance dans certains aéroports de façon à optimiser les ressources utilisées.

### Contrôle des non-passagers

Le programme CNP consiste au contrôle sélectif des employés qui travaillent dans 28 aéroports. Pour l'exercice financier de 2006, les dépenses engagées à ce chapitre ont atteint 11 943 \$, soit un peu moins que les 12 164 \$ de 2005. Ce faible écart tient à une réduction des coûts de formation et de certification. Pour 2006, les dépenses prévues dans le budget pour le CNP étaient de 14 972 \$.

### Carte d'identité pour les zones réglementées

Le programme CIZR a été mis en œuvre et fonctionne dans 8 aéroports, tandis que les efforts de déploiement se poursuivent dans 20 aéroports de plus grande taille. À l'heure actuelle, 25 % de la population ciblée a été inscrite. Pour l'exercice financier de 2006, un total de 5 369 \$ a été dépensé à ce chapitre, alors que 5 003 \$ avaient été prévus dans le budget. En 2005, les dépenses consacrées au programme CIZR avaient atteint 2 080 \$. La hausse tient surtout aux frais d'amortissement des équipements acquis et installés par l'ACSTA.

## MESURES ORGANISATIONNELLES

Au cours de l'exercice financier de 2006, le coût des Services généraux est passé de 31 452 \$ à 32 946 \$, en raison principalement de la hausse des besoins en matière de dotation. Au cours de sa première année d'existence, l'ACSTA a concentré ses efforts sur la mise sur pied de ses activités. Très peu de ressources ont été consacrées à l'infrastructure administrative et financière, mais les processus sont actuellement passés en revue et développés. En particulier, on utilise du personnel supplémentaire pour l'exercice des fonctions organisationnelles requises pour appuyer le fonctionnement et la gestion d'une société d'État responsable.

Un élément qui permet de mesurer l'efficacité des dépenses afférentes aux services généraux est le ratio services généraux/total budgétaire. En 2006 l'ACSTA a limité à 8 % le total des dépenses. Tableau 4.



Tableau 4

L'ACSTA a pu souscrire à une importante assurance-responsabilité contre les conflits et le terrorisme. La couverture comprend les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle. L'assurance est une condition indispensable de notre modèle de prestation des services de contrôle par des intérêts publics et privés. Grâce, en partie, à la confiance des assureurs à l'égard des opérations de l'ACSTA, les coûts d'assurance pour 2006 se sont chiffrés à 3 800 \$, contre 4 200 \$ en 2005.

L'ACSTA a mis au point d'importants systèmes pour fournir à la gestion des renseignements sur les résultats des programmes. Il y a, notamment, le système de renseignements d'affaires, le tableau de bord équilibré, le système financier, etc. Ces systèmes sont le fruit d'un partenariat avec le secteur privé, et leur entretien est assuré à l'interne. L'ACSTA est en train de développer certains de ces systèmes et d'y ajouter des fonctions pour qu'ils soient plus efficaces pour la gestion et pour améliorer les pratiques de reddition de comptes. En 2006 l'ACSTA a engagé des dépenses de 3 668 \$ pour l'acquisition d'ordinateurs, de réseaux et de systèmes de bureautique, alors que le budget prévoyait 4 021 \$ à ce chapitre. Le tableau 5 indique les investissements réalisés par l'ACSTA à cet égard et le coût d'entretien des systèmes.

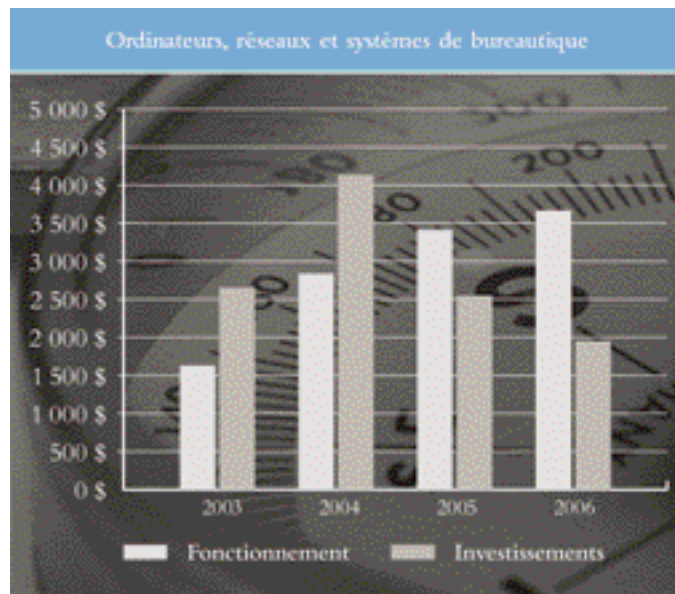


Tableau 5

L'ACSTA fait l'objet d'examen minutieux à titre de nouvelle société d'État de création récente. Au cours de l'exercice financier de 2006, la vérificatrice générale a procédé à l'examen spécial qui est prescrit par la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), exercice qui s'ajoute aux activités de surveillance qu'exerce normalement son Conseil d'administration. Le ministre des Transports a également lancé un examen du mandat de l'Administration, comme le prévoit la *Loi sur l'ACSTA*. Ces activités se sont traduites par des exigences accrues pour le personnel, déjà rudement mis à l'épreuve, mais nous attendons avec intérêt les recommandations qui nous permettront d'améliorer encore davantage notre organisation.

