Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

Mieux travailler ensemble

RAPPORT ANNUEL **2011**

Canada

ACSTA CATSA

RAPPORT ANNUEL **ACSTA 2011**

Mieux travailler **ensemble**

Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web :
acsta-catsa.gc.ca

Coordonnées :
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
99, rue Bank, 13e étage
Ottawa (Ontario) K1P 6B9
Téléphone : 1-888-294-2202
Télécopieur : 613-990-1295
Courriel : correspondence@acsta-catsa.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada.
Numéro de catalogue CC401-2011

De gauche à droite : Suzanne, agente de contrôle; Adriana, représentante de WestJet; Denise, représentante d'Air Canada et Arvin, agent de contrôle.

Table des matières

Glossaire	**2**
Survol de l'ACSTA	**3**
Qui nous sommes	**4**
Ce que nous faisons	**6**
Message du président du Conseil d'administration	**8**
Message du président et chef de la direction	**10**
Rétrospective de l'année	**12**
Travailler en collaboration	**16**
Notre Conseil d'administration	**22**
Notre équipe de la haute direction	**24**
Notre approche	**26**
Sommaire du rendement	**30**
Rapport sur les résultats	**34**
Préparer l'avenir	**36**
Gouvernance de la société	**37**
Rapport de gestion	**42**
États financiers	**66**

Glossaire

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

CIZR Carte d'identité pour les zones réglementées : carte d'identité sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones réglementées des principaux aéroports du Canada

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

CPE Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine

DP Demande de propositions

ESCA Entente sur les services de contrôle aux aéroports : entente avec un fournisseur de services de contrôle désigné qui régit la prestation des services de contrôle de sûreté aéroportuaires par l'ACSTA

Les 28 principaux aéroports du Canada Comprend les aéroports les plus occupés énumérés ci-dessous, de même que (en ordre alphabétique) : Charlottetown, Fredericton, Gander, Iqaluit, Kelowna, London, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, St. John's, Saskatoon, Sudbury, Toronto (centre-ville), Thunder Bay, Victoria, Whitehorse, Windsor et Yellowknife

Les huit aéroports les plus occupés du Canada En ordre alphabétique : Calgary, Edmonton, Halifax (aéroport international Stanfield), Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier), Toronto (aéroport international Lester B. Pearson), Vancouver et Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)

SDE Système de détection d'explosifs : l'équipement spécialisé utilisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers

TVCF Système de télévision en circuit fermé

Survol de l'ACSTA

Hall central de l'aéroport international d'Edmonton.

Plus de **62 000 000** de bagages contrôlés

Plus de **51 000 000** de passagers contrôlés

Plus de **6 800** agents de contrôle au Canada

Plus de **5 500** agents de contrôle certifiés à nouveau

1 500 nouveaux agents de contrôle formés et certifiés

Plus de **500** employés partout au Canada

106 points de contrôle

303 voies de contrôle

89 aéroports dans l'ensemble du Canada

SURVOL DE L'AÉROPORT

L'aéroport international d'Edmonton

Chaque année, le rapport annuel de l'ACSTA comprend des photos de l'un des 89 aéroports désignés du Canada.

Les photographies de cette année montrent l'ACSTA et ses partenaires de l'aéroport international d'Edmonton.

L'un des principaux aéroports du Canada qui connaît la croissance la plus rapide, l'aéroport international d'Edmonton accueille chaque année environ 6 millions de voyageurs et dessert plus de 50 destinations nationales et internationales.

L'aéroport international d'Edmonton vient au cinquième rang des aéroports les plus occupés du Canada en termes de passagers, ce qui représente un apport économique annuel de 1,6 milliard de dollars pour la région d'Edmonton; avec plus de 4 000 employés, il est l'un des employeurs les plus importants dans la région.

Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements et notre appréciation à tout le personnel de l'aéroport international d'Edmonton pour son accueil chaleureux et sa coopération avec l'équipe de photographes de l'ACSTA. Nous sommes fiers du partenariat que nous entretenons avec l'aéroport et nous espérons poursuivre cette collaboration dans les années à venir.

Qui nous sommes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État chargée de protéger le public en contrôlant les voyageurs aériens et leurs bagages.

Nous exécutons nos programmes de contrôle dans le cadre d'un système plus vaste : le système d'aviation civile du Canada.

Au terme de cette neuvième année d'exploitation, nous reconnaissons explicitement que la collaboration est un élément clé pour assurer la sûreté du système d'aviation civile du Canada. En travaillant en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie de l'aviation, notre équipe dévouée peut faire en sorte que tous les voyageurs aériens vivent une expérience sécuritaire, sûre et positive à titre de passagers.

MISSION

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

VISION

La vision de l'ACSTA est de faire preuve d'excellence en tant que chef mondial de la sûreté du transport aérien. Nous réaliserons notre vision par le truchement de :

- **Notre service : Nous nous assurons d'offrir la meilleure expérience possible aux passagers, tout en apportant de la valeur aux Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources;**
- **Notre capital humain : Nous sommes dévoués et engagés et nous réussissons grâce au travail d'équipe;**
- **Nos partenariats : Nous collaborons avec nos partenaires afin de générer des occasions d'avantages mutuels et d'apporter des améliorations.**

VALEURS

Équité
Loyauté
Responsabilisation
Intégrité
Respect

L'ACSTA a été établie à titre de société d'État fédérale le 1er avril 2002 afin de superviser et de renforcer le contrôle de la sûreté aérienne au Canada et – ce faisant – de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien.

Le but de l'ACSTA est de fournir des services de contrôle de sûreté professionnels, efficaces et uniformes dans tout le pays, en respectant ou en surpassant les normes établies par notre organisme de réglementation, Transports Canada. Entièrement financée par des crédits parlementaires provenant du Trésor fédéral, l'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

L'ACSTA est dirigée par un Conseil d'administration dont les membres possèdent une expérience de la gouvernance, de l'administration publique, de l'entreprise privée, de l'aviation, du transport et de la sûreté. Le président et chef de la direction ainsi que l'équipe de la haute direction de l'ACSTA dirigent les opérations de première ligne, alors que les agents de contrôle, dont le rendement est essentiel à notre mission, sont les représentants de l'ACSTA auprès du public. Ensemble, avec nos fournisseurs de services de contrôle, nous avons mis en place une culture organisationnelle qui repose sur le travail d'équipe et l'amélioration continue.

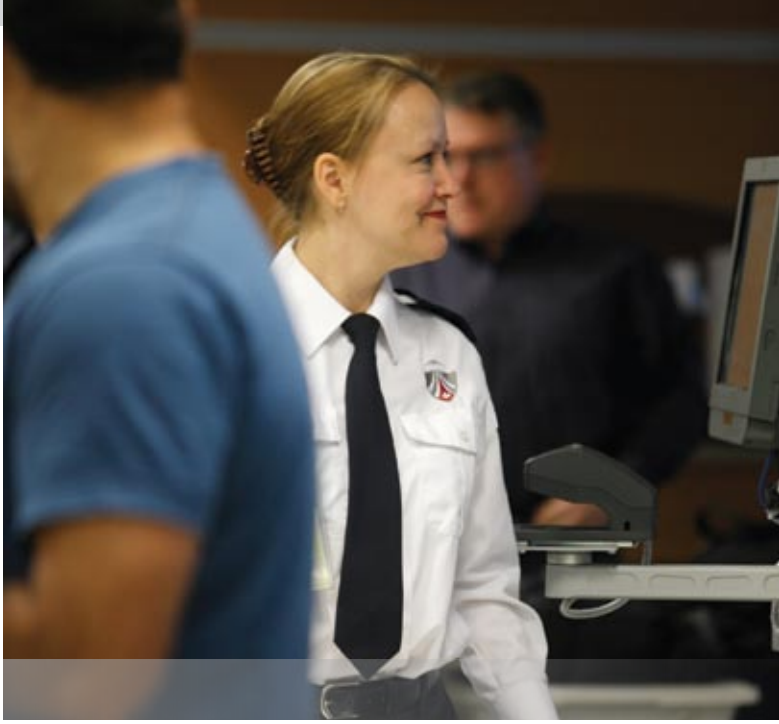
L'administration centrale de l'ACSTA est située dans la région de la capitale nationale et son personnel est réparti à la grandeur du Canada en quatre régions géographiques – Pacifique (Colombie-Britannique et Yukon), Prairies (Prairies et Territoires du Nord-Ouest), Centre (Ontario) et Est (Québec, Canada atlantique et Nunavut). L'ACSTA est soucieuse de fournir des services de contrôle de sûreté qui sont :

Efficaces

La sûreté est l'objectif fondamental de l'ACSTA. Avant toute chose, nos technologies et nos procédures de contrôle doivent permettre de détecter des menaces potentielles à la sûreté aérienne et faire en sorte qu'elles ne se rendent pas jusqu'à bord d'un aéronef.

Efficients

Être efficient signifie trouver les moyens les plus rentables de fournir le meilleur service possible. L'efficience demeure un aspect important de notre structure organisationnelle, des investissements dans la nouvelle technologie et de l'évolution des procédures de contrôle.



L'agente de contrôle Danielle au point de CPE du hall central.

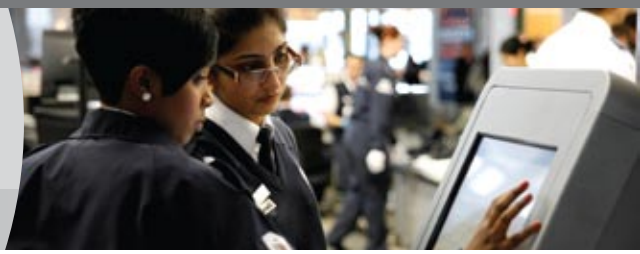
Uniformes

Depuis sa création, l'ACSTA s'efforce d'offrir un contrôle de sûreté uniforme dans l'ensemble du Canada. Bien que le contrôle peut ne pas être identique partout et en tout temps, les passagers peuvent s'attendent à constamment recevoir des services de contrôle de sûreté qui sont professionnels, courtois et respectueux.

Dans l'intérêt des voyageurs

Reconnaissant que la sûreté est sa principale priorité, l'ACSTA communique avec les passagers au sujet du processus de contrôle, surtout lorsque les menaces à la sûreté évoluent. Cela permet aux passagers de mieux comprendre les exigences relatives au contrôle de sûreté et de s'y préparer en conséquence. Du même coup, nous comptons sur les agents de contrôle pour aider les passagers à respecter ces exigences. En agissant à titre d'aide au processus de contrôle et en fournissant un bon service à la clientèle, les agents de contrôle renforcent les objectifs de l'ACSTA en matière de sûreté.

Mieux travailler ensemble



De gauche à droite : Anisa, agente de contrôle, et Manjinder, chef de point de contrôle.

CE QUE NOUS FAISONS

L'ACSTA joue un rôle primordial dans la protection du système de transport aérien du Canada en assumant ses responsabilités obligatoires à 89 aéroports désignés d'un océan à l'autre. Le mandat de l'ACSTA comprend quatre programmes principaux.

Contrôle préembarquement (CPE)

Le CPE est l'activité la plus visible et publique qui incombe à l'ACSTA. Les passagers et leurs effets personnels sont contrôlés aux points de CPE de l'ACSTA avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare.

Les agents de contrôle utilisent différentes technologies et procédures de contrôle pour examiner les passagers et leurs effets personnels, afin de s'assurer qu'ils ne transportent pas de substances ou d'objets mentionnés sur la *Liste d'articles interdits* de Transports Canada, comme les couteaux, les armes à feu, les dispositifs explosifs et les explosifs, et ainsi éliminer la possibilité qu'ils puissent être utilisés pour causer du tort.

L'ACSTA s'assure que le CPE demeure compatible avec les exigences de ses partenaires internationaux en matière de sûreté aérienne en investissant dans la nouvelle technologie de pointe et la formation des agents de contrôle, et en améliorant sans cesse ses procédures opérationnelles.

L'agente de contrôle Danielle effectuant le contrôle de la passagère Martha, qui voyage à destination d'Abbotsford.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Outre le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, les agents de contrôle utilisent de l'équipement de détection d'explosifs spécialisé pour contrôler plus de 62 millions de bagages enregistrés chaque année.

Les activités de CBE de l'ACSTA, qui constituent une couche de sûreté essentielle à la protection des voyageurs, comprennent l'achat et l'intégration de l'équipement dans le système de manutention des bagages d'un aéroport, l'exploitation et l'entretien de l'équipement et la gestion de la formation des agents de contrôle sur l'équipement de détection. Du même coup, l'ACSTA effectue continuellement des essais et des évaluations de nouveaux équipements et de nouvelles technologies, en plus de mesurer le rendement et d'exercer la surveillance de ses processus et systèmes de CBE.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Les passagers ne sont pas les seuls à faire l'objet d'un contrôle par l'ACSTA. Depuis novembre 2002, les agents de contrôle effectuent également le contrôle des personnes qui souhaitent accéder aux zones réglementées dans les 28 principaux aéroports du Canada, ce qui fournit une couche de sûreté additionnelle et efficace. Font partie des non-passagers : les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions et des services aéroportuaires. En 2010-2011, l'ACSTA a effectué de façon aléatoire le contrôle de sûreté de plus de 1 200 000 non-passagers, conformément aux directives de Transports Canada.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Le programme de CIZR est le premier système au monde d'identification à double lecture biométrique pour les non-passagers qui doivent accéder aux zones réglementées des aérogares. Les cartes d'identité sont munies d'une puce informatique qui comprend un microprocesseur et suffisamment de mémoire pour stocker les données biométriques des empreintes digitales et de l'iris. Le système de CIZR comprend les cartes, des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aérogares et une infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée. Le système de CIZR est entièrement opérationnel depuis le 31 janvier 2007 et il est en place dans les 28 principaux aéroports du Canada.

L'ACSTA a terminé le remplacement de cycle de vie de l'infrastructure du système, vérifié les bases de données des pièces d'identité de sûreté et achevé l'élaboration de l'application de la CIZR, et continue de maintenir le programme existant de CIZR. L'organisation évalue également des applications pratiques des lecteurs biométriques qui pourraient être mises en place dans divers environnements opérationnels.

Message du président du Conseil d'administration

L'année dernière s'est caractérisée pour l'ACSTA par une grande insistance mise sur la collaboration avec les intervenants. Nous poursuivons notre collaboration avec ceux qui œuvrent dans le secteur du transport aérien afin de renforcer nos relations et, par ricochet, d'améliorer notre part de l'expérience de voyage de tous les passagers.

D. Ian Glen, c. r.
Président du Conseil d'administration

L'engagement qu'a pris le gouvernement du Canada dans le budget 2010 d'assurer à l'ACSTA un financement à long terme nous a également permis d'investir dans de nouvelles technologies éprouvées qui nous serviront à l'avenir. Cela nous a aussi permis d'améliorer l'efficacité et l'efficience des processus, des procédures et des programmes de contrôle.

À la suite de l'annonce du budget 2010, le gouvernement du Canada a lancé un examen complet des services de l'ACSTA afin de veiller à ce que les passagers en aient pour leur argent. L'ACSTA s'est montrée entièrement coopérative lors de l'examen et a travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada pour élaborer des plans visant à mettre en œuvre les recommandations qui découlent de cet examen.

Ainsi, les modifications apportées au processus de contrôle des passagers ont été mises en place, et continueront de l'être, dans le but d'accroître le débit, tout en améliorant l'expérience des passagers et en maintenant un niveau élevé de sûreté.

L'année dernière, on a aussi lancé un processus d'appel d'offres pour les fournisseurs de services de contrôle aux aéroports. Ces nouveaux contrats seront fondés sur le rendement et permettront de mieux allier sûreté aérienne et aide aux passagers durant le processus de contrôle. En outre, l'ACSTA a aussi adjugé à NAV CANADA, au cours de l'année, un contrat de cinq ans pour des services d'entretien de son équipement.

Le Conseil d'administration a travaillé en étroite collaboration avec l'équipe de la haute direction de l'ACSTA pour faciliter l'Examen de l'ACSTA en 2010 et pour appuyer la préparation de nouvelles ententes sur les services de contrôle aux aéroports et l'examen du Programme de mesure du rendement de l'organisation. Ce programme dote l'ACSTA d'outils de gestion qui lui permettent de surveiller le rendement, d'établir des priorités stratégiques et d'évaluer ses activités obligatoires ainsi que ses activités organisationnelles en cours. De plus, le Conseil d'administration a soutenu les activités de surveillance qui visaient l'élaboration d'un dossier de rapports trimestriels sur le rendement organisationnel qu'il fallait préparer afin de rendre compte des activités de l'organisation au Parlement.

En décembre dernier, l'ACSTA a tenu sa deuxième réunion publique annuelle à Montréal. Un grand nombre de représentants des secteurs de l'aviation, de la technologie et de la sûreté y ont assisté. Le Conseil d'administration attend avec impatience la réunion de cette année qui aura lieu à Winnipeg.

Dans l'année à venir, les membres du Conseil d'administration et de la direction de l'ACSTA continueront à collaborer avec Transports Canada pour veiller à ce que les questions liées à l'inflation, à l'accroissement du nombre de passagers et à l'agrandissement des aéroports soient gérées de façon à maintenir un contrôle efficace et efficient. Nous allons aussi travailler avec l'équipe de la haute direction pour assurer une transition en douceur vers les nouveaux contrats de services de contrôle dans les aéroports et pour le programme de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés.

L'ACSTA s'efforcera, en renforçant sa collaboration avec ses partenaires et les intervenants, de garantir aux passagers la meilleure expérience possible, tout en continuant à assurer la sûreté du transport aérien. Cela permettra à l'ACSTA d'être une organisation performante qui est à la hauteur des responsabilités qui lui incombent. Les Canadiens n'en méritent pas moins.

Au nom du Conseil d'administration, j'aimerais remercier tous les employés de l'ACSTA, ses fournisseurs de services de contrôle et ses agents de contrôle pour leur travail indéfectible et leur engagement envers l'excellence de la sûreté aérienne.

Message du président et chef de la direction

L'ACSTA partage la responsabilité de la sûreté de l'aviation civile avec plusieurs ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens. Il est de notre responsabilité à tous d'assurer la meilleure expérience possible aux passagers.

Kevin McGarr

Kevin McGarr
Président et chef de la direction

Cela est d'ailleurs très important, car l'ACTSA est l'une des rares organisations qui ont une relation publique et privée. Nous avons collaboré étroitement avec notre organisme de réglementation, Transports Canada, afin de créer un environnement qui nous permet d'aborder la sûreté aérienne en faisant preuve d'innovation, de souplesse et de vigueur.