## FINANCES

Les fonds versés à l'ACSTA proviennent en grande partie du Trésor et dans une moindre mesure du revenu d'intérêt. L'ACSTA ne perçoit pas le Droit pour la sûreté des passagers du transport aérien et ne participe pas à l'établissement de ses niveaux de perception. Le Parlement a approuvé des crédits de 438 400 \$ pour l'exercice financier de 2006. Grâce à une utilisation prudente des ressources, des fonds inutilisés de 13 387 \$ ont été enregistrés en 2006 au chapitre des crédits votés, contre 14 425 \$ en 2005. Le total des crédits reconnus de 425 013 \$ a été réparti entre les immobilisations (134 868 \$) et le fonctionnement (290 145 \$). Pour l'exercice financier de 2006, le total des crédits parlementaires a été inférieur à celui de 2005, en raison de la réduction des investissements dans les SDE. Les crédits d'immobilisations pour l'exercice financier de 2005 se sont élevés à 220 999 \$. Le tableau 6 fait état de l'utilisation annuelle des crédits d'immobilisations et de fonctionnement.



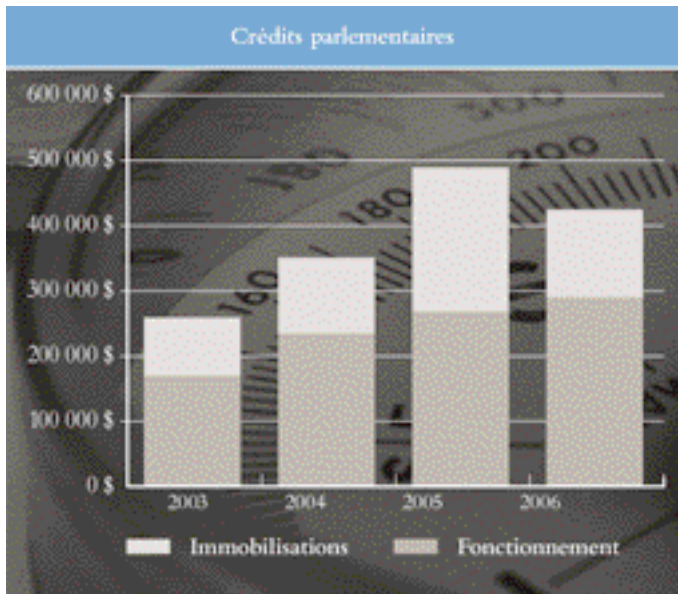


Tableau 6

### Liquidités

En date du 31 mars 2006, l'encaisse était de 1 314 \$, contre 158 804 \$ l'année précédente. Cette année, nous avons peaufiné notre processus de retrait de fonds à même le Trésor, par l'intermédiaire de Transports Canada, de façon à éviter des encaisses excessives. Malgré nos comptes fournisseurs importants pour nos activités de l'exercice financier de 2006, nous allons retirer suffisamment de liquidités pour effectuer nos paiements dans les délais voulus.

### Comptes débiteurs

Le solde des comptes débiteurs était de 98 738 \$, alors qu'il se chiffrait à 19 922 \$ pour la période précédente. La hausse tient à notre façon de gérer notre compte de caisse, c'est-à-dire que nous n'avons pas retiré les crédits dont nous avons besoin pour régler les factures en fin d'exercice pour le travail effectué au cours de l'exercice financier de 2006. De ce fait, les comptes débiteurs consistent en grande partie en des crédits parlementaires de 85 080 \$. L'autre montant important à recouvrer s'élève à 13 366 \$ au titre de la Taxe sur les produits et services et de la taxe de vente provinciale.

### Inventaire

La valeur de l'inventaire, où figurent notamment les pièces de rechange des SDE et les Cartes d'identité pour les zones réglementées, a été ramenée de 15 127 \$ en 2005 à 14 680 \$ en 2006, soit une légère baisse de 447 \$. En raison de retards imprévus dans le programme CIZR, l'utilisation de l'inventaire à cet égard a représenté 455 \$ seulement, alors que la somme de 1 292 \$ avait été inscrite au budget. Il est prévu que l'inventaire de CIZR sera réparti sur l'ensemble de l'exercice financier suivant. Cependant, l'inventaire des pièces de

rechange des SDE devrait augmenter en raison du déploiement d'équipements additionnels et par suite de renseignements supplémentaires quant à la fiabilité des équipements.