L'expérience a montré que nous devons être en mesure de compter sur des relations de coopération avec nos partenaires et les intervenants qui sont solides et fonctionnelles. Ainsi, une telle approche signifie que nous serons mieux en mesure de nous adapter plus rapidement aux menaces changeantes et aux développements technologiques afin d'assurer un environnement de sûreté optimale.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué à renforcer ces relations et à en créer d'autres. Par exemple, l'ACSTA a conclu deux partenariats internationaux – l'un avec l'Aviation Security Service de la Nouvelle-Zélande et l'autre avec le Department of Infrastructure and Transport de l'Australie – afin d'échanger de l'information, des résultats d'essais et des pratiques exemplaires en matière de contrôle de sûreté.

Le thème de la collaboration est particulièrement pertinent pour l'ACSTA cette année puisque nous avons lancé notre plus grand processus concurrentiel à ce jour pour les services de contrôle dans les aéroports. Les nouveaux contrats à long terme nous offrent la possibilité de redéfinir notre relation avec nos fournisseurs de services de contrôle, de mettre en œuvre des changements, d'améliorer la qualité de notre prestation de services et de mettre en place un processus de contrôle qui allie davantage efficacité et service à la clientèle.

Étant donné que nous sommes en train de changer notre façon de mener nos activités, nous avons aussi procédé à notre propre transformation interne pour améliorer la qualité de notre prestation de services et faire en sorte que les tâches accomplies par les employés de l'ACSTA s'ajustent aux nouveaux contrats qui entreront en vigueur. Je suis impatient de vous faire part des progrès que nous réaliserons dans ce domaine au cours de l'année à venir.

Dans les commentaires qu'il a formulés à la suite de l'examen de l'ACSTA en 2010, le gouvernement du Canada souligne la nécessité d'apporter des améliorations au flux de passagers et au service à la clientèle. Par conséquent, un certain nombre de changements ont été apportés aux processus de contrôle dans les aéroports. Ils reflètent les fonds injectés dernièrement dans la sûreté aérienne et tiennent compte des commentaires de la communauté du transport aérien et du public voyageur.

Grâce aux nouveaux équipements et aux nouvelles configurations des voies, le flux des passagers et des bagages au point de contrôle de sûreté se trouveront améliorés. Par ailleurs, on a également créé de nouvelles voies réservées aux familles et aux personnes ayant des besoins spéciaux dans les aéroports, là où l'espace le permettait. En partenariat avec l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada, nous avons étendu l'utilisation des voies de contrôle réservées aux voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA – une nouvelle initiative axée sur le risque visant à améliorer le service à la clientèle et l'efficience – dans les principaux aéroports du Canada pour les détenteurs d'une carte NEXUS.

Nous avons déjà relevé une incidence positive sur le nombre de passagers contrôlés par heure et on a enregistré des améliorations de la sûreté aérienne et du service à la clientèle. Au bout du compte, ces modifications sont dans le meilleur intérêt des Canadiens et sont essentielles au succès continu de l'ACSTA.

Après une année de mise à l'essai et d'évaluation de nouvelles technologies, l'exercice 2010-2011 a apporté plusieurs réalisations technologiques importantes.

À l'aide d'une technologie canadienne, on a mis en œuvre un nouveau Système de sûreté des cartes d'embarquement. Cette technologie de balayage améliore la sûreté, permet une résolution efficace des incidents liés à la sûreté et fournit à l'ACSTA des renseignements sur les temps d'attente dont nous pouvons nous servir pour améliorer l'aide apportée aux passagers.

Pour moi, l'un des points saillants de cette année était l'occasion que j'ai eue de rendre visite aux agents de contrôle dans tous les aéroports du pays. Ces visites, qui ont commencé en février 2011, m'ont offert la chance de rencontrer directement ceux qui travaillent en première ligne dans le secteur de la sûreté aérienne du Canada et de répondre aux questions concernant les nouveaux contrats de services de contrôle et les derniers changements apportés au processus de contrôle de sûreté.

Du même coup, nous avons aussi annoncé la mise en place d'un programme amélioré de formation des agents de contrôle, qui met l'accent sur le fait que le processus de contrôle de sûreté implique une vigilance exceptionnelle et une aide aux passagers fournie par un personnel de contrôle qui fait preuve de professionnalisme, de courtoisie et de respect. La formation est assurée à l'aide d'une nouvelle plateforme d'apprentissage en ligne qui propose des modules de formation assistée par ordinateur, complétés par un apprentissage contextuel en laboratoire.

Dans l'année à venir, à mesure que les nouveaux contrats avec les fournisseurs de services de contrôle entreront en vigueur, nous ferons en sorte que la sûreté demeure à son niveau le plus élevé pendant la période de transition. Nous allons améliorer également nos processus, nos systèmes et nos capacités de travail.

Un autre projet d'envergure aura pour objet de remplacer le système de contrôle des bagages enregistrés. Cette initiative pluriannuelle comprendra la modernisation de notre équipement et l'harmonisation de notre système de CBE avec ceux des États-Unis et de l'Union européenne afin de veiller à ce que notre système demeure compatible et utilise les meilleures pratiques et normes de l'industrie.

Je voudrais remercier tous les employés de l'ACSTA, les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle pour leurs efforts perpétuels et leur dévouement sans bornes. Je tiens également à remercier Transports Canada et tous nos intervenants pour leur soutien continu. Dans cette année de transition, notre engagement à trouver le bon équilibre entre la sûreté et le service à la clientèle demeure inchangé. Je suis convaincu que nous réussirons.

Mieux travailler ensemble

La préposée à l'entretien d'aéronefs Kamles contrôlée par l'agent de contrôle William.

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

L'année 2010-2011 fut une année de transition pour l'ACSTA et pour ses activités de contrôle de sûreté de première ligne à la grandeur du Canada. En obtenant un financement à long terme dans le budget de 2010, l'ACSTA a été en mesure de maintenir ses activités obligatoires de base, tout en envisageant d'investir dans ses activités pour les années à venir.

Au cours de l'année, divers événements ont touché l'organisation, notamment l'engagement d'un financement à long terme pour l'ACSTA, l'Examen de l'ACSTA 2010 et le lancement d'un processus d'appel d'offres pour les services de contrôle aux aéroports. Ces événements ont contribué à façonner l'avenir de la sûreté aérienne au Canada, en faisant de l'année 2010-2011 une année de transition pour l'organisation.

Le nouveau financement annoncé dans le budget de 2010 nous a permis d'acquérir des technologies nouvelles et éprouvées et de chercher à améliorer l'efficacité et l'efficience de nos programmes en déterminant des façons d'améliorer les processus et les procédures de contrôle de sûreté.

À la suite de l'annonce du budget, le gouvernement du Canada a lancé un examen exhaustif de l'ACSTA en juin 2010 afin d'assurer que les voyageurs aériens en aient pour leur argent. Des consultations ont été menées auprès des intervenants de l'ensemble de l'industrie de l'aviation, notamment les passagers et d'autres parties intéressées.

Pour l'ACSTA, les éléments précis de l'examen comprenaient :

- la détermination des possibilités d'améliorer le débit des passagers et des bagages aux aéroports désignés du Canada tout en tenant compte des objectifs en matière de sûreté;
- l'élaboration d'idées pour améliorer l'aide aux passagers.

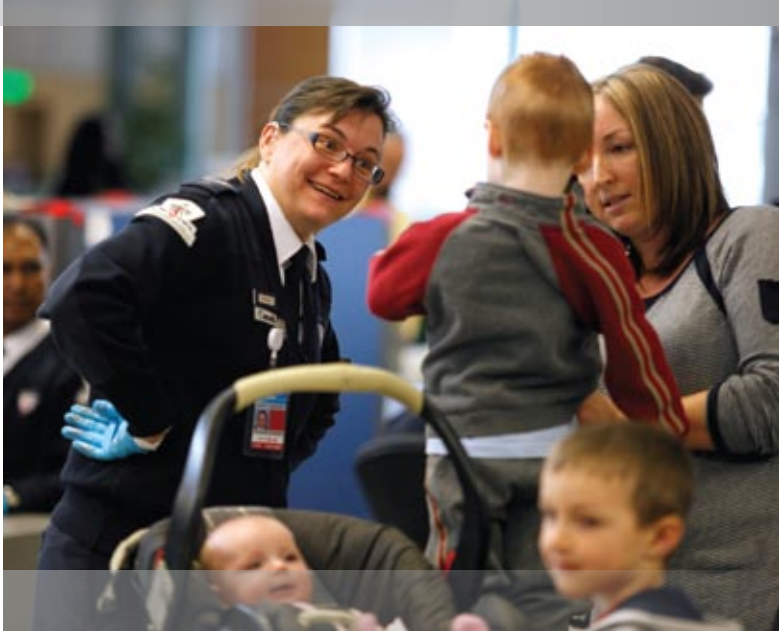
Après étude des conclusions de l'examen, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre d'État (Transports) ont annoncé, le 3 février 2011, que des améliorations seraient apportées au processus de contrôle de sûreté, notamment :

- des changements aux restrictions relatives aux bagages de cabine;
- des voies réservées aux familles et aux personnes qui ont des besoins spéciaux;
- un service à la clientèle amélioré, avec des agents de contrôle qui aident les passagers à se préparer à subir les contrôles de sûreté pendant les périodes de pointe.

L'ACSTA a pleinement appuyé l'examen et a travaillé étroitement avec Transports Canada tout au long de sa réalisation, notamment à l'élaboration d'un plan d'action visant à mettre en œuvre les recommandations de l'examen, et a agi rapidement pour mettre en place ces changements aux points de CPE dans tout le Canada. Le plan d'action traduit notre engagement à répondre aux observations formulées par les passagers, les intervenants et les agents de contrôle au cours de l'examen.

Ces changements vont permettre à l'ACSTA de traiter plus efficacement les passagers aux points de CPE tout en maintenant ou en améliorant la sûreté aérienne. Certaines de ces améliorations sont illustrées dans les diagrammes de la page 14, qui montrent un point de contrôle avant et après la mise en œuvre des changements.

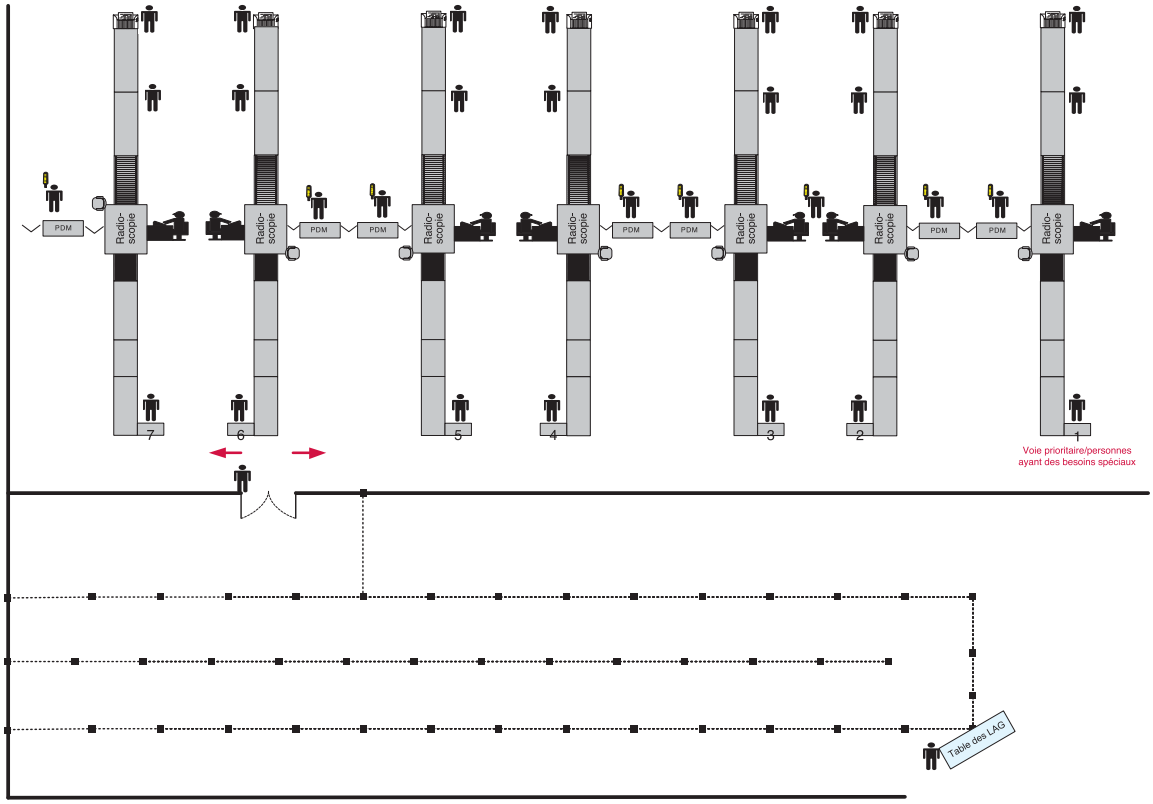
Pour de plus amples renseignements sur les changements apportés aux points de CPE de l'ACSTA, veuillez consulter notre site Web, acsta-catsa.gc.ca



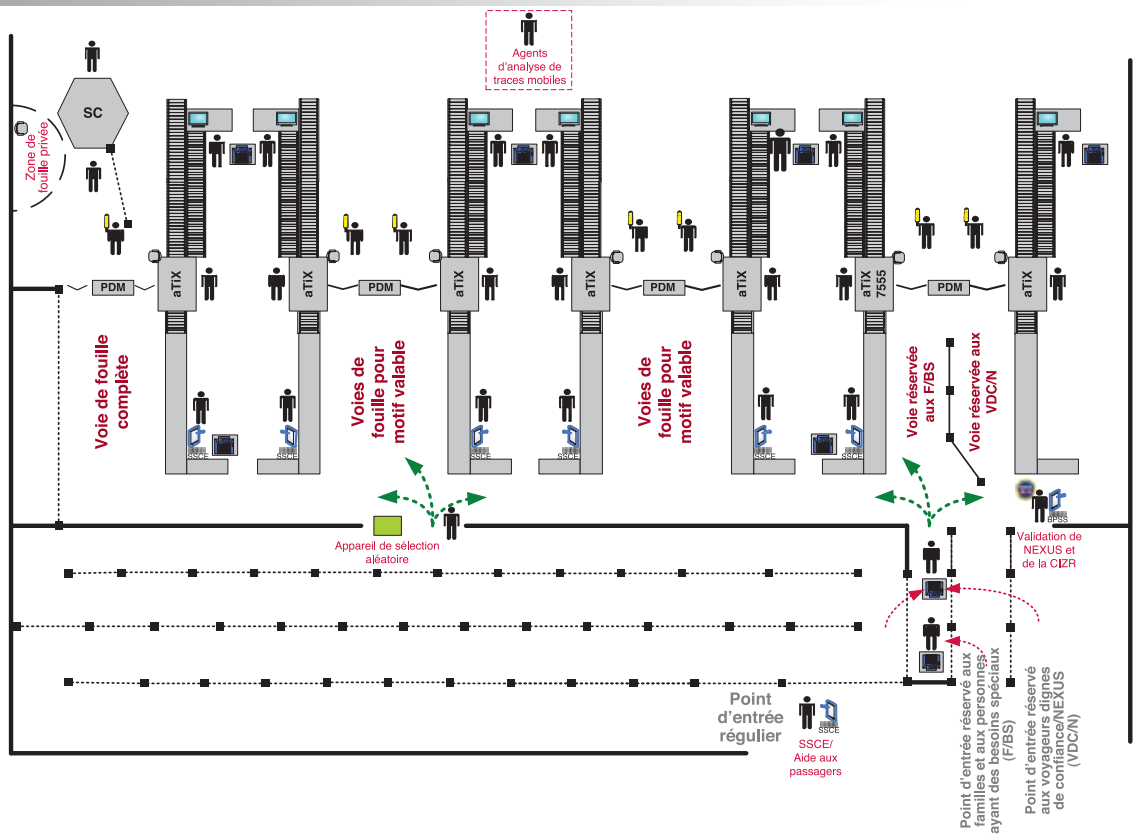
L'agente de contrôle Kimberly et la passagère Brandy, accompagnée de ses trois fils, se rendant à London en Ontario.

L'honorable Chuck Strahl, ancien ministre des Transports, regardant Rob Merrifield, ancien ministre d'État (Transports), qui répond à des questions dans le cadre de l'annonce de l'Examen de l'ACSTA 2010, le 3 février 2011, à l'aéroport international d'Ottawa.

Point de CPE de l'ACSTA « avant »



Point de CPE de l'ACSTA « après »



Le point de CPE du hall central de l'aéroport international d'Edmonton.

En raison des pressions opérationnelles, notamment la croissance prévue du nombre de passagers et une hausse de l'inflation, les gains d'efficience pour ce qui est du débit ne devraient pas entraîner des temps d'attente plus courts pour les passagers durant les prochaines années (pour de plus amples renseignements, voir la section « Perspectives d'avenir » du « Rapport de gestion »). Malgré ces pressions, nous demeurons résolus à continuer d'améliorer nos procédures d'exploitation aux points de contrôle au cours des prochaines années.

En plus des gains d'efficience au chapitre de l'exploitation cernés par l'Examen de l'ACSTA, nous avons entrepris au cours de la dernière année une autre initiative importante, soit le lancement d'un processus d'appel d'offres pour les services de contrôle aux aéroports. Après avoir obtenu une assurance sur le plan financier dans le budget de 2010, l'ACSTA a lancé ce processus dans le but de redéfinir ses relations avec les fournisseurs de services de contrôle et de mettre en place un processus de contrôle qui assure une meilleure équivalence entre la sûreté et le service à la clientèle. Les contrats entreront en vigueur au cours de l'exercice 2011-2012 (pour de plus amples renseignements, voir la section « Préparer l'avenir » à la page 36).

Des événements récents ont montré que le système d'aviation civile demeure une cible pour les terroristes. Qu'il s'agisse de la tentative d'attentat terroriste du 25 décembre 2009 ou de l'incident concernant le fret aérien en octobre 2010, les services de contrôle de l'ACSTA sont de plus en plus importants à la lumière des menaces et des risques qui pèsent toujours sur la sûreté.

Voilà pourquoi nous sommes à transformer notre façon de faire et notre manière de fournir des services de contrôle de sûreté aux voyageurs au Canada. Pour cette transition, l'ACSTA demeure résolue à établir un juste équilibre entre la sûreté et le service à la clientèle. Nous reconnaissons néanmoins que l'on ne peut agir seul.

Les voyageurs ne font pas nécessairement la différence entre les divers organismes avec lesquels ils traitent à l'aéroport, alors tous les intervenants de l'industrie de l'aviation ont la responsabilité collective de travailler de concert afin d'assurer que le voyage aérien au Canada soit une expérience positive pour tous.

Voilà pourquoi nous sommes heureux de souligner le travail de nos intervenants et de nos partenaires de l'industrie de l'aviation dans le présent rapport annuel, de même que les initiatives et les événements notables qui ont marqué l'année 2010-2011. Ensemble, nous continuons de faire des progrès pour ce qui est de l'amélioration de la sûreté du transport aérien grâce au respect mutuel, à la coopération et au dévouement.

Mieux travailler ensemble

Passager à l'aéroport international d'Edmonton présentant sa carte d'embarquement électronique au point de CPE.

TRAVAILLER EN COLLABORATION

La collaboration avec nos fournisseurs de services, notre organisme de réglementation et nos intervenants est un élément essentiel de notre approche en matière de sûreté.

Pour exécuter notre mandat, nous travaillons étroitement avec notre organisme de réglementation, Transports Canada, nos partenaires de l'industrie de l'aviation, d'autres organismes du gouvernement, les autorités chargées de l'application de la loi et nos fournisseurs de services de contrôle. La nature même des activités de l'ACSTA et notre succès quotidien dans l'exécution de notre mandat dépendent de nos relations avec nos partenaires et nos intervenants.

Au cours de 2010-2011, la collaboration et les relations avec nos intervenants sont demeurées à l'avant-plan et au cœur de nos activités. Qu'il s'agisse de projets pilotes ou de changements opérationnels visant à mettre en œuvre de nouvelles technologies, les événements de la dernière année nous ont obligés à mieux travailler avec nos partenaires afin de pouvoir continuer de répondre aux demandes et aux défis de notre environnement de sûreté. Ensemble, nous sommes déterminés à contribuer à la meilleure expérience possible pour les voyageurs qui passent par les aéroports désignés du Canada.

Voici quelques faits saillants de notre travail avec nos partenaires en 2010-2011.

Voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA

Au cours de l'année, l'ACSTA a mis en œuvre une nouvelle initiative axée sur le risque, en appliquant un programme de sûreté existant visant à améliorer le service à la clientèle et l'efficacité aux points de contrôle des aéroports. En collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Transports Canada, nous avons mis en place la Voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA (VCVDC) à de nombreux points de CPE pour les vols intérieurs et internationaux.

NEXUS est un programme d'approbation préalable de l'ASFC à l'intention des voyageurs qui voyagent fréquemment entre le Canada et les États-Unis. Toute personne peut demander à être inscrite au programme NEXUS, et après avoir subi volontairement un processus rigoureux d'évaluation des risques mené par les gouvernements canadien et américain, les candidats approuvés peuvent bénéficier de services accélérés à certains passages frontaliers.

L'ACSTA a mis à profit le programme NEXUS de l'ASFC pour améliorer ses activités de CPE, en ouvrant une voie réservée aux membres du programme. La VCVDC représente un avantage additionnel pour les membres existants de NEXUS puisqu'elle leur permet de passer par certains points de CPE plus rapidement.

En collaborant avec ce programme d'approbation préalable reconnu et bien établi, l'ACSTA a pu tirer profit d'une base solide de « voyageurs dignes de confiance », sans avoir à consacrer de ressources additionnelles pour approuver préalablement de nouveaux voyageurs. Nous sommes maintenant à travailler avec

De gauche à droite : Diane Trenn, vice-présidente des Opérations de l'aéroport international d'Edmonton; Reg Milley, président-directeur de l'aéroport international d'Edmonton; Rodney Gore, gestionnaire des opérations de l'ACSTA; Jonathan, agent de contrôle; Traci Bednard, vice-présidente de l'aéroport international d'Edmonton et Fernando Garcia, gestionnaire de la prestation de services de GARDA.

nos partenaires afin de poursuivre l'élargissement possible du programme aux points de contrôle desservant les vols à destination des États-Unis, et dans l'avenir, la VCVDC pourrait être étendue pour permettre la validation biométrique des membres au moyen de la base de données de l'ASFC.

Cette initiative permet à l'ACSTA de faire une utilisation plus judicieuse de ses ressources et de l'espace disponible, tout en améliorant l'expérience des passagers et en maintenant le même niveau de sûreté pour l'ensemble des voyageurs. Avec le temps et au fur et à mesure de l'évolution du programme, la VCVDC va profiter à tous les voyageurs. En rationalisant le processus de CPE pour les « voyageurs dignes de confiance », l'ACSTA va par le fait même accroître l'efficacité des autres voies de contrôle.

L'ACSTA poursuit sa collaboration avec l'ASFC et Transports Canada afin de sensibiliser les voyageurs aériens. Au fur et à mesure que progresse la mise en œuvre de cette initiative, l'ACSTA espère inclure ultérieurement des membres d'autres programmes de voyageurs préalablement autorisés et à faible risque.

Nouvelle aérogare à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto

Cette année, on a dévoilé la nouvelle aérogare à services complets à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto. Après trois ans de planification et de préparation, la nouvelle aérogare présente des installations de traitement des voyageurs améliorées, un ensemble de services de détail et autres, de même que des zones élargies pour le contrôle de sûreté.

L'ACSTA a été associée dès le départ au processus de planification et a maintenu sa participation tout au long du projet, ce qui a eu une incidence majeure sur ses activités de sûreté. Les activités de contrôle de l'ACSTA sont passées d'un système « à configuration latérale » dans l'ancienne aérogare où le CPE et le CBE étaient combinés, à un système entièrement automatisé de CBE « à configuration arrière ». Les bagages enregistrés sont maintenant remis aux comptoirs d'enregistrement des transporteurs aériens et sont acheminés à l'abri des regards pour être contrôlés.

Grâce au dialogue et à la planification, l'ACSTA a aussi veillé à ce que les intérêts et les besoins de son fournisseur de services de contrôle soient pris en compte. La nouvelle aérogare comprend des locaux adéquats pour la formation, des bureaux et une salle de pause.

Grâce à la participation de tous les intervenants aéroportuaires tôt dans le processus, l'ouverture de la nouvelle aérogare à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto a été un franc succès. Environ 1,2 million de personnes ont pris l'avion à l'aéroport en 2010, et l'on prévoit que ce nombre va augmenter avec l'ouverture de la nouvelle aérogare. Grâce au travail d'équipe et à la collaboration, l'ACSTA est prête à relever ces défis en assurant des services de sûreté aérienne de calibre mondial et en maintenant l'excellence de son service à la clientèle.

Nouveau Système de sûreté des cartes d'embarquement

Le processus de validation des cartes d'embarquement aux points de CPE de l'ACSTA est devenu plus sûr, grâce à une nouvelle technologie de lecture : le Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE).

Le SSCE est une nouvelle technologie qui permet de lire les codes à barres des cartes d'embarquement électroniques et imprimées, et qui remplace le processus d'examen et de validation des cartes d'embarquement par des agents de contrôle.

L'ACSTA a mis à l'essai le SSCE à l'aéroport international de Calgary en 2007 en partenariat avec Air Canada. D'autres essais ont eu lieu à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal au printemps 2009. Maintenant installé à sept des aéroports les plus occupés du Canada, ce système a amélioré la sûreté en réduisant la probabilité que des cartes d'embarquement falsifiées ou reproduites soient utilisées pour accéder à la zone sécurisée d'une aérogare. Il a aussi aidé l'ACSTA à régler rapidement des questions comme des incidents de sûreté, des réclamations et des plaintes de passagers.

Les renseignements des cartes d'embarquement recueillis par le système vont aider l'ACSTA à mesurer les temps d'attente et les débits, ce qui permettra d'améliorer le service à la clientèle en trouvant des façons d'améliorer l'aide aux passagers et le temps de traitement. L'ACSTA reconnaît l'importance de protéger la vie privée des voyageurs, et a consulté le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada afin de s'assurer que tous les renseignements recueillis respectent la vie privée des voyageurs.

En 2011-2012, l'ACSTA va entreprendre un essai à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto visant à diffuser en temps réel les temps d'attente aux points de contrôle sur le site Web et le site Web mobile de l'ACSTA. Après cet essai, nous prévoyons étendre l'utilisation de cette fonctionnalité. Nous allons continuer d'utiliser et d'améliorer ce système, de même que le partage de l'information, de manière à accroître le niveau global de sûreté et d'efficience aux aéroports, et à améliorer le service et la satisfaction de la clientèle.

Essai d'un point de contrôle des véhicules de non-passagers à Vancouver

Après l'aménagement d'un point de contrôle pour la fouille des véhicules à l'extérieur de l'aérogare de l'aéroport international de Vancouver, l'ACSTA a lancé un projet pilote de fouille des véhicules de non-passagers en septembre 2010. L'essai a mis l'accent sur le contrôle aléatoire des véhicules de non-passagers et de leurs occupants qui accèdent à l'aire de trafic principale de l'aéroport. Ce projet pilote ajoute une autre couche de sûreté importante au système actuel afin de mieux protéger l'ensemble de la communauté aéroportuaire.

Avant d'entreprendre le projet pilote, des consultations ont été tenues avec des représentants locaux de l'industrie de l'aviation, notamment l'administration de l'aéroport international de Vancouver, les transporteurs aériens, les fournisseurs de services des transporteurs aériens et les entreprises de traiteurs, en plus des manutentionnaires de fret. Depuis le lancement du projet pilote, la réaction de l'industrie de l'aviation locale a été positive.

L'essai initial a été mené à bonne fin le 31 mars 2011 et le point de contrôle est toujours en service.

L'ACSTA met en place un programme de sacs de sûreté à indicateur d'effraction

Les passagers de vols en provenance de pays de l'Union européenne en transit à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal sont maintenant autorisés à transporter leurs achats hors taxes à bord de l'aéronef de correspondance à la condition qu'ils soient dans des sacs de sûreté à indicateur d'effraction (SSIE).

Les SSIE ont été utilisés pour la première fois à Toronto en mai 2010. Il s'agit de sacs en plastique transparent conçus expressément pour recevoir des liquides, des aérosols et des gels achetés par les passagers à des boutiques hors taxes situées au-delà des points de contrôle aux aéroports des pays de l'Union européenne. Une fois scellé, le sac ne peut être ouvert et scellé de nouveau. Si le sac a été altéré de quelque manière, il n'est plus considéré comme sécurisé.

Le programme des SSIE n'est offert actuellement qu'à l'aéroport international Toronto-Pearson et à l'aéroport international Montréal-Trudeau, mais l'ACSTA, dans le cadre de son engagement envers la commodité pour les voyageurs et l'excellence du service à la clientèle, prévoit étendre ce programme à l'ensemble des principaux aéroports qui accueillent des vols en provenance de l'Union européenne.

Partenariats pour la campagne « J'y pense »

En 2010-2011, l'ACSTA a poursuivi sa campagne à long terme visant à aider les voyageurs à mieux se préparer avant de se présenter au CPE. La campagne, fondée sur des principes de marketing social prônant une approche ciblée qui repose sur des données tangibles pour les communications, vise à atteindre les voyageurs avant leur arrivée à l'aéroport et à leur fournir des renseignements sur les articles qu'ils peuvent emporter avec eux et la manière de les ranger en vue du contrôle de sûreté.

L'agent de contrôle Gurpreet accueillant un passager au point de CPE.

Cette année, la campagne de l'ACSTA visant les voyageurs a établi des partenariats avec de nombreux intervenants clés de l'industrie de l'aviation, notamment les principaux transporteurs aériens Air Transat et Porter Airlines. Dans le cadre de ces partenariats, le message de l'ACSTA « J'y pense » apparaissait dans des courriels de rappel envoyés aux passagers, de même que sur les billets électroniques et les cartes d'embarquement imprimées. L'outil de l'ACSTA « Prêt? Partez! J'y pense » apparaissait aussi sur leur site Web, offrant aux passagers la possibilité de créer directement leur propre liste d'articles à emporter pour aider à déterminer quels articles sont permis ou non au-delà des points de contrôle de CPE de l'ACSTA.

Ces partenariats offrent non seulement une bonne occasion de collaborer avec le secteur de l'aviation dans l'intérêt des voyageurs, mais permettent aussi à l'ACSTA de rejoindre ceux ci lorsqu'ils sont le plus réceptifs à ces messages – c'est-à-dire lorsqu'ils font des recherches concernant leur voyage, qu'ils font leurs réservations et enfin lorsqu'ils se préparent et qu'ils font leurs bagages avant de se rendre à l'aéroport.

L'ACSTA espère poursuivre ces initiatives de communication conjointe qui ont eu beaucoup de succès, et étendre ses partenariats avec d'autres administrations aéroportuaires dans un avenir rapproché.

Partenariat en langues étrangères à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Lorsqu'on voyage à l'étranger, il est réconfortant d'entendre quelqu'un parler notre langue dans un aéroport animé. Reconnaissant que la compréhension des exigences de sûreté est un élément important de l'expérience de voyage, l'ACSTA a établi un partenariat linguistique à l'essai parmi la collectivité aéroportuaire à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Au cours de cette année, des agents de contrôle de l'ACSTA à l'aéroport de Montréal qui maîtrisent une langue étrangère ont été encouragés à approcher de manière proactive les voyageurs étrangers dans leur langue maternelle. Ces agents de contrôle peuvent atténuer le stress et la confusion occasionnés par un voyage à l'étranger en expliquant les exigences de contrôle aux voyageurs dans leur propre langue.

Les agents de contrôle ont été bien reçus par les passagers; pour ceux-ci, la voix amicale de quelqu'un parlant une langue familière, ou démontrant la connaissance et le respect des différences culturelles, a fait une grande différence dans leur expérience de voyage. Un effectif diversifié à l'œuvre auprès d'un public diversifié a assuré le succès de ce projet pilote.

Succès du nouveau centre d'essai

Le nouveau centre d'essai de l'ACSTA a continué d'être une source de fierté et de succès en 2010. Ouvert en 2009, le centre reproduit les voies de contrôle d'un aéroport achalandé, ce qui permet à l'ACSTA de mettre à l'essai de nouvelles procédures et de nouveaux équipements, en évitant de perturber les activités de l'aéroport.

Le nouveau centre a permis d'améliorer grandement notre capacité d'évaluer de nouvelles technologies de pointe et nous a aidés à nous conformer aux normes internationales en matière de sûreté. Il nous a aussi permis d'établir des partenariats et de collaborer avec de nombreux intervenants de l'industrie de l'aviation et d'autres organismes de sûreté. Tout au long de 2010, l'ACSTA a offert des visites et des démonstrations à divers groupes, notamment le Bureau du vérificateur général du Canada, le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, la Transportation Security Administration, l'Association du transport aérien international, l'International Transport Security Human Factors Technical Advisory Group, le Department of Infrastructure and Transport de l'Australie, la GRC, l'ASFC, Postes Canada et de nombreux fabricants de technologies de contrôle.

L'ACSTA a aussi collaboré avec Transports Canada en offrant à ses inspecteurs des visites et des démonstrations de diverses technologies de contrôle. Les inspecteurs de Transports Canada ont eu l'occasion de voir l'équipement de l'ACSTA à l'œuvre et de poser des questions aux experts techniques de l'ACSTA. Ils ont aussi reçu une formation sur l'utilisation de l'équipement.

Cette année, le nouveau centre d'essai de l'ACSTA s'est révélé très utile et un franc succès. Il a permis des essais interfonctionnels et une collaboration entre les équipes, de même que des partenariats à la grandeur de l'industrie de l'aviation, de manière à ce que l'ACSTA puisse s'assurer que les technologies de contrôle soient prêtes en vue de leur exploitation et de leur intégration.

Application de renouvellement de la CIZR

En 2010, l'ACSTA a entrepris un remplacement complet de cycle de vie de l'infrastructure du système de CIZR. Le renouvellement de l'infrastructure visait en premier lieu à mettre en place une plate-forme d'application améliorée de même qu'un meilleur matériel pour l'infrastructure du système, notamment des appareils d'inscription biométrique, des appareils photo et des imprimantes plus rapides.

Les aéroports internationaux de Calgary et de Saskatoon ont fait l'objet d'un projet pilote et ont été déterminants dans l'élaboration du nouveau système. Grâce à leur participation, l'ACSTA a été en mesure de créer une application qui répond aux besoins de tous les principaux aéroports du pays.

La mise en œuvre du nouveau système de CIZR aux 28 aéroports visés a été achevée en novembre 2010. Dans la perspective de l'élargissement du contrôle des non-passagers (CNP), l'ACSTA continue d'examiner et d'évaluer des applications pratiques des lecteurs biométriques qui pourraient être mises en place dans divers environnements opérationnels.

Collaboration avec nos partenaires internationaux

En 2010, l'ACSTA a conclu deux partenariats internationaux – un avec l'Aviation Security Service (AVSEC) de la Nouvelle-Zélande et un avec le Department of Infrastructure and Transport de l'Australie. Ces deux partenariats font l'objet d'un protocole d'entente portant sur le partage de l'information, des résultats d'essais et des pratiques exemplaires en matière de contrôle de sûreté.

Ces partenariats se sont révélés très avantageux pour l'ACSTA, de même que pour le service AVSEC de la Nouvelle-Zélande et le Department of Infrastructure and Transport de l'Australie. Cette collaboration internationale permet à l'ACSTA de partager son expertise technologique dans le but d'établir des pratiques exemplaires à l'échelle internationale. Elle permet aussi à l'ACSTA de tirer profit des initiatives et des résultats d'essais que ses homologues étrangers partagent avec elle.

Cette année, l'ACSTA a aussi été invitée à siéger à titre d'observateur au groupe de travail technique de la Conférence européenne de l'Aviation civile. Le groupe de travail technique est très actif dans l'élaboration de spécifications techniques et de méthodologies d'essais communes pour différents types d'équipements de sûreté pour utilisation au sein de l'Union européenne.

En participant à ce groupe de travail, l'ACSTA a été en mesure de partager son expertise technique et son expérience avec des représentants des milieux de la sûreté de l'Union européenne, des États-Unis et de l'Israël. Cette collaboration internationale fait aussi en sorte que l'ACSTA demeure bien au fait des initiatives en matière de sûreté au sein de l'Union européenne et des États-Unis.