### Immobilisations corporelles

En date du 31 mars 2006, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles était de 512 680 \$, comparativement à 428 572 \$ l'année précédente. Les acquisitions de l'année courante représentent en grande partie les derniers efforts déployés en vue d'en arriver au déploiement intégral des SDE à 100 %. Elles consistent principalement en des équipements SDE (134 437 \$), des éléments d'actif pour la CIZR et la CNP (3 531 \$) et autres éléments d'actif (2 885 \$). En tout, les coûts comptabilisés au titre des immobilisations corporelles se sont chiffrés à 140 852 \$ en 2006. Comme les immobilisations corporelles représentent un investissement important pour l'ACSTA, celle-ci a élaboré des pratiques de gestion et d'entretien des biens de premier ordre.

### Comptes créditeurs et frais courus

En date du 31 mars 2006, le total des comptes créditeurs et des frais courus était de 98 454 \$. Avec le déploiement du SDE qui tire à sa fin, ce montant représente une baisse considérable par rapport aux 171 238 \$ enregistrés à ce chapitre l'année précédente. Les autres comptes créditeurs constituent des obligations de paiement aux fournisseurs réguliers.

### Avantages sociaux futurs

Les avantages sociaux futurs ont été répartis entre les régimes ayant un actif cumulé et ceux ayant une charge à payer, selon la valeur actuarielle. Ainsi, le régime supplémentaire de retraite a un actif cumulé d'une valeur de 1 134 \$ et le régime de pension ordinaire, une charge à payer de 410 \$. Les autres régimes d'avantages sociaux futurs ont une charge à payer d'une valeur de 1 621 \$. Dans la mesure où l'ACSTA est une nouvelle société d'État, les régimes comptent peu de bénéficiaires.

### Financement d'immobilisations reporté

Le financement d'immobilisations reporté réduit principalement la valeur non amortie des biens et des équipements indiquée dans le bilan. Comme les investissements de l'ACSTA sont financés au moyen de crédits, le revenu du capital de l'année courante représente l'amortissement des biens et équipements. La valeur restante est traitée comme un crédit parlementaire reporté, lequel est considéré comme un revenu dans la mesure où les éléments d'actif sont utilisés ou aliénés. Le montant a augmenté alors que l'ACSTA continue d'acquérir et d'installer des équipements SDE dans le but de mener à terme le programme national de déploiement.

## RISQUE ET GOUVERNANCE

Du fait de l'évolution rapide de l'ACSTA, le Conseil d'administration et la haute direction de l'organisation ont adopté une méthode rigoureuse et intégrée de gestion des risques opérationnels afin de déterminer les risques, surtout les risques au chapitre de l'exploitation, de les évaluer et de les gérer. Toutes les organisations sont confrontées à des risques et à des incertitudes. L'ACSTA a entrepris de relever ce défi et met en place une initiative rigoureuse de gestion des risques dans le but de gérer l'incertitude et d'y faire face efficacement, y compris les risques et les possibilités connexes, et de fournir à nos intervenants le degré de certitude le plus élevé possible.

L'ACSTA a établi un système de gouvernance efficace pour s'occuper des nombreux enjeux et risques. Dans un premier temps, le Conseil d'administration de l'ACSTA élabore les stratégies et les orientations de l'organisation. Par l'intermédiaire de ses comités, il surveille les efforts de la gestion pour atteindre les objectifs de l'Administration. Chaque trimestre, le Comité de vérification analyse minutieusement les comptes. L'équipe dirigeante de l'ACSTA se réunit à intervalles réguliers pour revoir les risques et prendre des décisions. Les projets d'immobilisations sont analysés en détail par le Comité des immobilisations, sous la présidence du VPE et CO. Le Comité d'examen des contrats s'occupe du processus d'octroi des contrats et est dirigé par le Vice-président et CDF. Tous ces mécanismes visent à assurer la gestion efficace des questions de sûreté et des mandats de l'ACSTA et l'optimisation des ressources.

### Préparer l'avenir

Pour l'avenir, l'ACSTA est confrontée également à des risques et des incertitudes de nature non opérationnelle qui sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur ses activités futures, dont les plus importants sont les pénuries de fonds et les changements apportés à son mandat.

L'exercice financier de 2006 représente la dernière année du financement quinquennal de 1,942 milliard \$ qui a été accordé à l'ACSTA. Cette dernière n'a pas obtenu de financement durable au-delà du 31 mars 2008. En outre, la plupart des entités dont le financement est assuré au moyen de crédits ont la capacité de reporter la partie inutilisée de leurs crédits et de recouvrer les coûts des services qui sont liés à leur mandat. L'ACSTA ne jouit pas d'un tel privilège et ne peut donc pas agir de façon novatrice et rapide dans l'intérêt des voyageurs et des contribuables.