Adjudication du contrat d'entretien

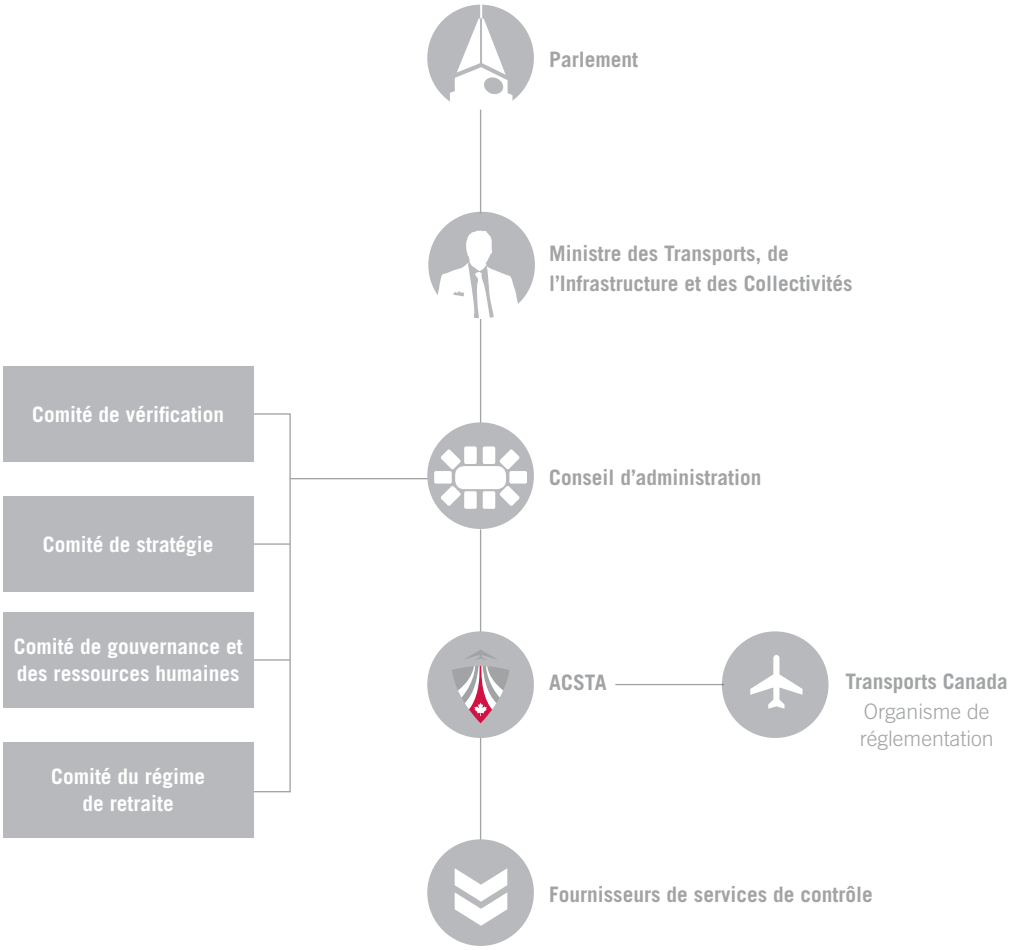
Après plusieurs mois de préparation et un processus d'appel d'offres et de sélection, l'ACSTA a adjugé à NAV CANADA un contrat de cinq ans pour des services d'entretien de son équipement de CPE et de CBE.

Ce nouveau contrat d'entretien est un exemple du processus de Transformation que l'ACSTA met actuellement en œuvre (pour de plus amples renseignements, voir la section « Notre approche » à la page 26). Le contrat comprend de nombreux nouveaux éléments, comme des indicateurs de rendement clés, un programme de paiement au rendement et la gestion de l'inventaire. L'ACSTA entrevoit avec intérêt la poursuite de son partenariat avec NAV CANADA au cours des années à venir.

Page opposée : Roger Perrault, constable de la GRC; Marzena, agente de contrôle; Daphne, agente de contrôle et Rodney Gore, gestionnaire des opérations de l'ACSTA.

POLICE
DAPHNE
Canada

Notre Conseil d'administration



*Pour les biographies complètes de nos administrateurs, **consultez la section** Conseil d'administration **sous** Au sujet de l'ACSTA **sur notre site Web, acsta-catsa.gc.ca**.*

D. Ian Glen, c.r.
Ottawa (ON)

Président depuis :
le 4 juin 2007

Président du Conseil d'administration

Comités de l'ACSTA :
Comité de vérification, Comité de gouvernance et des ressources humaines, Comité du régime de retraite, Comité de stratégie

Michael D. Campbell
Charlottetown (Î.-P.-É.)

Administrateur depuis :
le 11 mai 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de vérification,
Comité de stratégie

Représentant de l'industrie :
Conseil des aéroports
du Canada (CAC)

William Deluce
Toronto (ON)

Administrateur depuis :
le 14 janvier 2010

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de gouvernance et
des ressources humaines,
Comité de stratégie

Représentant de l'industrie :
Association du transport
aérien du Canada (ATAC)

Gaetane C. Hains
Anjou (QC)

Administrateur depuis :
le 1er août 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de gouvernance et
des ressources humaines,
Comité du régime de retraite

Denis Jacob, ICD.D
Lorraine (QC)

Administrateur depuis :
le 26 janvier 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de vérification,
Comité de stratégie

Représentant de l'industrie :
Conseil national des
lignes aériennes du
Canada (CNLA)

John Kaldeway, ICD.D
Brampton (ON)

Administrateur depuis :
le 9 février 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de vérification,
Comité de stratégie

Représentant de l'industrie :
Conseil des aéroports
du Canada (CAC)

Dora Koop, ICD.D
Westmount (QC)

Administrateur depuis :
le 1er novembre 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de gouvernance et
des ressources humaines,
Comité de stratégie

Gene McLean
Toronto (ON)

Administrateur depuis :
le 12 octobre 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de gouvernance et
des ressources humaines,
Comité du régime de retraite

H. Glenn Rainbird, O.C.
Carrying Place (ON)

Administrateur depuis :
le 26 janvier 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité du régime de
retraite, Comité de stratégie

Donald K. Robinson, c.r.
Oakville (ON)

Administrateur depuis :
le 11 mai 2007

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de gouvernance et
des ressources humaines,
Comité de stratégie

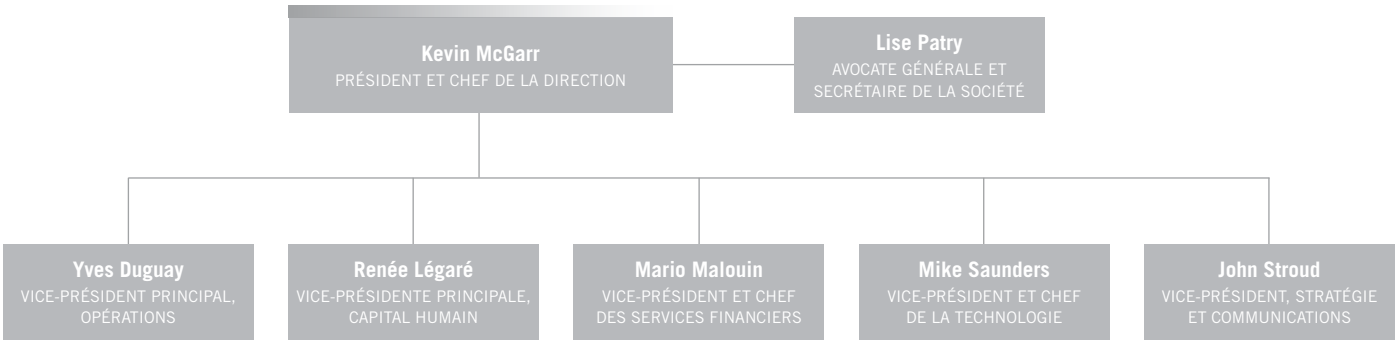
Mike H. Shaikh, FCA
Calgary (AB)

Administrateur depuis :
le 11 avril 2008

Administrateur

Comités de l'ACSTA :
Comité de vérification,
Comité du régime
de retraite

Notre équipe de la haute direction



Pour les biographies complètes de notre équipe de la haute direction, consultez la section *Équipe de la haute direction* ***sous*** *Au sujet de l'ACSTA* ***sur notre site Web, acsta-catsa.gc.ca.***

Kevin McGarr
Président et chef de la direction

M. McGarr s'est joint à l'ACSTA en janvier 2003 en tant que directeur chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre du programme d'identification de sûreté doté d'une technologie biométrique, et de l'élaboration du programme de contrôle de sûreté des non-passagers visant à améliorer le contrôle de l'accès aux aéroports. Il a été nommé président et chef de la direction par le Conseil d'administration de l'ACSTA le 15 septembre 2008, après avoir occupé le poste à titre intérimaire.

Avant de se joindre à l'ACSTA, M. McGarr a travaillé pendant plus de 26 ans au sein du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. Après une brillante carrière dans les forces de l'ordre, M. McGarr a travaillé au sein d'une entreprise de services professionnels où il était chargé de la détection et de la prévention des délits d'entreprise et des malversations financières.

M. McGarr détient une maîtrise en administration des affaires du Programme d'aviation internationale de l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia. Il est diplômé du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés.

Yves Duguay
Vice-président principal, Opérations

Avant de se joindre à l'ACSTA en septembre 2007, M. Duguay a entrepris sa carrière comme professionnel de la sûreté au sein de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Par la suite, il s'est joint à Air Canada où il a dirigé le service de sûreté après les événements tragiques du 11 septembre 2001 et mis en place un système de gestion de la sûreté qui favorisait la sûreté comme l'une des valeurs fondamentales de l'entreprise. Il a été nommé vice-président principal, Opérations en mars 2009.

M. Duguay détient des certificats en gestion et en informatique de l'Université de Montréal et en sécurité et sûreté de l'aviation de la George Washington University. Il est diplômé du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés et est inscrit au Programme de MBA pour les cadres de l'Université McGill.

Renée Légaré
Vice-présidente principale, Capital humain

Au cours de sa carrière à l'ACSTA, Mme Légaré a dirigé, depuis juin 2002, les négociations pour les prolongations de contrats avec nos fournisseurs de services de contrôle dans tout le Canada et la mise en œuvre de l'harmonisation de la rémunération et des avantages sociaux du personnel de contrôle. Mme Légaré a aussi supervisé l'élaboration de plusieurs programmes au sein de l'ACSTA, dont les programmes de ressources humaines et le Programme national de formation et de certification de l'ACSTA. Elle a aussi occupé le poste de vice-présidente exécutive et chef des opérations par intérim de mai 2008 à février 2009.

Mme Légaré possède un baccalauréat en sciences économiques de l'Université de Sherbrooke, ainsi qu'une maîtrise en relations industrielles de l'Université du Québec en Outaouais. Elle est aussi diplômée du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés.

Mario Malouin
Vice-président et chef des services financiers

M. Malouin s'est joint à l'ACSTA en juillet 2006 à titre de directeur, Vérification interne, après avoir occupé le poste de directeur principal au Bureau du vérificateur général. Il a été nommé vice-président et chef des services financiers en janvier 2009.

M. Malouin détient un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Laval et il est membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec et de l'Institut des comptables agréés de l'Ontario. Il détient un certificat en gestion des risques de l'Université de Mons en Belgique et termine actuellement une maîtrise ès arts axée sur les études sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.

Lise Patry
Avocate générale et secrétaire de la société

Mme Patry s'est jointe à l'ACSTA en 2002 où elle a occupé divers postes avant d'être nommée avocate générale et secrétaire de la société en février 2008.

Mme Party est diplômée du Programme de gestion en sûreté aérienne de l'OACI et du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés. Elle a reçu la mention magna cum laude en génie chimique de l'Université d'Ottawa et détient un diplôme en droit de l'Université McGill.

Mike Saunders
Vice-président et chef de la technologie

M. Saunders s'est joint à l'ACSTA à titre de vice-président et chef de la technologie en juillet 2008, après avoir exercé divers rôles à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pendant 28 ans, jusqu'à celui de sous-commissaire.

M. Saunders possède un baccalauréat en études professionnelles, en administration des affaires et en gestion des ressources humaines de la Barry University à Miami (Floride).

John Stroud
Vice-président, Stratégie et communications

Avant de se joindre à l'ACSTA en avril 2002, M. Stroud a travaillé à Transports Canada dans le cadre du projet de conception et de création de l'ACSTA. Il a été nommé vice-président, Stratégie et communications en décembre 2007.

M. Stroud détient un baccalauréat en sciences politiques de l'Université de Toronto, une maîtrise en philosophie de l'Université d'Oxford et un baccalauréat en droit et une maîtrise en administration publique de l'Université de Victoria.

Notre approche

La sûreté dans l'industrie de l'aviation implique une approche à trois volets : l'équipement, les procédures et les personnes. Ces éléments sont tous importants, et les dernières technologies viennent appuyer cette approche, mais en définitive ce sont les personnes qui comptent le plus.

L'ACSTA est une équipe de personnes passionnées par ce qu'elles font – par leur emploi, leur travail en équipe et la sûreté des voyageurs aériens aux aéroports de tout le pays.

Alors que nous effectuons une transition dans notre façon de faire et dans la manière dont nous fournissons les services de contrôle de sûreté aux voyageurs au Canada, le travail de l'équipe de l'ACSTA au cours de la dernière année s'est traduit par bon nombre de réalisations. Celles-ci ont permis à l'organisation d'améliorer ses activités, d'améliorer ses relations avec les intervenants et de mieux servir les voyageurs.

Voici quelques faits saillants de la dernière année.

Transformation de l'ACSTA

L'année 2010-2011 a été une année de transition pour l'ACSTA au cours de laquelle l'organisation a mis l'accent sur l'amélioration de son efficacité et de son efficience, tout en planifiant et en investissant à plus long terme dans le cadre de sa stratégie de Transformation. L'ACSTA devait évaluer ses pratiques existantes et proposer des plans afin de mettre en œuvre les changements de comportements requis pour redéfinir la stratégie globale et la stratégie opérationnelle de l'organisation.

Sous la direction de la vice-présidente principale, Capital humain, la tâche consistait à élaborer un plan afin d'établir l'organisation en tant que partenaire et contributeur au titre des nouvelles relations d'affaires stratégiques que nous souhaitons mettre en place avec nos fournisseurs de services de contrôle. La première étape de la stratégie de Transformation de l'ACSTA consistait à déterminer les bons comportements et à faire en sorte qu'ils soient communiqués et mis en œuvre dans l'ensemble de l'organisation.

En juin 2010, les trois thèmes suivants de la stratégie de Transformation ont été définis, approuvés et communiqués :

1. **Nous concentrer sur les résultats :** Nos attentes sont claires dès le début. Les fournisseurs de services et les employés posent des questions afin qu'ils soient tous sur la même longueur d'ondes.
2. **Planifier, puis exécuter :** Nous planifions, exécutons en fonction du plan, puis mesurons notre rendement. Nous avons des priorités claires et les exécutons bien.
3. **Maximiser les bienfaits tout en minimisant les dépenses :** Nous obtenons les mêmes résultats, sinon meilleurs, en utilisant nos fonds et nos ressources plus efficacement.

En décembre 2010, l'ACSTA a élaboré et réalisé un sondage sur l'évaluation des comportements de manière à cerner les comportements et les compétences que nous devions promouvoir afin d'assurer le succès de la Transformation. À la suite du sondage, l'équipe de la haute direction de l'ACSTA a déterminé les compétences de gestion que l'équipe de direction de l'ACSTA devra posséder.

Nous allons poursuivre l'élaboration de notre stratégie de Transformation pour faire en sorte que :

- Nous nous assurons d'offrir la meilleure expérience possible aux passagers, tout en apportant de la valeur aux Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources;
- Notre personnel est dévoué et engagé, et réussit grâce au travail d'équipe;
- Nous collaborons avec nos partenaires afin de générer des occasions d'avantages mutuels et d'apporter des améliorations.

L'agente de contrôle Chelsea à l'aéroport international d'Edmonton remettant à un passager sa carte d'embarquement.

Programme Fondements des agents de contrôle

En 2010-2011, l'équipe d'Apprentissage et perfectionnement de l'ACSTA a transformé le programme de formation Fondements I et II à l'intention des agents de contrôle en un nouveau programme qui permettra d'indiquer plus clairement aux agents de contrôle ce qu'on attend d'eux sur les premières lignes des aéroports du pays.

Maintenant appelé « Fondements des agents de contrôle », le nouveau programme met l'accent sur le fait que le processus de contrôle de sûreté nécessite à la fois une vigilance exceptionnelle et l'aide aux passagers, et que les voyageurs puissent franchir les points de contrôle de manière efficace et efficiente avec l'assistance d'agents de contrôle qui font preuve de courtoisie, de respect et de professionnalisme.

Il y a déjà des agents de contrôle qui comprennent et apprécient le rôle qu'ils jouent dans l'aide qu'ils apportent aux passagers pendant le processus de contrôle. Ils savent établir un juste équilibre entre le service à la clientèle et les exigences de contrôle, et sont conscients de l'effet qu'une attitude positive et une approche axée sur la clientèle peuvent avoir sur l'expérience de voyage dans son ensemble. Avec ce nouveau programme de formation, cette approche deviendra la norme pour tous les agents de contrôle, et non plus une exception.

L'ACSTA est résolue à fournir des services de contrôle de sûreté de première classe et cherche constamment de nouvelles façons d'améliorer l'expérience des voyageurs en faisant en sorte que le contrôle de sûreté à l'aéroport soit le plus rapide et pratique possible. Le nouveau programme sera lancé en 2011.

Remaniement de la fonction des acquisitions et des contrats

Pour l'ACSTA et son modèle d'entreprise qui repose sur la prestation des services par des tierces parties, un système d'acquisition solide est essentiel. C'est pourquoi en 2010-2011 nous avons porté une attention particulière aux aspects de nos projets touchant les acquisitions et les contrats.

Au cours de cette année, l'équipe des Acquisitions et contrats de l'ACSTA a mis l'accent sur l'élaboration de stratégies à long terme visant à assurer l'approvisionnement efficient et en temps opportun des biens et services essentiels pour qu'elle puisse répondre à ses objectifs opérationnels de base. Afin de passer d'un mode de fonctionnement transactionnel à un mode qui apporte un avantage opérationnel à l'organisation, l'équipe des Acquisitions et contrats a mis l'accent sur la planification et l'élaboration d'une plus forte orientation axée sur le service à la clientèle.