L'ACSTA fait actuellement l'objet de deux examens externes d'importance, le premier par le bureau de la vérificatrice générale du Canada et le second, en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* (examen quinquennal). L'ACSTA attend avec intérêt les recommandations qui vont découler de ces deux exercices, dans le cadre de notre engagement au titre de l'amélioration continue pour faire de l'ACSTA une organisation de classe mondiale dans le secteur de la sûreté. Un des principaux points de l'examen quinquennal va consister en l'évaluation de la pertinence du mandat de l'ACSTA. Les changements à ce dernier égard pourraient exercer un impact significatif sur les activités et le financement futurs de l'ACSTA.

Un autre aspect important de la croissance de l'ACSTA, qui est rapidement passée du statut d'organisation embryonnaire à celui de jeune organisation, est la nécessité de se concentrer sur plusieurs questions organisationnelles en matière d'administration et d'infrastructure qui vont avoir une incidence sur son évolution en tant que société d'État responsable et gérée efficacement. Par conséquent, au cours des prochains mois, l'ACSTA va cristalliser son attention sur ces points pour accomplir des progrès :

- Mesurer le rendement et en rendre compte;
- Renforcer la gouvernance et la gestion des contrats et des projets;
- Accélérer l'élaboration d'un système financier organisationnel (à l'échelle de l'Administration);
- Mettre en place des moyens efficaces de gestion des éléments d'actif, de façon à protéger les investissements nombreux et considérables que réalise l'ACSTA dans les biens et les équipements et à illustrer le passage du déploiement des éléments d'actif à leur entretien.

Qui dit ACSTA, dit sûreté. Nous élaborons et mettons en place continuellement des mesures de sûreté et des systèmes administratifs de premier plan, de telle sorte que nous soyons une organisation responsable. Nous existons depuis peu de temps et nos efforts ont consisté à fournir le niveau de sûreté le plus élevé et à optimiser les ressources utilisées.

**DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION**

Exercice terminé le 31 mars 2006

La direction de l'Administration est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers contenus dans le présent 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 concorde avec celle que contiennent les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction de 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 et à s'assurer que les opérations sont conformes aux articles pertinents de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, composé uniquement d'administrateurs externes, se réunit fréquemment avec le vérificateur externe, à savoir 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 produite et les systèmes de contrôle interne de l'Administration.

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

Le président et chef de la direction



Jacques Duchesneau, C.M.

Le vice-président et chef de la direction financière



Michael McLaughlin, CMA, FCMA

26 mai 2006



## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2006 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 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada  
Le 26 mai 2006

**BILAN**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

|  | 2006              | 2005              |
|--|-------------------|-------------------|
| <b>Actif</b>   |                   |                   |
| <b>À court terme</b>   |                   |                   |
| Encaisse   | 1 314 \$          | 158 804 \$        |
| Débiteurs (note 4)   | 98 738            | 19 922            |
| Stocks   | 14 680            | 15 127            |
| Frais payés d'avance   | 3 470             | 3 762             |
| Dépôts sur l'achat d'immobilisations corporelles (note 5)                  | -                 | 272               |
|  | <b>118 202</b>    | <b>197 887</b>    |
| <b>Avantages sociaux futurs – actif (note 7)</b>                           | <b>1 134</b>      | <b>700</b>        |
| <b>Immobilisations corporelles (note 5)</b>                                | <b>512 680</b>    | <b>428 572</b>    |
|  | <b>632 016 \$</b> | <b>627 159 \$</b> |
| <b>Passif et avoir</b>   |                   |                   |
| <b>À court terme</b>   |                   |                   |
| Créditeurs et charges à payer (note 6)                                     | 98 454 \$         | 171 238 \$        |
| <b>Avantages sociaux futurs – passif (note 7)</b>                          | <b>2 031</b>      | <b>1 889</b>      |
| <b>Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 8)</b> | <b>4 666</b>      | <b>4 415</b>      |
| <b>Financement d'immobilisations reporté (note 9)</b>                      | <b>509 959</b>    | <b>431 432</b>    |
|  | <b>615 110</b>    | <b>608 974</b>    |
| <b>Avoir du gouvernement du Canada</b>                                     |                   |                   |
| Avoir  | 16 906            | 18 185            |
|  | <b>632 016 \$</b> | <b>627 159 \$</b> |