En plus de mettre en œuvre des changements à ses processus internes, l'équipe des Acquisitions et contrats a travaillé à l'élaboration d'un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs. Ce cadre, qui entrera en vigueur en 2011-2012, vise à mettre en place des processus et des outils efficaces, ouverts, justes et transparents qui vont transformer notre approche de la gestion des relations avec nos fournisseurs.

L'équipe des Acquisitions et contrats de l'ACSTA a été à l'avant-plan de nos initiatives de transformation organisationnelle en 2010-2011. Son travail et l'accent mis sur l'importance d'une collaboration proactive ont permis de dégager des gains d'efficience et un bon rapport qualité-prix pour les activités d'acquisitions et de contrats de l'ACSTA au cours de la dernière année et pour les années à venir.

Rapport sur les ressources humaines

L'ACSTA offre des emplois stimulants et valorisants. Nous nous efforçons d'avoir les meilleures personnes en place, d'assurer des conditions dans lesquelles les employés peuvent donner le meilleur d'eux-mêmes et de créer un climat qui favorise le rendement optimal et la satisfaction au travail.

Au cours des dernières années, l'ACSTA a subi d'importants changements dans les régions et à l'administration centrale. Il a été déterminé que, tant du point de vue de l'organisation que de celui des employés, il était important d'assurer une compréhension claire de tous les postes de l'ACSTA et de définir précisément les rôles et les responsabilités en fonction des objectifs d'entreprise. Par conséquent, un projet d'analyse et de description des postes a été entrepris au cours du dernier trimestre de 2010-2011.

Le projet visait principalement à documenter officiellement les rôles et les responsabilités, de même que les compétences et les aptitudes jugées nécessaires pour les postes afin d'assurer un bon rendement. Le projet a aussi comparé les salaires à l'interne à ceux du marché afin d'assurer que les salaires de l'ACSTA soient compétitifs.

Le but du projet était d'aider l'ACSTA à demeurer concurrentielle à l'interne et à l'externe de manière à pouvoir continuer d'attirer, de motiver et de conserver un effectif diversifié et talentueux en établissant des liens entre notre personnel et ce qu'il y a de plus important – les gens, la valorisation et les ressources.

Partager les connaissances et les pratiques exemplaires – Affectation d'Apprentissage et de perfectionnement en Haïti

En octobre 2010, l'ACSTA, en collaboration avec Transports Canada, le Department of Homeland Security et la Transportation Security Administration, s'est rendue en Haïti afin de travailler avec l'administration de l'aéroport de Port-au-Prince en vue de transmettre des techniques de formation approfondies aux agents de contrôle et aux superviseurs. Un conseiller en apprentissage et rendement de l'ACSTA, Jamal Hdoud, faisait aussi partie de la délégation.

Pendant sa présence en Haïti, la délégation a travaillé à de nombreux exercices de formation avec l'administration de l'aéroport de Port-au-Prince, notamment à des séances de « formation des formateurs » visant à accroître les compétences du personnel de formation, et à la communication d'outils afin d'offrir les méthodes de formation les plus efficaces pour ses agents de contrôle. Malgré les ressources limitées à l'aéroport de Port-au-Prince, les séances de formation ont connu un franc succès.

L'ACSTA prévoit fournir des articles de base à l'administration de l'aéroport de Port-au-Prince, comme un projecteur, des tableaux à feuilles, des stylos et des cahiers pour l'aider à continuer de donner la formation.

M. Hdoud et le reste de la délégation ont pu voir de près la force du peuple haïtien. Près d'un an après le tremblement de terre qui a dévasté le pays, la délégation a été témoin de sa détermination à remettre le pays sur pied et à reprendre sa vie en main, petit à petit. Cette expérience a exposé les employés de l'ACSTA à l'état de la sûreté aérienne ailleurs dans le monde, et l'organisation est fière d'avoir fait partie de cette délégation en Haïti et d'avoir eu ainsi l'occasion de partager ses connaissances et son expérience avec ses partenaires internationaux.

Académie de l'ACSTA

L'ACSTA favorise un milieu d'apprentissage qui est avantageux non seulement pour les employés, mais aussi pour l'organisation. L'apprentissage joue un rôle essentiel dans la gestion efficace des ressources de l'ACSTA et dans l'atteinte de ses buts organisationnels.

Afin de promouvoir un environnement d'apprentissage continu, l'ACSTA a conclu en 2006 un partenariat avec l'École de gestion John Molson de l'Université Concordia de Montréal. Grâce à ce partenariat, un certificat en gestion de la sûreté du transport aérien a été élaboré.

Les premiers employés de l'ACSTA participant à ce programme ont obtenu leur diplôme en avril 2008. Le second groupe d'employés ont entrepris leurs études en mai 2008 et ont obtenu leur diplôme en novembre 2010. Nous sommes fiers de la volonté de nos employés de se perfectionner et d'en apprendre davantage, comme le démontre le succès de ce programme de certificat.

Employé de l'année – et le prix est remis à…

Le président et chef de la direction de l'ACSTA, Kevin McGarr, présentant le Prix de l'employé de l'année à Brian Crooks.

L'ACSTA est heureuse de vous annoncer que le Prix annuel du Chef de la direction pour 2010-2011 est attribué à Brian Crooks, chef régional des Technologies de contrôle (Ouest).

Brian a été nommé pour ce prix en raison du travail exceptionnel qu'il a accompli lors du déploiement et de l'installation de cinq appareils aTiX à l'aéroport international de Regina. Bien que ce projet ait occasionné de grands défis, Brian a su résoudre les problèmes avec calme, professionnalisme, intégrité et un véritable engagement à mener ce projet à bonne fin avec le moins d'interruptions et le moins d'impact possible sur les passagers, les opérations au CPE et les intervenants. Son engagement, sa bienveillance et son dévouement dans le succès de ce projet sont dignes de mention. Brian a acquis l'estime de ses collègues et a la réputation de donner un excellent service à la clientèle, en plus d'être un membre d'équipe fiable au sein de la direction générale de la Technologie.

Brian a reçu le Prix mensuel du Chef de la direction en janvier 2011.

Félicitations, Brian et merci pour votre travail acharné et votre dévouement continu envers l'organisation!

L'ACSTA DANS LA COLLECTIVITÉ

Campagne Centraide

À l'ACSTA, nos employés ont à cœur de s'engager dans des initiatives de la fonction publique et de la collectivité, tant à Ottawa que dans les régions. Chaque année, nos employés participent à la campagne Centraide/United Way. Le thème de cette année était *Changeons les choses – Centraide (Make Change Happen – Be United)*, qui souligne le fait que tous ensemble nous pouvons faire une différence dans notre collectivité.

Grâce à des retenues à la source et à diverses activités, l'ACSTA a été heureuse de participer à la campagne de 2010 – une occasion qui nous est offerte de contribuer à renforcer notre collectivité en aidant des personnes et des familles dans le besoin lors d'une période difficile ou de crise.

En octobre, l'équipe de hockey de l'ACSTA a mis à profit une rivalité amicale pour recueillir des fonds pour la campagne Centraide en affrontant l'équipe SeaSI, une entreprise de consultants en GI/TI d'Ottawa. Cette partie palpitante et âprement disputée s'est terminée par une défaite de l'ACSTA au compte de 7 à 5. Malgré ce revers, ce fut une soirée agréable pour une bonne cause.

Programme Ordinateurs pour les écoles

Au cours des trois dernières années, l'ACSTA a participé au programme « Ordinateurs pour les écoles » du gouvernement du Canada. Les ordinateurs ainsi recueillis sont remis à neuf : des pièces y sont enlevées et remplacées, le système d'exploitation est réinstallé, et l'équipement est nettoyé et emballé avant d'être envoyé à des écoles, à des bibliothèques publiques et à des organismes sans but lucratif dans tout le pays.

Ce programme contribue à faire en sorte que le vieil équipement informatique ne se retrouve pas dans les sites d'enfouissement; grâce à ce programme, aucun équipement informatique usagé de l'ACSTA ne s'est retrouvé dans un site d'enfouissement. Depuis 2007, l'ACSTA a donné au programme 698 ordinateurs, 239 écrans, 31 ordinateurs portables, 49 imprimantes, 6 supports de serveurs et 5 serveurs.

Sommaire du rendement

La sûreté n'est pas simplement une question de personnes, de procédures et d'équipement. Il s'agit de faire en sorte que ces procédures fonctionnent et soient suivies; que l'équipement soit efficace et bien utilisé; et surtout, que les résultats s'améliorent.

L'ACSTA dispose d'un Programme de mesure du rendement dans le cadre duquel un rapport de ses activités obligatoires et des services généraux à l'appui de leur prestation est fait à son Conseil d'administration et à la haute direction.

Des critères précis ont été définis pour chacune des quatre activités obligatoires de l'ACSTA, afin de déterminer comment mesurer le rendement des services de contrôle au chapitre de l'efficacité, de l'efficience, de l'uniformité et de l'intérêt des voyageurs, comme l'exige la *Loi sur l'ACSTA*. À cet égard, un ou plusieurs indicateurs de rendement clés (IRC) ont été cernés ou élaborés afin de satisfaire aux exigences de chacun des critères.

En 2009-2010, l'ACSTA a entrepris d'améliorer son Programme de mesure du rendement en élaborant un Cadre de mesure du rendement organisationnel. Ce cadre mesure à quel point chacune de ses quatre activités obligatoires est efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt des voyageurs[1]. Le Cadre de mesure du rendement organisationnel de l'ACSTA est illustré ci-dessous.

Activité obligatoire	**Contrôle préembarquement (CPE)**	**Contrôle des bagages enregistrés (CBE)**	**Contrôle des non-passagers (CNP)**	**Carte d'identite pour les zones réglementées (CIZR)**
Extrants – **efficience**	100 % des passagers et des bagages de cabine font l'objet d'un contrôle en vue de détecter des articles interdits aux aéroports désignés	100 % des bagages enregistrés font l'objet d'un contrôle en vue de détecter des matières explosives aux aéroports désignés	Les non-passagers, leurs effets personnels et les véhicules (au besoin) font l'objet d'un contrôle de façon aléatoire, en vue de détecter des articles interdits aux principaux aéroports	Un système de gestion national des pièces d'identité – cartes, logiciels et matériel d'identité à double lecture biométrique (iris et empreintes digitales) – est élaboré et maintenu pour les non-passagers aux principaux aéroports
Résultats escomptés – **efficacité**	Les articles interdits, tels que définis par TC, n'entrent pas dans les zones stériles ou réglementées d'un aéroport ou à bord d'un aéronef	Les bagages enregistrés contenant des explosifs ne peuvent être embarqués à bord d'un aéronef	Parmi les non-passagers et les véhicules sélectionnés en vue d'un contrôle, les articles interdits, définis par TC, sont interceptés aux points d'accès à la zone réglementée des principaux aéroports	L'identité de non-passagers auxquels une administration aéroportuaire a accordé des droits d'accès à des zones sécuritaires de l'aéroport sera vérifiée grâce à une comparaison biométrique et la validité de l'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) associée à leur pièce d'identité sera confirmée
Résultats escomptés – **uniformité**	Le CPE est effectué conformément aux lois, règlements, *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE), politiques opérationnelles et aux exigences contractuelles/de dotation qui s'appliquent aux aéroports désignés	Le CBE est effectué conformément aux lois, règlements, PNE, politiques opérationnelles et aux exigences contractuelles/de dotation qui s'appliquent aux aéroports désignés	Le CNP est effectué conformément aux lois, règlements, PNE, politiques opérationnelles et aux exigences contractuelles/de dotation qui s'appliquent aux principaux aéroports	La CIZR respecte les lois, règlements, PNE et les exigences des politiques opérationnelles aux principaux aéroports
Résultats escomptés – **dans l'intérêt des voyageurs**	Le processus de CPE contribue au sentiment de sécurité des passagers aux aéroports désignés et à une expérience de voyage relativement agréable qui répond à leurs attentes (par exemple, partir à l'heure prévue, être traité avec courtoisie, ne pas rester en file pendant de longues périodes et que leurs bagages de cabine ne soient pas volés ou endommagés)	Le processus de CBE contribue au sentiment de sécurité des passagers aux aéroports désignés et à une expérience de voyage relativement agréable qui répond à leurs attentes (par exemple, partir à l'heure prévue et que leurs bagages enregistrés ou articles ne soient pas volés ou endommagés)		

[1] L'ancien critère « dans l'intérêt public » a été renommé « dans l'intérêt des voyageurs » afin de mieux correspondre aux indicateurs de rendement clés actuellement inclus dans cette catégorie de rapport.

Données sur le rendement organisationnel

En 2010-2011, le Conseil d'administration de l'ACSTA et son équipe de la haute direction ont examiné le Programme de mesure du rendement, et d'autres améliorations au programme ont été apportées grâce à l'introduction d'un dossier de rapports trimestriels sur le rendement organisationnel composé d'un tableau de bord et de fiches de rendement opérationnel détaillées.

Le tableau de bord sert d'outil de gestion pour l'équipe de direction de l'ACSTA en lui permettant de surveiller le rendement et d'établir l'orientation stratégique et les priorités de l'organisation. Les fiches de rendement de l'organisation fournissent des résultats d'indicateurs de rendement clés pour les activités obligatoires de l'ACSTA et les activités organisationnelles en cours. Afin de fournir un aperçu général du rendement et des tendances pour chaque activité obligatoire et organisationnelle pour laquelle des rapports sont effectués, les résultats sont compilés et regroupés au moyen d'un indexage. Cette approche standard de la méthodologie d'indexage permet de regrouper plusieurs mesures de rendement distinctes dans un seul indicateur.

Pour chaque trimestre, les données ont été recueillies et analysées, des bases de référence et des cibles de rendement ont été fixées, et les résultats ont été mesurés, évalués et rapportés dans des rapports de rendement internes et le dossier trimestriel du tableau de bord organisationnel. Les données annualisées sur le rendement de l'ACSTA sont présentées dans les tableaux des pages 32 et 33.

Compte tenu de la nature délicate des mesures et des résultats des tests sur le CPE et le CBE, ils ne peuvent pas être divulgués pour des raisons de sécurité.

Des indicateurs de rendement clés en matière de CIZR et CNP pour les critères d'efficacité, d'efficience et d'uniformité sont présentement en cours d'élaboration. Puisque la CIZR et le CNP n'ont pas d'incidence directe sur les voyageurs, l'ACSTA n'élabore pas d'indicateurs pour mesurer l'aspect « dans l'intérêt des voyageurs » de ces deux programmes.

L'agente de contrôle Saida.

RÉSULTATS RELATIFS AU CPE

Efficacité du CPE
Cette mesure et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public tel que le rapport annuel.

Efficience du CPE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	**20,0 %**	**S. 0.**	**23,5 %**	**15,0 %**	Les niveaux d'attrition annuels ont progressivement diminué depuis 2008-2009. Ils sont passés de 26,4 % à 15,0 % en 2010-2011. Ceux de Calgary sont toujours les plus élevés, mais ils n'ont pas cessé de baisser tout au long de l'année.
Définition : Pourcentage d'agents de contrôle des huit aéroports les plus occupés dont l'emploi a pris fin, qui ont été mis à pied, qui ont démissionné, qui sont décédés, qui ont pris leur retraite ou qui ont été mutés. Les détails des résultats ne concernent pas que le CPE, mais ils englobent aussi tous les programmes (CPE, CBE, CNP).					
Débit de CPE	**120**	**S. 0.**	**S. 0.**	**124***	*Méthode mise en place dernièrement pour mesurer cet IRC. Le résultat représente le rendement du T4 de l'exercice 2010-2011. Cette mesure a été adoptée pour permettre une comparaison entre l'ACSTA et les autres organismes homologues internationaux. Après son examen de 2010, l'ACSTA a fait du débit l'un de ses principaux objectifs. Dès le T4, on a mis en œuvre les recommandations formulées à la suite de l'examen afin d'augmenter le débit des passagers aux points de CPE.
Définition : Nombre de passagers contrôlés par heure et par voie, en période achalandée, aux points de CPE des huit aèroports les plus occupés.					

Uniformité du CPE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Conformité du contrôle de sûreté	**98,0 %**	**S. 0.**	**98,5 %**	**99,1 %**	La cible pour cet indicateur est passée de 95 % en 2009-2010 à 98 % en 2010-2011. Les résultats de conformité ont enregistré un accroissement continu cette année et demeurent au-dessus de la cible.
Définition : Résultats de l'évaluation, par les agents de surveillance, de la conformité des agents de contrôle aux PNE de contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris la sûreté des passagers et la sûreté des bagages de cabine.					
Recertification des agents de contrôle	**90,0 %**	**S. 0.**	**86,3 %**	**95,8 %**	L'augmentation positive peut être attribuée à la première année complète du Programme d'apprentissage périodique et de recertification, qui demande aux agents de contrôle d'effectuer une formation d'appoint tout au long de l'année.
Définition : Pourcentage d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui ont réussi les examens de recertification en CPE et obtenu les neuf attestations. **Remarque :** L'échec à l'une des attestations entraîne l'échec à la recertification.					

CPE dans l'intérêt du public

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté – Sondage auprès des passagers	**75,0 %**	**S. 0.**	**73,0 %**	**68,0 %**	La confiance dans le contrôle de sûreté est en baisse depuis 2009-2010. Les principaux facteurs de confiance faible donnés en réponse à une question non dirigée comprenaient le manque d'uniformité partout au Canada. **Remarque :** Cet indicateur représente les résultats obtenus dans les quatre aéroports les plus occupés. *La valeur annuelle est fondée sur le T3 et le T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.
Définition : Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. Une grande confiance correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de 7), données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général – Sondage auprès des passagers	**85,0 %**	**S. 0.**	**82,5 %**	**80,0 %**	Il y a eu une baisse négligeable du taux de satisfaction globale à l'égard du contrôle, en partie à cause de la position défavorable des médias vis-à-vis de certaines mesures de sûreté en vigueur aux États-Unis, ce qui a influencé l'attitude des voyageurs dans les deux pays. À la suite des résultats de son examen en 2010, l'ACSTA s'est fixé comme priorité de mettre en œuvre des améliorations afin de mieux aider les passagers tout au long du processus de contrôle. **Remarque :** Cet indicateur représente les résultats obtenus dans les quatre aéroports les plus occupés. *La valeur annuelle est fondée sur le T3 et le T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.
Définition : Pourcentage de passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus occupés.					
Service à la clientèle	**98,0 %**	**S. 0.**	**97,0 %**	**97,0 %**	En 2010-2011, l'ACSTA a augmenté la cible de 95 % à 98 %, reflétant l'importance du service à la clientèle pour assurer la satisfaction des passagers et faire accepter les procédures de contrôle.
Définition : Résultats de l'évaluation, par les agents de surveillance, de la conformité des agents de contrôle aux PNE relatives au service à la clientèle dans les huit aéroports les plus occupés, y compris le professionnalisme (tenue vestimentaire et conduite des agents de contrôle) et la communication (offre active bilingue et signalisation et interaction avec les passagers).					
Plaintes des passagers réglées en moins de 30 jours	**90,0 %**	**S. 0.**	**83,6 %**	**80,3 %**	La couverture des médias nationaux des événements importants, comme le « National Opt-Out Day » en novembre 2010, a entraîné une augmentation du nombre de plaintes et des retards dans le temps de traitement.
Définition : Pourcentage de plaintes de passagers reçues chaque trimestre aux huit aéroports les plus occupés qui ont été réglées dans les 30 jours civils suivant leur réception.					