*Engagements (note 11) et passifs éventuels (note 14)*

Approuvé par le Conseil d'administration



Le président

Approuvé par la direction



Le vice-président et chef de la direction financière

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

**ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'AVOIR**

Exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

|  | 2006             | 2005             |
|--|------------------|------------------|
| <b>Charges</b>   |                  |                  |
| Contrôle préembarquement   | 168 822 \$       | 164 097 \$       |
| Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien<br>et contrôle des bagages enregistrés | 129 716          | 85 091           |
| Services administratifs  | 32 946           | 31 452           |
| Contrôle des non-passagers   | 11 943           | 12 164           |
| Carte d'identité pour les zones réglementées   | 5 369            | 2 080            |
|  | <b>348 796</b>   | <b>294 884</b>   |
| <b>Produits</b>  |                  |                  |
| Produit d'intérêts   | 1 417            | 1 026            |
| Perte de change  | (386)            | (186)            |
|  | <b>347 765</b>   | <b>294 044</b>   |
| <b>Perte d'exploitation nette avant le financement public</b>                                    | <b>347 765</b>   | <b>294 044</b>   |
| <b>Financement public</b>  |                  |                  |
| Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 3)                                  | 290 145          | 268 251          |
| Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)                                  | 56 341           | 28 664           |
|  | <b>346 486</b>   | <b>296 915</b>   |
| <b>(Perte nette) excédent net de l'exercice</b>  | <b>(1 279)</b>   | <b>2 871</b>     |
| <b>Avoir au début de l'exercice</b>  | <b>18 185</b>    | <b>15 314</b>    |
| <b>Avoir à la fin de l'exercice</b>  | <b>16 906 \$</b> | <b>18 185 \$</b> |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE**

Exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

|  | 2006             | 2005              |
|--|------------------|-------------------|
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>                |                  |                   |
| (Perte nette) excédent net de l'exercice                                   | (1 279)\$        | 2 871 \$          |
| Éléments sans incidence sur l'encaisse :                                   |                  |                   |
| Amortissement des immobilisations corporelles (note 5)                     | 56 743           | 28 895            |
| Charge de désactualisation (note 8)  | 139              | 76                |
| Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 9)            | (56 341)         | (28 664)          |
| Variation des avantages sociaux futurs                                     | (292)            | 666               |
| Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie (note 13) | (150 861)        | 104 420           |
|  | <b>(151 891)</b> | <b>108 264</b>    |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>                |                  |                   |
| Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations (note 3)    | 134 868          | 220 999           |
|  | <b>134 868</b>   | <b>220 999</b>    |
| <b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>              |                  |                   |
| Acquisition d'immobilisations corporelles                                  | (140 467)        | (214 700)         |
|  | <b>(140 467)</b> | <b>(214 700)</b>  |
| <b>Rentrées (sorties) de fonds nettes</b>                                  | <b>(157 490)</b> | <b>114 563</b>    |
| <b>Encaisse au début de l'exercice</b>                                     | <b>158 804</b>   | <b>44 241</b>     |
| <b>Encaisse à la fin de l'exercice</b>                                     | <b>1 314 \$</b>  | <b>158 804 \$</b> |

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie – note 13

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2006 (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 1<sup>er</sup> 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 du transport aérien; accroître la visibilité du gouvernement dans la sûreté du transport aérien; fournir une approche uniforme au sein du système; intégrer les services de sûreté du transport aérien; et rendre des services de façon efficace et efficiente tout en tenant compte des intérêts du public voyageur. 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 du Canada en s'acquittant de manière efficace des responsabilités qui lui ont été confiées. Les responsabilités de l'ACSTA en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* visent six secteurs importants :

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

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports et à la carte d'identité pour les zones réglementées dans les grands aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien. La planification initiale de ces responsabilités a été effectuée au cours de la période de novembre 2002 à mars 2004, et la mise en oeuvre a principalement commencé après le 1<sup>er</sup> 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 corporelles, le pourcentage d'achèvement des travaux en cours, les hypothèses qui sous-tendent les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et celles qui sous-tendent le calcul des avantages sociaux futurs et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui font appel à des estimations. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

**(b) Stocks**

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



**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

**(c) Immobilisations corporelles**

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

|  |           |
|--|-----------|
| Matériel de contrôle préembarquement   | 5 - 7 ans |
| Matériel de contrôle des bagages enregistrés                                   | 7 ans     |
| Matériel de contrôle non-passagers   | 7 ans     |
| Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées | 7 ans     |
| Ordinateurs, logiciels et matériel électronique                                | 3 ans     |
| Matériel et ameublement de bureau  | 5 ans     |

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

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

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

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont comptabilisées à leur juste valeur dans l'exercice au cours duquel 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 découlant de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation originale sont comptabilisées dans le coût de la mise hors service des immobilisations en question, qui est intégré dans la valeur comptable des immobilisations corporelles.

Le coût de la mise hors service d'une immobilisation capitalisé et intégré dans la valeur comptable des immobilisations corporelles 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 sociaux postérieurs à la retraite et postérieurs à l'emploi (autres régimes d'avantages sociaux) à ses employés, notamment des prestations d'invalidité à court terme et à long terme, pour soins de santé, pour soins dentaires et une assurance-vie. La direction considère que les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût net des prestations de retraite et des autres avantages sociaux de retraite, sauf le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées, sont à long terme, ce qui est conforme à la nature à long terme des avantages sociaux futurs.

Le coût des avantages de retraite et des autres régimes d'avantages sociaux accumulés par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services, qui tient compte du 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.

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 des pertes actuariels sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs qui devraient toucher des avantages en vertu des régimes.