RÉSULTATS RELATIFS AU CBE

Efficacité du CBE
Cette mesure et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public tel que le rapport annuel.

Efficience du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	**20,0 %**	**26,4 %**	**23,5 %**	**15,0 %**	Les niveaux d'attrition annuels ont progressivement diminué depuis 2008-2009. Ils sont passés de 26,4 % à 15,0 % en 2010-2011. Ceux de Calgary sont toujours les plus élevés, mais ils n'ont pas cessé de baisser tout au long de l'année.

Définition : Pourcentage d'agents de contrôle des huit aéroports les plus occupés dont l'emploi a pris fin, qui ont été mis à pied, qui ont démissionné, qui sont décédés, qui ont pris leur retraite ou qui ont été mutés. Les résultats ne concernent pas que le CPE, ils englobent toutes les données relatives au CPE et au CBE.

Uniformité du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Recertification des agents de contrôle	**90,0 %**	**S. 0.**	**94,8 %**	**93,5 %**	Les résultats sont en accord avec l'objectif et tiennent compte du niveau élevé de l'expérience et des compétences des agents de contrôle titulaires de certification de CBE.

Définition : Pourcentage d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui ont passé les examens de recertification du CBE et qui ont réussi leurs tests concernant les appareils de radioscopie de détection d'explosifs et les appareils de radioscopie à tomodensitométrie.

CBE dans l'intérêt du public

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2008-2009	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté – sondage auprès des passagers	**75,0 %**	**S. 0.**	**73,0 %**	**68,0 %**	La confiance dans le contrôle de sûreté est en baisse depuis 2009-2010. **Remarque :** Cet indicateur représente les résultats obtenus dans les quatre aéroports les plus occupés. *La valeur annuelle est fondée sur le T3 et le T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.

Définition : Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. Une grande confiance correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de 7), données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.

De gauche à droite : les agents de contrôle Melissa et Brent au CBE.

Rapport sur les résultats

L'ACSTA est responsable de quatre activités obligatoires principales qui sont décrites à la section ***« Ce que nous faisons »***. Nous faisons rapport de nos activités et initiatives, et le rendement est mesuré en fonction de notre capacité à fournir des services de contrôle ***efficaces, efficients*** et ***uniformes*** qui sont ***dans l'intérêt des voyageurs***.

Le financement annoncé dans le budget de 2010 a permis à l'ACSTA de se concentrer sur la prestation de ses activités obligatoires d'une manière qui est efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt des voyageurs. La section suivante donne un aperçu des progrès et des réalisations de l'ACSTA pour 2010-2011 en ce qui concerne ses activités de CPE, CBE, CNP et CIZR.

Veuillez noter que cette liste n'est pas exhaustive et ne comprend pas toutes les initiatives organisationnelles et opérationnelles de l'exercice financier 2010-2011.

Activité obligatoire	Résumé sur le rendement	Points saillants du rendement
Contrôle préembarquement (CPE)	Les activités de CPE pour 2010-2011 comprenaient l'adoption de nouvelles initiatives afin de faciliter le processus de contrôle pour les voyageurs aériens, les gains d'efficience définis et mis en œuvre dans les activités de CPE, la formation continue des agents de contrôle et l'investissement dans les technologies de CPE nouvelles et éprouvées pour assurer une compatibilité permanente avec les partenaires internationaux.	Les activités et les initiatives de CPE pour 2010-2011 comprenaient : • le lancement de la demande de propositions de l'Entente sur les services de contrôle aux aéroports (DP de l'ESCA) devant être mise en œuvre en 2011-2012; • le déploiement des scanners corporels dans les aéroports désignés qui ont des vols à destination des É.-U.; • l'introduction d'un projet pilote des voyageurs dignes de confiance/NEXUS dans certains aéroports; • le déploiement d'un Système de sûreté des cartes d'embarquement – un outil de validation des cartes d'embarquement et de collecte des données – aux aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax; • la détermination et la mise en œuvre des gains d'efficience et des améliorations dans les activités de CPE; • l'introduction d'un outil de communication des Opérations afin de diffuser des messages et des bulletins aux agents de contrôle; • l'introduction d'un projet pilote permettant l'utilisation de sacs de sûreté à indicateur d'effraction pour les bagages de cabine des voyageurs à l'arrivée aux aéroports internationaux de Toronto et Montréal avec des achats hors taxes; • la mise en œuvre d'un Programme d'observation du comportement des passagers à l'un des aéroports les plus occupés au Canada; • l'investissement dans la technologie de détection des vapeurs d'explosifs, l'équipement de détection des explosifs et l'équipement de radioscopie à vues multiples, et le déploiement de ceux-ci, pour maintenir la compatibilité technologique du CPE avec celle des partenaires internationaux; • la poursuite d'une campagne à long terme visant à aider les voyageurs à mieux se préparer avant de se présenter au CPE; • l'établissement de protocoles d'entente avec l'ASFC et divers organismes d'application de la loi qui permettront à l'ACSTA d'utiliser le personnel d'application de la loi pour des raisons de contrôle de sûreté dans des cas d'urgence, comme les événements du 25 décembre 2009.

Le président et chef de la direction de l'ACSTA, Kevin McGarr, parlant à la réunion publique annuelle de 2010 à Montréal.

Activité obligatoire	Résumé sur le rendement	Points saillants du rendement
Contrôle des bagages enregistrés (CBE)	Cette activité obligatoire comprend des activités de contrôle au CBE; le maintien du remplacement d'immobilisations en ce qui touche la technologie de contrôle des bagages; et la gestion de la capacité pour les opérations d'urgence.	Les activités de CBE de l'ACSTA pour 2010-2011 comprenaient : • la continuation du déploiement, des activités et de l'entretien de l'équipement de CBE dans les aéroports désignés; • la détermination et la mise en œuvre des gains d'efficience et des améliorations dans les activités de CBE; • la prestation de services de consultation de conception du système de CBE pour le personnel de l'aéroport et les fournisseurs du système, pour s'assurer que les systèmes futurs respectent toutes les exigences rigoureuses du contrôle de sûreté de l'ACSTA. Certains exemples de futurs projets d'agrandissement d'aéroport qui sont actuellement à l'étape de conception avancée sont Calgary (vols transfrontaliers), Edmonton (vols transfrontaliers), Montréal (vols intérieurs), Charlottetown, Fort McMurray et Goose Bay; • l'intégration et l'installation d'équipement de CBE dans divers aéroports, y compris la nouvelle aérogare de l'aéroport international de Winnipeg; • la mise en œuvre du CBE dans le Link Building de Vancouver pour répondre à un manque de capacité de contrôle des bagages; • l'achat et la livraison de simulateurs d'essais de CBE.
Contrôle des non-passagers (CNP)	Cette activité obligatoire comprend le contrôle aléatoire des non-passagers accédant aux zones réglementées des aérogares.Le CNP minimise le risque que des non-passagers introduisent des objets interdits dans la zone réglementée, ce qui accroît la sécurité du milieu pour les voyageurs et les non-passagers qui travaillent dans l'aérogare.	L'ACSTA a terminé la construction d'un point de contrôle des véhicules à l'aéroport international de Vancouver et a lancé un projet pilote de fouille des véhicules en consultation avec Transports Canada. L'objectif du projet pilote était d'examiner la faisabilité de l'élargissement du CNP au-delà de l'aérogare.
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	L'ACSTA a terminé le remplacement de cycle de vie de l'infrastructure du système, vérifié les bases de données d'autorisations de sécurité et achevé l'élaboration de l'application de la CIZR, et continue de maintenir le programme existant de carte d'identité biométrique pour les zones réglementées.	L'ACSTA a continué d'évaluer des applications pratiques des lecteurs biométriques qui pourraient être mises en place dans divers environnements opérationnels.

Préparer l'avenir

Bien que l'on prévoit que 2011-2012 présentera de nombreux défis à l'organisation, ce sera également une année empreinte de possibilités de façonner l'avenir de l'ACSTA. Adoptant une nouvelle vision, l'ACSTA s'engage à faire preuve d'excellence en tant que chef mondial de la sûreté du transport aérien par le truchement de son service aux passagers, son capital humain et ses partenariats.

Au cours de la prochaine année, l'ACSTA va continuer de se concentrer sur la mise en œuvre de son plan d'action découlant des conclusions de l'Examen de l'ACSTA 2010. Nous allons continuer de travailler avec nos partenaires et nos intervenants afin de mieux préparer les voyageurs à leur expérience de voyage aérien. Nous allons mettre l'accent sur la mesure du débit et faire rapport de nos progrès sur une base régulière, et nous allons notamment travailler avec nos fournisseurs de services de contrôle à l'élaboration de plans proactifs qui vont nous aider à atteindre nos cibles. L'ACSTA va aussi mettre en œuvre les gains d'efficience et les améliorations concernant ses activités et la formation, comme déterminé dans l'Examen stratégique de 2009.

En plus de mettre en œuvre ces gains d'efficience opérationnels, l'ACSTA travaillera à améliorer sa gouvernance grâce à des rôles solides et plus clairs pour les intervenants clés et par l'entremise d'un forum de planification stratégique qui comprend l'établissement d'ententes avec des niveaux de service clairement définis. L'ACSTA cherchera aussi à augmenter les gains d'efficience opérationnels et de gestion grâce à l'établissement de nouveaux contrats à long terme de services de contrôle.

Les nouveaux contrats seront adjugés en août 2011, et entreront en vigueur le 1er novembre 2011 après une période de transition de deux mois. En vertu des nouveaux contrats, l'ACSTA prévoit établir des relations solides et productives avec les soumissionnaires retenus, ce qui est essentiel à la sûreté aérienne au Canada. Ces nouvelles relations seront fondées sur le rendement et aideront l'ACSTA à établir un meilleur équilibre entre la sûreté aérienne et l'aide aux passagers pendant le processus de contrôle. Ainsi, l'organisation sera en mesure de fournir des services efficients, efficaces et uniformes tout en utilisant les ressources de manière judicieuse.

Par ailleurs, alors que l'ACSTA change ses attentes à l'égard des fournisseurs de services de contrôle, nous reconnaissons qu'il doit y avoir des changements correspondants dans la culture organisationnelle de l'ACSTA, notamment être un meilleur client, cibler l'attention sur les régions plutôt que sur l'administration centrale et axer la mesure du rendement sur les résultats. La stratégie de Transformation se poursuivra, et l'accent sera mis sur la détermination des comportements organisationnels souhaités pour l'ACSTA et l'élaboration des compétences et des plans d'action pour les promouvoir.

En outre, au cours des années à venir, l'ACSTA entreprendra la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Cela signifie notamment l'abandon des technologies qui ne reposent pas sur la tomodensitométrie et l'harmonisation de notre système de CBE avec celui des États-Unis et de l'Union européenne. Il est important que nous continuions à maintenir et à renforcer les normes et les pratiques exemplaires internationales, tout en travaillant avec nos partenaires internationaux afin d'assurer l'expérience la plus sécuritaire et la meilleure qui soit pour les voyageurs.

Ensemble, ces initiatives permettront à l'ACSTA de s'assurer que ses programmes de contrôle continuent d'être fournis de manière efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt des voyageurs.

Gouvernance de la société

Le Conseil d'administration a travaillé de près avec la haute direction à l'élaboration de l'orientation stratégique de l'organisation au cours de cette période de transition organisationnelle importante. Au cours des années à venir, le Conseil d'administration continuera à assurer une surveillance et à fournir des conseils en vue de garantir que l'ACSTA demeure une organisation de haut calibre.

L'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et elle est gouvernée par un Conseil d'administration nommé par le gouverneur en conseil. Parmi les 11 administrateurs, deux proviennent de l'industrie de l'aviation et deux de l'industrie aéroportuaire. Les administrateurs n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction. Les administrateurs possèdent le mélange équilibré de compétences et d'expérience nécessaire pour administrer la société d'État.

Le Conseil a de nombreuses responsabilités générales, notamment les obligations suivantes :

- prendre, modifier ou abroger des règlements administratifs (*LGFP*, art. 114);
- approuver l'orientation stratégique de l'ACSTA;
- s'assurer que des mesures sont en place pour protéger les ressources de l'ACSTA;
- surveiller le rendement de la société;
- faire rapport à l'État;
- engager le président et chef de la direction, approuver ses objectifs pour l'année et évaluer son rendement (*Loi sur l'ACSTA*, art. 17);
- s'assurer que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- examiner et approuver le plan de relève de la haute direction.

Au cours de 2010-2011, le Conseil a travaillé étroitement avec la direction et a fourni une surveillance et des avis au cours de l'Examen de l'ACSTA 2010 et de la rédaction de la DP de l'ESCA.

Le Conseil a aussi continué d'assurer une surveillance et de fournir des avis à la direction relativement à l'élaboration d'un tableau de bord de rendement organisationnel et à l'orientation future concernant le fonctionnement et les technologies connexes de l'organisation.

Le Conseil continue de mettre l'accent sur l'amélioration des pratiques de gouvernance de la société et veille à ce que les examens des statuts, des politiques, des lignes directrices du Conseil d'administration et des comités et des mandats des comités soient réalisés en temps opportun. Grâce à des mises à jour régulières du secrétaire de la société, le Conseil continue de se tenir au fait des meilleures pratiques en matière de gouvernance qui ont une incidence sur la gestion des sociétés d'État.

Le Conseil d'administration a également été actif dans les domaines suivants :

i. examen approfondi du *Code de conduite et d'éthique relatif aux administrateurs* afin d'assurer une harmonisation plus étroite avec la *Loi sur les conflits d'intérêts*;

ii. Programme d'orientation des nouveaux administrateurs;

iii. mise en œuvre d'un format de résolutions en bloc afin de permettre au Conseil et à ses comités de mettre l'accent sur les questions stratégiques plus importantes;

iv. divulgation proactive des frais de déplacement et d'hébergement de tous les administrateurs sur le site Web de l'ACSTA;

v. chaque année, les administrateurs affirment avoir respecté le *Code de conduite et d'éthique relatif aux administrateurs*. Le Code est publié sur le site Web de l'ACSTA.

Le directeur de la vérification interne relève du Comité de vérification, ce qui renforce l'indépendance de cette fonction.

Le vérificateur général du Canada est le vérificateur externe de l'ACSTA. Des représentants du Bureau du vérificateur général participent à chaque réunion du Comité de vérification.

Le Conseil d'administration délègue bon nombre de ses responsabilités à quatre comités permanents. Les comités n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction. Chaque administrateur siège à au moins deux comités.

Le Comité de vérification aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées, entre autres, aux rapports financiers, aux pratiques de divulgation continue, à la gestion des risques, aux contrôles internes et au processus de vérification.

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées aux questions de gouvernance dans les domaines comme : les ressources humaines et la rémunération, les plans de relève de la direction, la surveillance des politiques et des processus portant sur le comportement professionnel et éthique des employés, les recommandations et l'évaluation des objectifs annuels pour le président et chef de la direction et toute autre question que lui assigne le Conseil d'administration.

Le Comité de stratégie aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées aux enjeux portant ou ayant une incidence sur l'orientation stratégique de l'ACSTA, conformément à son mandat prescrit par la loi, et assure une surveillance et fournit des avis à la direction quant à l'élaboration et la mise en œuvre de toutes les initiatives stratégiques, y compris l'élaboration de son cadre de gestion du rendement.

Le Comité du régime de retraite aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités liées à la gestion et l'administration des régimes de retraite des employés.

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, dont le montant 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, notamment pour les déplacements, l'hébergement et les repas, dans le cadre de leurs fonctions. Ces frais sont affichés sur le site Web de l'ACSTA sur une base trimestrielle.

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 248 655,00 $ en 2010-2011 comparativement à 251 370,00 $ en 2009-2010.

Membre du Conseil d'administration	Acompte (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
D. Ian Glen (prés.)	10 800,00 $	37 800,00 $	48 600,00 $
Michael D. Campbell	5 400,00 $	15 990,00 $	21 390,00 $
William Deluce	5 400,00 $	12 090,00 $	17 490,00 $
Gaetane C. Hains	5 400,00 $	14 235,00 $	19 635,00 $
Denis Jacob[1]	5 400,00 $	16 575,00 $	21 975,00 $
John Kaldeway[2]	5 400,00 $	15 990,00 $	21 390,00 $
Dora Koop	5 400,00 $	12 870,00 $	18 270,00 $
Gene McLean	5 400,00 $	12 870,00 $	18 270,00 $
H. Glenn Rainbird[3]	5 400,00 $	16 380,00 $	21 780,00 $
Donald K. Robinson[4]	5 400,00 $	15 405,00 $	20 805,00 $
Mike Shaikh	5 400,00 $	13 650,00 $	19 050,00 $
TOTAUX	**64 800,00 $**	**183 855,00 $**	**248 655,00 $**

[1] Président du Comité de stratégie
[2] Président du Comité de vérification
[3] Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines
[4] Président du Comité du régime de retraite

Participation aux réunions du Conseil d'administration et des comités

Membre du Conseil d'administration	Réunions du Conseil d'administration[1]	Comités[1]			
		Gouvernance et ressources humaines	Vérification	Régime de retraite	Stratégie
D. Ian Glen[2]	13/14	6/6	5/5	5/5	9/9
Michal D. Campbell	14/14		5/5		9/9
William Deluce	13/14	6/6	3/5	5/5	2/9
Gaetane C. Hains	13/14	6/6			
Denis Jacob[3]	14/14		5/5		9/9
John Kaldeway[4]	13/14		5/5		8/9
Dora Koop	14/14	6/6		5/5	9/9
Gene McLean	14/14	6/6			
H. Glenn Rainbird[5]	12/14			5/5	7/9
Donald K. Robinson[6]	11/14	4/6	2/5		6/9
Mike Shaikh	11/14		5/5		

[1] La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou de ce comité.
[2] Membre de tous les comités du Conseil d'administration
[3] Président du Comité de stratégie
[4] Président du Comité de vérification
[5] Président du Comité du régime de retraite
[6] Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

Rouge : indique que la personne est un nouveau membre du comité depuis septembre 2010.

Deuxième réunion publique annuelle de l'ACSTA

Le 7 décembre 2010, l'ACSTA a tenu sa deuxième réunion publique annuelle à Montréal (Québec). Malgré les chutes de neige abondantes à Montréal, de nombreux intervenants et représentants des milieux de l'aviation et de la sûreté y ont assisté.

Le thème de cette année était « Technologie – Aller de l'avant ». Mike Saunders, vice-président et chef de la technologie de l'ACSTA, et les membres de la direction générale de la Technologie de l'ACSTA ont coordonné diverses démonstrations de technologies de CPE et de CBE actuellement utilisées aux aéroports du Canada où l'organisation fournit ses services.

D. Ian Glen, président du Conseil d'administration de l'ACSTA, et Kevin McGarr, président et chef de la direction de l'ACSTA, ont présenté le rendement de l'ACSTA au cours du dernier exercice, et les plans et les priorités de l'organisation pour l'avenir.

Le président du Conseil d'administration de l'ACSTA, M. Ian Glen, parlant à des agents de contrôle pendant une démonstration des technologies à la réunion publique annuelle de 2010 à Montréal.

Conformément aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor pour les sociétés d'État, les réunions publiques annuelles offrent à l'ACSTA l'occasion de nouer le dialogue et de collaborer avec les intervenants et la population canadienne dans son ensemble de manière transparente.

Élimination écologique du matériel excédentaire

En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA – en tant que société d'État – est responsable de l'élimination de tout équipement qui arrive à la fin de sa durée de vie utile. Étant donné que la majorité de notre équipement est spécialisé et qu'il est d'une utilité limitée pour les autres industries, l'élimination est souvent la seule option valable pour le matériel excédentaire. Dans certains cas, l'élimination écologique et sécuritaire de l'équipement doit être effectuée par un fournisseur de services ou un organisme indépendant certifié en élimination des matières dangereuses et cela peut entraîner des frais pour l'ACSTA. Comme par les années passées, une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a été inscrite afin de couvrir cette dépense.

Afin de nous assurer que le matériel excédentaire qui pourrait nuire à l'environnement est éliminé conformément aux lois et règlements sur l'environnement – comme le *Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail* et la *Loi sur la santé et sécurité au travail* – l'ACSTA a élaboré une politique sur l'élimination des biens excédentaires ainsi que des lignes directrices connexes pour décrire le processus d'élimination et planifier l'élimination adéquate des matières dangereuses. La politique et les lignes directrices sont entrées en vigueur en 2010-2011, tel qu'en témoigne « Programme Ordinateurs pour les écoles » à la page 29.

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

L'ACSTA doit assurer la prestation de services bilingues aux points de contrôle des aéroports où le bilinguisme est un préalable. Elle s'engage à servir les voyageurs dans la langue officielle de leur choix et travaille de concert avec les fournisseurs de services de contrôle à continuer à apporter des améliorations dans ce domaine.

Conformément à la *Loi sur les langues officielles,* l'ACSTA assure les communications et les services au public dans les deux langues officielles aux aéroports desservant plus d'un million de voyageurs par année et aux aéroports où la demande de services dans une langue minoritaire représente au moins cinq pour cent de la demande générale.

Dans le cadre de sa formation continue sur l'excellence du service à la clientèle, l'ACSTA rappelle régulièrement aux agents de contrôle que leur rôle consiste à faire en sorte que la qualité de leurs services soit placée au premier plan. L'ACSTA insiste aussi sur le fait qu'accueillir les voyageurs dans les deux langues officielles du Canada, et respecter ce choix, font partie intégrante de la qualité de ces services.

L'ACSTA possède plusieurs programmes qui comprennent des éléments précis pour aider à satisfaire à ses exigences relatives aux langues officielles :

- **Programme de surveillance du rendement opérationnel :** les agents de surveillance encadrent les opérations de contrôle pour veiller à ce qu'elles soient conformes aux *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE) et aux règlements. L'offre de services dans les deux langues officielles est l'un des éléments surveillés.
- **Programme de breffage de quart :** les breffages des agents de contrôle comprennent des rappels réguliers de nos obligations en matière de langues officielles et le besoin de suivre les PNE afin de s'assurer que les voyageurs sont servis dans la langue officielle de leur choix.
- **Programme de paiement au rendement :** destiné aux fournisseurs de services de contrôle, ce programme présente notamment les exigences à respecter en matière de langues officielles.

L'ACSTA travaille également à mieux mesurer et à ajuster son rendement en matière de la langue de travail. En 2010-2011, elle a effectué un examen de sa *Politique sur les langues officielles* et procédures connexes. Dans le cadre de cet examen, l'ACSTA revoit sa façon d'établir ses profils linguistiques et de déterminer les niveaux d'exigences linguistiques des postes. L'organisation procède également à la réévaluation de son programme d'enseignement en langue seconde. Cela lui permettra de simplifier son approche concernant les droits et les obligations portant sur la langue de travail et de promouvoir un environnement de travail plus propice à l'utilisation des deux langues officielles.

Cette année encore, l'ACSTA a fièrement appuyé « Les Rendez-vous de la Francophonie », une célébration nationale de la vitalité des communautés francophones du Canada. L'organisation en a profité pour célébrer la *Journée internationale de la Francophonie* dans le cadre de ces festivités. Par l'intermédiaire de messages et d'activités organisées durant cette période, l'ACSTA a donné l'occasion aux employés de faire preuve de respect et d'équité – deux des valeurs fondamentales de l'organisation – en les invitant constamment à choisir la langue officielle dans laquelle ils se sentent à l'aise au travail.

L'ACSTA est déterminée à respecter ses obligations relatives à la *Loi sur les langues officielles* et à contribuer activement à ce que les langues officielles deviennent partie intégrante de la planification stratégique au chapitre organisationnel. Nous sommes fiers des accomplissements de l'ACSTA en matière de langues officielles.

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

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire à leurs exigences. Entre le 1er avril 2010 et le 31 mars 2011, l'ACSTA a reçu 73 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les 18 demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA devait répondre à 91 demandes. Au total, 82 de ces demandes ont été réglées au cours de l'exercice et 9 ont été reportées à l'exercice 2011-2012.

En outre, entre le 1er avril 2010 et le 31 mars 2011, l'ACSTA a reçu 16 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* émanant d'autres ministères fédéraux, et de ce nombre, 15 ont été réglées au cours de l'exercice et une a été reportée à l'exercice 2011-2012.

Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu 11 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Les demandes ont toutes été traitées et aucune n'a été reportée à l'exercice suivant.

Équité en matière d'emploi

La haute direction de l'ACSTA s'est engagée à déterminer et à éliminer les obstacles à l'équité en matière d'emploi où qu'ils soient. Dans la mesure du possible, des politiques et des programmes positifs ont été mis en place afin de procéder à des accommodements raisonnables pour les employés.

L'ACSTA a élaboré un plan complet d'équité en matière d'emploi afin de minimiser la sous-représentation des groupes désignés. Elle organise, au moins une fois par année, des consultations bilatérales entre la direction et des représentants des employés portant sur l'équité en matière d'emploi de l'organisation. De plus, l'ACSTA produit un rapport sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et le remet à Ressources humaines et Développement des compétences Canada le 1er juin de chaque année civile, de même qu'un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur le multiculturalisme canadien* par l'entremise de Citoyenneté et Immigration Canada, publié vers la mi-juin à chaque exercice.

Renée Légaré, vice-présidente principale, Capital humain, et championne du multiculturalisme et de la diversité de l'ACSTA, a continué de parler au nom de l'ACSTA sur toutes questions concernant l'équité en matière d'emploi et la diversité. L'ACSTA était représentée à deux conférences tenues en septembre 2010 et en mars 2011 par le Réseau des champions du multiculturalisme du gouvernement, sous la direction de Citoyenneté et Immigration Canada. Ces conférences ont donné à l'ACSTA l'occasion de partager avec d'autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral ses pratiques, ses défis et ses réussites en ce qui a trait au multiculturalisme et à la diversité en milieu de travail.

La haute direction de l'ACSTA continue d'inculquer une culture d'entreprise qui encourage la diversité des employés et qui y accorde beaucoup de valeur. L'organisation favorise un climat d'équité où les différences sont respectées et elle cherche à créer un milieu de travail positif. En tant que société d'État unique, l'ACSTA reconnaît la diversité changeante de la main-d'œuvre canadienne et elle s'est faite la championne de la notion d'inclusivité et de diversité. À ce titre, elle reconnaît que l'inclusivité favorise l'interaction, la communication, le partage des connaissances et le respect mutuel.

Rapport de gestion

PARTIE 1 – Aperçu de l'organisation

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada, dans le but de fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés du pays de manière efficiente, efficace et uniforme tout en protégeant l'intérêt du public.

Pour ce faire, l'ACSTA a pour mission de mettre en œuvre des services de contrôle pour les quatre secteurs suivants :

- le contrôle préembarquement (CPE) : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- le contrôle des non-passagers (CNP) : le contrôle aléatoire des non-passagers conformément aux directives du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités;
- la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : le contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

Pour s'acquitter de son mandat, l'ACSTA s'efforce de demeurer compatible avec ses principaux partenaires internationaux en ce qui concerne tant les technologies employées que les processus de contrôle de sûreté. Elle donne suite à cet engagement en utilisant les ressources qui lui sont allouées par le gouvernement du Canada, après avoir été approuvées par le Parlement.

Les grandes priorités de l'ACSTA incluent la préservation du niveau actuel des services face à l'évolution des menaces en améliorant continuellement l'efficacité et l'efficience du contrôle grâce à la mise en place de technologies de contrôle nouvelles et reconnues. De plus, l'ACSTA continue d'instaurer une culture d'excellence opérationnelle en mettant l'accent sur l'amélioration constante des méthodes et des processus de contrôle et la transformation de sa culture d'entreprise et de son personnel de contrôle.

Forte de ses 500 employés qui appuient les activités de plus de 6 800 agents de contrôle, l'ACSTA procède maintenant au contrôle de plus de 51 millions de passagers annuellement.

Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État qui a été fondée en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (*Loi sur l'ACSTA*). Elle est entièrement financée grâce à des crédits parlementaires émanant du Trésor fédéral et elle fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Au Canada, il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sûreté du transport aérien. C'est donc Transports Canada qui est le principal ministère responsable du programme de sûreté de l'aviation du Canada. À titre d'organisme de réglementation de l'ACSTA, Transports Canada est chargé d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les lois, les programmes et les procédures de sûreté de l'aviation, conformément aux normes définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'ACSTA doit mener ses activités et procéder aux opérations de contrôle dans le respect des lois, des règlements et des procédures en vigueur au Canada, notamment la *Loi sur l'ACSTA, la Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*, l'*Arrêté sur le contrôle de sûreté*, ainsi que d'autres procédures normalisées d'exploitation.

PARTIE 2 – Contexte opérationnel

Les activités de l'ACSTA, à titre d'autorité responsable du contrôle de sûreté du transport aérien civil au Canada, sont grandement touchées par les événements qui surviennent et les tendances qui se dessinent tant à l'échelle nationale qu'internationale. Afin de s'acquitter de son mandat avec succès et de mener ses activités avec diligence, l'ACSTA doit constamment déterminer si ses ressources sont suffisantes pour lui permettre de relever efficacement les défis stratégiques qui se posent. Dans le cadre de cette appréciation, l'ACSTA doit prévoir les tendances internes et externes qui pourraient avoir des répercussions sur ses activités en vue d'identifier les principaux risques.

Financement public

Le budget fédéral de 2010 a octroyé à l'ACSTA un financement à long terme totalisant 1,5 milliard de dollars (selon la comptabilité d'exercice) sur une période de planification financière quinquennale se terminant en 2014-2015. Ce financement a également servi à hausser le niveau de référence annuel permanent à compter de l'exercice 2015-2016 et comprend une affectation permanente au titre des dépenses en immobilisations.

Le financement approuvé, qui totalisait 595,1 millions de dollars en 2010-2011, a permis à l'ACSTA d'offrir des services de contrôle semblables à ceux de l'exercice précédent et de poursuivre la gestion du matériel de CPE selon son cycle de vie grâce aux appareils de radioscopie à angles de vue multiples et au déploiement de scanners corporels. De plus, le financement à long terme accordé a permis à l'ACSTA de lancer un processus d'appel d'offres en vue de renouveler ses Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) au cours de l'exercice.

Le total des crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA pour ses dépenses d'exploitation et en immobilisations pour les exercices 2002-2003 à 2010-2011 est présenté ci-bas.

Le Budget de 2010 prévoit un financement à long terme, ce qui constitue un changement majeur par rapport aux exercices antérieurs, alors que le niveau de référence annuel permanent de l'ACSTA était bien en deçà du seuil nécessaire pour financer les besoins financiers annuels de l'organisation au titre de son exploitation et de ses immobilisations. Cependant, le niveau prévu de référence annuel de financement pour les exercices à venir ne permet pas à l'ACSTA de faire face à l'inflation ni à la croissance du volume de passagers.

L'ACSTA continue de collaborer avec le gouvernement du Canada en vue de trouver une solution pour régler ces pressions financières à long terme.

Menaces contre la sûreté

Les rapports nationaux et internationaux sur le renseignement confirment que l'aviation civile demeure une cible privilégiée des attentats terroristes et que le Canada figure toujours sur les listes des cibles des terroristes actifs. Les menaces les plus importantes qui pèsent sur l'aviation civile canadienne seraient toujours liées à un passager ou un non-passager qui tenterait de poser un engin explosif improvisé (EEI) à bord d'un aéronef.

Ceci s'est matérialisé lors de l'attaque du 25 décembre 2009, au cours de laquelle un individu a tenté de faire exploser un EEI à bord d'un aéronef qui survolait l'espace aérien du Canada à destination de Détroit. En réponse à cet incident, Transports Canada a instauré des mesures de sûreté accrues pour tous les vols à destination des États-Unis (mesures de sûreté américaines). L'ACSTA a davantage mis l'accent sur le recrutement et la formation d'agents de contrôle en vue d'assurer la mise en œuvre des nouvelles mesures. Malgré l'assouplissement des mesures au cours de l'exercice courant, leur mise en œuvre a tout de même entraîné des coûts supplémentaires avoisinant 31,0 millions de

Crédits parlementaires utilisés

(en millions de dollars)	Total sur six ans 2002-2003 à 2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	Total
Exploitation	1 699,9 $	378,3 $	472,3 $	512,3 $	3 062,8 $
Immobilisations	691,1	48,6	115,9	54,9	910,5
Total	**2 391,0 $**	**426,9 $**	**588,2 $**	**567,2 $**	**3 973,3 $**

dollars (27,0 millions au titre des dépenses d'exploitation et 4,0 millions de dollars au titre des dépenses en immobilisations) pour 2010-2011.

Des menaces semblables se sont encore une fois manifestées dans le cadre de l'incident survenu le 29 octobre 2010 lorsque deux colis suspects en provenance du Yémen ont été découverts au Royaume-Uni et dans les Émirats arabes unis. Le Canada a renforcé les mesures de sûreté à la suite de cet incident. Même s'il n'a pas eu les mêmes répercussions sur les opérations et la situation financière de l'ACSTA que l'incident de décembre 2009, cet événement rappelle que les menaces qui pèsent sur la sûreté du transport aérien canadien sont en constante évolution et que les terroristes continuent d'adapter leurs armes, les cibles de leurs attaques et les modes d'accès, en fonction des vulnérabilités connues.

Pour faire face à l'évolution constante des menaces contre la sûreté, l'ACSTA doit être en mesure de répondre immédiatement à toute menace imprévue ou à un réaménagement impromptu de la réglementation. Comme l'a démontré l'incident du 25 décembre 2009, des menaces ou des modifications réglementaires imprévues peuvent avoir des effets significatifs sur les ressources opérationnelles et financières de l'ACSTA. De telles répercussions démontrent le besoin de l'ACSTA d'avoir les ressources et les capacités (financières ou humaines) qui lui permettront de répondre à de nouvelles demandes ou événements exceptionnels.

Prestation des services

Modèle de prestation de services

Le modèle de prestation de services de l'ACSTA, selon lequel un tiers fournit les services de contrôle, est un modèle unique dans le monde de la sûreté du transport aérien. Cette façon de faire a été retenue au départ, entre autres, dans un souci d'économie et pour honorer les contrats déjà signés entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de contrôle.

L'organisation n'avait pas lancé un nouvel appel d'offres pour renouveler les contrats de services de contrôle depuis sa fondation en raison d'incertitudes liées à son financement à long terme. L'ACSTA a donc été forcée de mener ses activités en respectant les limites des contrats en vigueur, ce qui a réduit sa capacité à améliorer son modèle de prestation de services.

Grâce au financement à long terme octroyé dans le cadre du Budget de 2010, l'ACSTA a pu lancer une Demande de propositions (DP) en janvier 2011 pour la prestation de services de contrôle dans les aéroports de l'ensemble du pays. Cette DP représente pour l'ACSTA une opportunité de mieux définir ses rôles et responsabilités en collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle, et de mettre l'accent sur les résultats et une planification améliorée afin de maximiser les bénéfices et de minimiser les coûts.

L'ACSTA s'efforce d'optimiser l'utilisation de ses ressources au fil des ans sans compromettre la sûreté du transport aérien ni réduire l'uniformité des services offerts. Cela correspond aussi au virage adopté par l'ACSTA qui veut désormais favoriser une gestion axée sur les résultats accompagnée d'une planification et responsabilisation financière efficace.