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

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

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

Les actuaires indépendants de l'ACSTA évaluent les obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes aux fins comptables au 31 décembre de chaque année. La dernière évaluation actuarielle du RRE aux fins de financement a été effectuée le 31 décembre 2004, et la prochaine évaluation obligatoire, devant être effectuée en 2006, sera en date du 31 décembre 2005. Pour ce qui est du RRS, la prochaine évaluation obligatoire, devant être effectuée en 2008, sera en date du 31 décembre 2007.

Les gains ou les pertes actuariels découlent de l'écart entre le taux de rendement réel à long terme des actifs du régime pour une période et le taux de rendement à long terme prévu des actifs du régime pour la même période ou des variations des hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Le montant du gain actuariel net accumulé ou de la perte actuarielle nette accumulée qui dépasse de 10 p. 100 la valeur de l'obligation au titre des prestations constituées ou la juste valeur des actifs du régime, en prenant le plus élevé des deux, est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs. Pour 2006, la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs est de 13 ans (2005 – 18 ans) pour le RRE, de 10 ans (2005 – 10 ans) pour le RRS et de 17 ans (2005 – 19 ans) pour les autres régimes d'avantages sociaux.

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

**(g) Produit d'intérêts**

Le produit d'intérêts correspond aux intérêts sur les soldes de comptes bancaires et est comptabilisé au fur et à mesure qu'il est gagné.

**(h) Conversion des devises**

Les opérations en devises sont converties aux taux de change en vigueur à la date des opérations. Les 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 les pertes de change sont inclus dans la perte nette ou l'excédent net de l'exercice.

**(i) Facteurs liés à la sûreté**

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

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

**3 CRÉDITS PARLEMENTAIRES**

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

|  | 2006              | 2005              |
|--|-------------------|-------------------|
| Crédits parlementaires approuvés                 | 438 400 \$        | 503 675 \$        |
| Crédits parlementaires inutilisés (exploitation) | (13 387)          | (14 425)          |
| <b>Total des crédits parlementaires utilisés</b> | <b>425 013 \$</b> | <b>489 250 \$</b> |

Les crédits ont été utilisés comme suit :

|  |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|
| Financement de l'exploitation            | 290 145 \$        | 268 251 \$        |
| Financement des immobilisations (note 9) | 134 868           | 220 999           |
| <b>Crédits parlementaires utilisés</b>   | <b>425 013 \$</b> | <b>489 250 \$</b> |

**4 DÉBITEURS**

Les débiteurs sont composés de ce qui suit :

|  | 2006             | 2005             |
|--|------------------|------------------|
| Crédits parlementaires   | 85 080 \$        | -                |
| Taxe sur les produits et services et taxes de vente provinciales à recouvrer | 13 366           | 19 856           |
| Divers   | 292              | 66               |
| <b>Crédits parlementaires utilisés</b>                                       | <b>98 738 \$</b> | <b>19 922 \$</b> |

**5 IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

|  | Coût              | Amortissement cumulé | Valeur comptable nette 2006 | Valeur comptable nette 2005 |
|--|-------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Matériel de contrôle préembarquement   | 53 551 \$         | 25 783 \$            | 27 768 \$                   | 33 793 \$                   |
| Matériel de contrôle des bagages enregistrés                                   | 458 295           | 52 251               | 406 044                     | 218 718                     |
| Matériel de contrôle des non-passagers   | 2 309             | 501                  | 1 808                       | 3 690                       |
| Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées | 13 468            | 4 659                | 8 809                       | 6 597                       |
| Ordinateurs, logiciels et matériel électronique                                | 18 230            | 12 851               | 5 379                       | 9 049                       |
| Ameublement et matériel de bureau  | 3 097             | 1 739                | 1 358                       | 1 889                       |
| Améliorations locatives  | 8 789             | 3 154                | 5 635                       | 6 560                       |
| Travaux en cours   | 55 879            | -                    | 55 879                      | 148 276                     |
|  | <b>613 618 \$</b> | <b>100 938 \$</b>    | <b>512 680 \$</b>           | <b>428 572 \$</b>           |

Au 31 mars 2006, aucuns dépôts (2005 – 272 \$) n'ont été faits pour l'achat d'immobilisations corporelles et ont été inscrits au bilan. L'amortissement de l'exercice s'élève à 56 743 \$ (2005 – 28 895 \$).

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

**6 CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER**

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

|   | 2006             | 2005              |
|---|------------------|-------------------|
| Mise en œuvre du matériel et des programmes de police des aéroports | 55 022 \$        | 125 832 \$        |
| Opérations de contrôle  | 27 191           | 24 199            |
| Divers  | 16 241           | 21 207            |
|   | <b>98 454 \$</b> | <b>171 238 \$</b> |

**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 meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Les employés sont tenus de cotiser au régime en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, en fonction des évaluations actuarielles, et effectue des versements mensuels à la caisse de retraite.

|  | Régimes de retraite |                  | Autres régimes<br>d'avantages sociaux |                 |
|--|---------------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|
|  | 2006                | 2005             | 2006                                  | 2005            |
| <b>Variation de la juste valeur des actifs des régimes</b>             |                     |                  |                                       |                 |
| Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice             | 11,922 \$           | 7 121 \$         | -                                     | -               |
| Cotisations de l'ACSTA   | 1,654               | 2 201            | 7                                     | -               |
| Cotisations des participants aux régimes                               | 804                 | 686              | -                                     | -               |
| Versement et transferts des prestations                                | 732                 | 2 408            | (7)                                   | -               |
| Rendement réel des actifs des régimes gain /(perte)                    | 1,091               | (494)            | -                                     | -               |
| Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice             | <b>16,203 \$</b>    | <b>11 922 \$</b> | <b>- \$</b>                           | <b>- \$</b>     |
| <b>Variation de l'obligation au titre des prestations constituées</b>  |                     |                  |                                       |                 |
| Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice | 14 789 \$           | 9 336 \$         | 1 819 \$                              | 1 168 \$        |
| Cotisations des participants aux régimes                               | 804                 | 686              | -                                     | -               |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice                        | 2 002               | 1 847            | 463                                   | 414             |
| Intérêts débiteurs   | 1 011               | 687              | 142                                   | 103             |
| Versement et transferts des prestations                                | 732                 | 2 408            | (7)                                   | -               |
| Perte actuarielle (gain actuariel)                                     | 5 770               | (175)            | 502                                   | 134             |
| Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice | <b>25 108 \$</b>    | <b>14 789 \$</b> | <b>2 919 \$</b>                       | <b>1 819 \$</b> |
| <b>Rapprochement avec la situation de capitalisation</b>               |                     |                  |                                       |                 |
| Passifs non capitalisés  | (8 905) \$          | (2 867) \$       | (2 919) \$                            | (1 819) \$      |
| Ajustement des cotisations du 4 <sup>e</sup> trimestre                 | 1 917               | 334              | -                                     | -               |
| Coût des services passés non amortis                                   | 675                 | 718              | 321                                   | 358             |
| Perte actuarielle nette non amortie                                    | 7 037               | 1 594            | 977                                   | 493             |
| Passif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice     | <b>724 \$</b>       | <b>(221) \$</b>  | <b>(1 621) \$</b>                     | <b>(968) \$</b> |

Le passif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice s'élevait à 897 \$ (2005 – 1 189 \$).

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

7 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

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

|   | Régimes de retraite |           | Autres régimes<br>d'avantages sociaux |           |
|---|---------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|
|   | 2006                | 2005      | 2006                                  | 2005      |
| Obligation au titre des prestations constituées | 24 032 \$           | 14 142 \$ | 2 919 \$                              | 1 819 \$  |
| Juste valeur des actifs du régime               | 15 065              | 10 800    | -                                     | -         |
| État de capitalisation – régimes (déficit)      | (8 967)\$           | (3 342)\$ | (2 919)\$                             | (1 819)\$ |

Selon la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2005 :

Les actifs des régimes se composent de ce qui suit :

| Catégories d'actif                   | 2006  | 2005  |
|--------------------------------------|-------|-------|
| Titres de capitaux propres           | 64 %  | 64 %  |
| Titres de créance                    | 32 %  | 29 %  |
| Compte d'impôt remboursable de l'ARC | 4 %   | 7 %   |
|                                      | 100 % | 100 % |

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

|  | Régimes de retraite |          | Autres régimes<br>d'avantages sociaux |        |
|--|---------------------|----------|---------------------------------------|--------|
|  | 2006                | 2005     | 2006                                  | 2005   |
| <b>Coût net engagé au titre des prestations au cours de l'exercice</b> |                     |          |                                       |        |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice                        | 2 002 \$            | 1 847 \$ | 463 \$                                | 414 \$ |
| Intérêts débiteurs   | 1 011               | 687      | 142                                   | 103    |
| Perte actuarielle (gain actuariel)                                     | 5 770               | (175)    | 502                                   | 134    |
| Rendement réel des actifs des régimes (gain) / perte                   | (1 091)             | 494      | -                                     | -      |
| Coût net des prestations versées au cours de l'exercice                | 7 692 \$            | 2 853 \$ | 1 107 \$                              | 651 \$ |
| <b>Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice</b>      |                     |          |                                       |        |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice                        | 2 002 \$            | 1 847 \$ | 463 \$                                | 414 \$ |
| Intérêts débiteurs   | 1 011               | 687      | 142                                   | 103    |
| Rendement prévu des actifs des régimes                                 | (773)               | (552)    | -                                     | -      |
| Amortissement du coût des services passés                              | 43                  | 43       | 36                                    | 37     |
| Amortissement de la perte actuarielle nette                            | 9                   | 8        | 18                                    | 13     |
| Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice             | 2 292 \$            | 2 033 \$ | 659 \$                                | 567 \$ |

Les versements en espèces au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations de l'ACSTA versées à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de ses autres régimes sans capitalisation, se sont élevés en 2006 à 3 132 \$ (2005 – 2 201 \$). Ces versements comprenaient aussi des cotisations supplémentaires de 562 \$ (2005- aucune) au RRS se rattachant à un déficit des régimes déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2004.

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (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 |        |
|--|---------------------|--------|------------------------------------|--------|
|  | 2006                | 2005   | 2006                               | 2005   |
| Taux de rendement prévu des actifs des régimes   | <b>5,88 %</b>       | 6,75 % | <b>N/A</b>                         | N/A    |
| Taux d'actualisation du coût des avantages   | <b>6,25 %</b>       | 6,50 % | <b>6,25 %</b>                      | 6,50 % |
| Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées                    | <b>5,10 %</b>       | 6,25 % | <b>5,00 %</b>                      | 6,25 % |
| Inflation  | <b>3,00 %</b>       | 3,00 % | <b>3,00 %</b>                      | 3,00 % |
| Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions) | <b>4,75 %</b>       | 4,75 % | <b>4,75 %</b>                      | 4,75 % |

**Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé :**

|  | 2006          | 2005   |
|--|---------------|--------|
| Taux tendanciel des coûts initiaux de soins de santé | <b>9,60 %</b> | 9,60 % |
| Taux tendanciel final des coûts de soins de santé    | <b>4,87 %</b> | 4,87 % |
| Année d'atteinte du taux final                       | <b>2015</b>   | 2014   |

**Analyse de sensibilité :**

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

|   | Augmentation | Diminution |
|---|--------------|------------|
| Total des frais de service et d'intérêt         | 122          | (92)       |
| Obligation au titre des prestations constituées | 563          | (427)      |

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 étant donné qu'un accord réciproque de transfert est en place, ou de les laisser dans le Régime de retraite de la fonction publique jusqu'à leur retraite. La direction a supposé que tous les employés qui en avaient le droit transféreraient 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).

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (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 2014.

Le passif estimatif est fondé sur la durée de vie utile prévue des immobilisations, les estimations externes du coût estimatif de mise hors service de ces immobilisations dans l'avenir et les exigences réglementaires. Le montant total non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations est de 5 210 \$ (2005 – 5 076 \$). Le passif est un montant actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 4,44 % (2005 – 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 2006 :

|                                     | 2006            | 2005            |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Solde au début de l'exercice        | 4 415 \$        | 3 397 \$        |
| Passifs engagés                     | 112             | 942             |
| Charge de désactualisation          | 139             | 76              |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b> | <b>4 666 \$</b> | <b>4 415 \$</b> |

**9 FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS REPORTÉ**

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

|  | 2006              | 2005              |
|--|-------------------|-------------------|
| Financement d'immobilisations reporté au début de l'exercice                     | 431 432 \$        | 239 097 \$        |
| Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles | 134 868           | 220 999           |
| Amortissement du financement d'immobilisations reporté                           | (56 341)          | (28 664)          |
| <b>Financement d'immobilisations reporté à la fin de l'exercice</b>              | <b>509 959 \$</b> | <b>431 432 \$</b> |

**10 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. Toutefois, il s'écoule normalement moins de six mois entre le moment de l'obtention d'un prix forfaitaire et la livraison des biens. L'ACSTA ne couvre pas actuellement le risque de fluctuation du taux de change.

**11 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 |
|-------------|----------------------------------|
| 2007        | 3 848 \$                         |
| 2008        | 3 446                            |
| 2009        | 3 004                            |
| 2010        | 2 813                            |
| 2011        | 2 811                            |
| 2012 à 2014 | 4 682                            |
|             | <b>20 604 \$</b>                 |

**Autres obligations contractuelles**

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

|      | Exercice se terminant le 31 mars |
|------|----------------------------------|
| 2007 | 423 684 \$                       |
| 2008 | 9 972                            |
| 2009 | 2 951                            |
| 2010 | 1 135                            |
|      | <b>437 742 \$</b>                |

**NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS**

31 mars 2006 (en milliers de dollars)

**12 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS**

L'ACSTA est apparentée au gouvernement du Canada, à ses ministères et à d'autres organismes, tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), le Bureau de la traduction et Transports Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*.

**13 VARIATION NETTE DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE ET INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE**

|                               | 2006               | 2005       |
|-------------------------------|--------------------|------------|
| Débiteurs                     | (78 816)\$         | 41 776 \$  |
| Stocks                        | 447                | (5,854)    |
| Frais payés d'avance          | 292                | (2,671)    |
| Créditeurs et charges à payer | (72 784)           | 71 169     |
|                               | <b>(150 861)\$</b> | 104 420 \$ |

Les intérêts reçus et comptabilisés pour l'exercice terminé le 31 mars 2006 ont totalisé 1 417 \$ (2005 – 1 026 \$).

**14 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 2006, il existe diverses actions en justice impliquant l'ACSTA. L'ACSTA a comptabilisé sa meilleure évaluation des diverses actions en justice dans ses états financiers.

**15 CHIFFRES CORRESPONDANTS**

Certains chiffres correspondants de l'exercice 2005 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation adoptée pour le présent exercice.