Partenaires et intervenants de l'industrie

En s'acquittant de son mandat, l'ACSTA collabore étroitement avec divers intervenants, notamment Transports Canada, ses fournisseurs de services de contrôle, d'autres organismes publics, les autorités policières et l'industrie du transport aérien. L'industrie du transport aérien comprend notamment les intervenants et partenaires clés suivants : les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, des associations d'industries, divers secteurs de l'industrie du voyage et du tourisme et les partenaires internationaux, dont les États-Unis et l'Union européenne. Les activités de l'ACSTA, de par leur nature, ainsi que les services de sûreté qu'elle assure au quotidien, dépendent de ses rapports avec ces partenaires et intervenants.

Par conséquent, l'ACSTA s'efforce de toujours collaborer avec ses partenaires et les intervenants en vue de permettre aux passagers qui empruntent les aéroports canadiens désignés de voyager dans les meilleures conditions possible.

Des services de sûreté axés sur la clientèle

L'ACSTA collabore étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle et les intervenants pour améliorer les voyages aériens. Alors que les transporteurs aériens comptent de plus en plus sur les technologies (par exemple les systèmes d'auto-enregistrement, les cartes d'embarquement électroniques, etc.), les points de contrôle de l'ACSTA deviennent le premier point de contact des voyageurs. L'ACSTA devra donc continuer de concilier sûreté et services à la clientèle en mettant l'accent sur l'amélioration de l'aide aux passagers lors du processus de contrôle.

De plus, l'ACSTA est engagée à informer les voyageurs aériens de l'instauration ou de la modification de technologies et/ou de processus de contrôle tout en respectant la vie privée des passagers et en apaisant leurs inquiétudes possibles au sujet du processus de contrôle.

Examen de l'ACSTA 2010

Comme l'a annoncé le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le 25 février 2010, les dépenses, l'efficience et la structure de l'ACSTA ont été soumises à un examen en 2010 afin d'avoir l'assurance que l'organisation s'acquittait efficacement de son mandat. Cet examen, qui a mobilisé la participation du public et des intervenants, a porté sur le modèle de gouvernance de l'ACSTA, en plus de questions relatives à la sûreté du transport aérien.

Au cours de cet examen, l'ACSTA a pu recenser un certain nombre de mesures qui vont permettre des gains d'efficacité, notamment la reconfiguration des points de CPE et la rationalisation des processus de CPE. En moyenne, ces gains d'efficacité devraient permettre d'accroître le débit des passagers, ce qui compensera, en partie, les contraintes budgétaires qui seront causées à long terme par l'inflation et l'augmentation du nombre de passagers.

L'examen a aussi permis de dégager des idées en vue d'acquérir, grâce à des investissements, une nouvelle génération d'équipements de CBE en vue de préserver l'équivalence à l'échelle internationale et de poursuivre le contrôle des bagages enregistrés avec efficacité.

L'ACSTA a débuté l'implantation des constatations de son examen.

Partenaires internationaux

Les changements réglementaires mis en œuvre par des partenaires importants dans le secteur de la sûreté aérienne, comme les États-Unis et l'Union européenne, peuvent avoir des répercussions sur l'ACSTA, à titre de membre important de l'aviation civile internationale. Dès que ses partenaires internationaux adoptent de nouvelles réglementations, le Canada subit des pressions pour les adopter à son tour en vue de réduire au minimum les perturbations pour les passagers qui empruntent des vols internationaux.

L'ACSTA continue de surveiller la compatibilité de ses services avec ceux de ses partenaires internationaux. Cependant, la baisse de son budget d'exploitation pourrait nuire à sa capacité de préserver la compatibilité, particulièrement pour ce qui est du CBE et du CNP.

Rapport sur Air India

Le 7 décembre 2010, le gouvernement a publié le *Plan d'action de la Commission d'enquête sur l'affaire Air India* en réponse à la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India. Le plan indique les démarches continues qui seront suivies par le gouvernement afin de veiller à la sécurité et la sûreté des Canadiens et des Canadiennes.

Nouvelles réglementations

Normes internationales d'information financière

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a modifié la *Préface des normes comptables pour le secteur public* afin de préciser la source des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les organismes publics, comme l'ACSTA. Classée dans la catégorie « autres organismes publics », l'ACSTA était dans l'obligation de déterminer si les Normes internationales d'information financière (IFRS) constituaient le référentiel comptable le plus approprié pour elle ou si elle devait adopter le *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. Après un examen minutieux, la direction de l'organisation a conclu que les IFRS constituaient le référentiel comptable le plus approprié pour l'ACSTA. La décision de procéder à la transition vers les IFRS a été approuvée par le Conseil d'administration de l'ACSTA. L'organisation établira ses premiers états financiers annuels selon les IFRS pour l'exercice clos le 31 mars 2012, qui comprendront les chiffres correspondants de 2011.

Le plan de transition aux IFRS de l'ACSTA comporte trois étapes : délimitation de l'étendue, élaboration et mise en œuvre. Les étapes de la délimitation de l'étendue et de l'élaboration comprenaient l'établissement d'une structure officielle de gouvernance de projet et la préparation d'évaluations détaillées précisant les effets possibles du passage aux IFRS sur les méthodes comptables, l'information financière, les processus opérationnels, les systèmes d'information, les contrôles internes et les besoins en matière de formation. L'ACSTA termine actuellement la mise en œuvre de la dernière étape de la transition qui prévoit, entre autres, l'instauration des modifications qui doivent nécessairement être apportées pour appliquer les nouvelles normes.

Au cours de l'exercice 2011-2012 de l'ACSTA, l'International Accounting Standards Board (IASB) devrait publier diverses normes révisées qui seront pertinentes pour l'organisation. Ces normes viseront notamment les avantages sociaux, les contrats de location et la présentation des états financiers. La direction continuera de surveiller tous les projets proposés et ceux qui sont en cours en portant une attention particulière aux changements qui devraient avoir des répercussions sur l'ACSTA.

Le bilan ci-après présente les ajustements que la direction prévoit apporter à la date de transition aux IFRS de l'ACSTA. Ces ajustements n'ont pas été audités. Certains ajustements font l'objet d'un examen en continu. Les postes sont présentés conformément à la présentation recommandée actuellement par les PCGR du Canada. Jusqu'à ce qu'un jeu complet d'états financiers établis selon les IFRS pour l'exercice clos le 31 mars 2012 soit prêt, la direction ne sera pas en mesure de chiffrer avec exactitude tous les ajustements résultant de la transition aux IFRS.

Ajustements prévus au bilan au 1er avril 2010

(Non audités)
En milliers de dollars canadiens

		1er avril 2010		
	Note	**PCGR canadiens**	**Ajustements requis pour les IFRS**	**IFRS**
Actif				
À court terme				
Encaisse		3 512 $		3 512 $
Créances		112 588		112 588
Stocks		19 695		19 695
Frais payés d'avance		3 537		3 537
		139 332		139 332
Avantages sociaux futurs	a	11 468	(6 108)	5 360
Immobilisations corporelles et actifs incorporels				
Immobilisations corporelles	b,c	405 921	(1 208)	404 713
Actifs incorporels		11 369		11 369
		417 290	(1 208)	416 082
		568 090 $	**(7 316)**	**560 774 $**
Passif et capitaux propres				
À court terme				
Créditeurs et charges à payer		116 100 $		116 100 $
Avantages incitatifs reportés		730		730
Avantages sociaux futurs	a	4 759	429	5 188
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	c	7 112	(542)	6 570
Financement d'immobilisations reporté	b	414 983	(1 083)	413 900
		543 684	(1 196)	542 488
Capitaux propres				
Bénéfices non répartis	a,c	24 406	(6 120)	18 286
		568 090 $	**(7 316)**	**560 774 $**

Le tableau ci-après présente une analyse des exemptions facultatives et des modifications de méthodes comptables prévues par l'*IFRS 1, Première application des Normes internationales d'information financière*, qui devraient avoir une incidence significative sur les états financiers de l'ACSTA à la suite de l'adoption des IFRS.

Note	Élément des états financiers	Effets de la transition aux IFRS
a.	Avantages sociaux futurs	L'IFRS 1 prévoit une exception à l'application rétrospective de la *Norme comptable internationale (IAS) 19, Avantages du personnel* lors de la comptabilisation des écarts actuariels cumulés à la date de transition. En effet, selon les IFRS, les écarts actuariels devraient être calculés à nouveau à partir du début de chaque régime à prestations définies si le nouvel adoptant n'applique pas cette exception. L'ACSTA a choisi de comptabiliser les écarts actuariels cumulés au titre de tous les régimes à prestations définies, établis aux termes des PCGR du Canada, dans les bénéfices non répartis au 1er avril 2010. L'IAS 19 offre un choix de méthode comptable pour la comptabilisation des écarts actuariels ultérieurs à la date de transition. L'ACSTA compte comptabiliser les écarts actuariels immédiatement aux autres éléments du résultat étendu. Conformément aux PCGR du Canada, l'ACSTA a utilisé la méthode du corridor selon laquelle les écarts actuariels se situant à l'extérieur d'un corridor (fourchette) de 10 % ont été comptabilisés dans l'état des résultats sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel. De plus, l'IAS 19 exige que l'entité détermine la valeur de son obligation au titre des prestations définies et la valeur des actifs des régimes avec une régularité suffisante pour que les montants comptabilisés dans les états financiers ne diffèrent pas de manière significative des montants qui seraient déterminés à la fin de la période de présentation de l'information financière. Aux termes des PCGR du Canada, l'ACSTA a évalué son obligation au titre des prestations définies et la valeur des actifs des régimes au 31 décembre, soit trois mois avant la date des états financiers. Lors de la transition aux IFRS, l'ACSTA évaluera ses obligations au titre des prestations définies et les actifs des régimes au 31 mars. Par ailleurs, il faut, selon l'IAS 19, comptabiliser en charges le coût des services passés des régimes à prestations définies, selon un mode linéaire, sur la durée moyenne résiduelle jusqu'à ce que les droits correspondants soient acquis par le personnel. Dans la mesure où des droits à prestations ont déjà été acquis, l'entité doit comptabiliser immédiatement le coût des services passés en charges. Conformément aux PCGR du Canada, le coût des services passés est généralement amorti, selon un mode linéaire, sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs. Lors de la transition aux IFRS, l'ACSTA comptabilisera la totalité des coûts des services passés au titre des droits à prestations acquis directement aux capitaux propres. **Effet prévu lors de la transition :** Les actifs au titre des avantages sociaux futurs au 1er avril 2010 diminueront d'environ 6,1 millions de dollars et les passifs au titre des avantages sociaux futurs augmenteront de 0,4 million de dollars. Les capitaux propres au 1er avril 2010 diminueront d'environ 6,5 millions de dollars.
b.	Immobilisations corporelles	Selon l'*IAS 16 – Immobilisations corporelles*, l'amortissement d'un actif débute dès qu'il est prêt à être mis en service. Conformément aux PCGR du Canada, l'ACSTA a comptabilisé un amortissement pour certains actifs lors de leur mise en service. L'ACSTA apportera donc des ajustements à la valeur comptable de ces actifs pour refléter les différences dans les dates de début de l'amortissement. **Effet prévu lors de la transition :** Les montants comptabilisés au titre des immobilisations corporelles et du financement d'immobilisations reporté au 1er avril 2010 diminueront d'environ 1,1 million de dollars.
c.	Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (correspondent aux passifs relatifs au démantèlement selon les IFRS)	Selon les IFRS, des ajustements doivent être apportés aux passifs relatifs au démantèlement comptabilisés pour chaque période en fonction des variations de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie, ou d'une variation du taux d'actualisation ou de la désactualisation (écoulement du temps). Selon les PCGR du Canada, les variations des taux d'actualisation n'entraînent pas à elles seules un ajustement de la provision. De même, les variations qui font diminuer le passif sont actualisées à l'aide du taux d'actualisation appliqué lors de la comptabilisation initiale du passif. L'ACSTA a décidé de se prévaloir de l'exemption à l'application rétrospective de la comptabilisation des passifs relatifs au démantèlement qui est permise aux termes de l'IFRS 1. Elle a donc réévalué les passifs, conformément à l'*IAS 37 – Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels* au 1er avril 2010 et estimé le montant qui doit être inclus dans le coût de l'actif correspondant en actualisant le passif à la date où il a pris naissance. Pour ce faire, l'ACSTA a utilisé la meilleure estimation des taux d'actualisation historiques ajustés au titre du risque et recalculé l'amortissement et l'amortissement cumulé selon les IFRS jusqu'au 1er avril 2010. **Effet prévu lors de la transition :** Les montants au titre des immobilisations corporelles et des obligation liées à la mise hors service d'immobilisations au 1er avril 2010 diminueront d'environ 0,1 million de dollars et de 0,5 million de dollars, respectivement. Résultat, les capitaux propres au 1er avril 2010 augmenteront d'environ 0,4 million de dollars.

Rapports financiers trimestriels

Depuis le 1er avril 2011, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) exige que les sociétés d'État préparent des rapports financiers trimestriels qui doivent être rendus publics dans les 60 jours suivants la fin des trois premiers trimestres de chaque exercice. Les rapports trimestriels incluront ce qui suit :

- un compte rendu soulignant les résultats financiers trimestriels (du trimestre de l'exercice courant au trimestre de l'exercice précédant, le cumul de l'exercice en cours par rapport au cumul de l'exercice précédent et le cumul de l'exercice en cours par rapport au plan d'entreprise), les risques et les modifications significatives apportées aux activités, aux effectifs et aux programmes;
- des états financiers pour le trimestre et pour le cumul de l'exercice en cours, y compris les données correspondantes de l'exercice précédent.

Le premier rapport financier trimestriel de l'organisation préparé conformément à cette norme sera publié pour le trimestre clos le 30 juin 2011.

PARTIE 3 – Conjoncture économique

L'économie mondiale se relève de la pire récession économique depuis les années 1930 et la croissance devrait être maintenue au cours des années à venir. La croissance économique du Canada a été plus forte que ce qui était prévu en raison de la hausse des investissements des entreprises, des exportations et des dépenses des ménages. De plus, l'économie continue de bénéficier des fonds de stimulation octroyés par le gouvernement au cours des dernières années.

Le produit intérieur brut (PIB) réel du Canada a crû à un taux annualisé de 3,3 % au quatrième trimestre de 2010 et, selon les estimations, son rythme d'expansion aurait été de 4,2 % au premier trimestre de 2011[2]. Même si la croissance du PIB réel a dépassé les attentes initiales, la Banque du Canada prévoit que le taux de croissance va ralentir au cours des prochaines années, car la forte relance des exportations observée récemment ne durera probablement pas étant donné les problèmes de compétitivité persistants, notamment la vigueur constante du dollar canadien. De plus, les mesures de relance mises en œuvre par le gouvernement du Canada dans le cadre des derniers budgets devraient se terminer sous peu. La Banque du Canada prévoit donc que la croissance annuelle du PIB réel atteindra, en moyenne, 2,9 % en 2011 et 2,6 % en 2012[3].

L'inflation est demeurée plutôt stable au cours des dernières années. L'augmentation des prix de l'énergie, les changements apportés à certaines politiques provinciales relatives aux impôts indirects et d'autres facteurs géopolitiques devraient cependant faire augmenter l'inflation à court terme à environ 3 %[4].

Au moment où l'économie poursuit sa relance, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'équilibrer le budget fédéral. Il a présenté un budget en 2011 au Parlement qui met l'accent sur l'équilibre budgétaire grâce à des restrictions et à l'identification d'économies substantielles dans le cadre d'un examen stratégique et fonctionnel visant l'ensemble de l'Administration publique.

---

[2] Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2011.
[3] *Ibid.*
[4] *Ibid.*

Accroissement du nombre de passagers

Selon les données statistiques de Transports Canada, le nombre de passagers aériens a augmenté de près de 12,7 % au cours des cinq dernières années. Même si la récession économique mondiale a nui au secteur du transport aérien canadien au cours des dernières années, la reprise économique a relancé le volume de passagers au cours de l'exercice. Les données de Transports Canada indiquent que le volume total des passagers était en hausse de 3,5 % en 2010, par rapport à 2009.

Alors que la reprise économique se poursuit dans le monde, l'accroissement du nombre de passagers devrait également se poursuivre. À compter de 2011, le volume de passagers devrait, selon les prévisions, augmenter au cours de chaque année subséquente, comme l'indique le diagramme ci-bas.

Ces estimations sont établies à partir du taux annuel moyen de croissance du volume de passagers pour l'ensemble du Canada et sont sujettes à des changements. Les variations dans le volume de passagers se produisent principalement en fonction des régions ou d'un site particulier, et ce, de façon tout à fait imprévisible, souvent en raison de changements dans les vols ou de l'instauration de nouveaux services par les transporteurs aériens. Toute évolution du volume de passagers se traduit par un nombre plus élevé d'heures de contrôle et un alourdissement des dépenses d'exploitation.

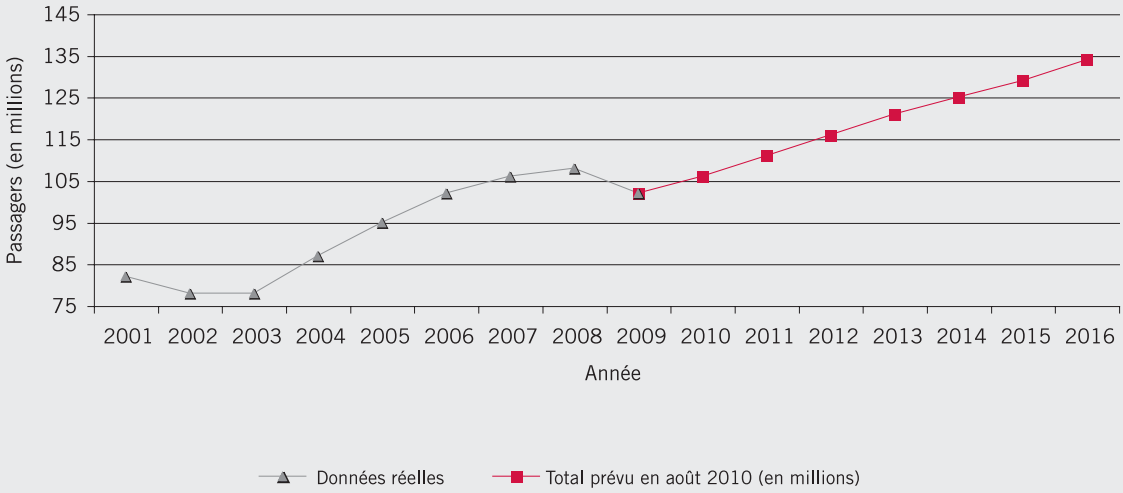
Importance économique de l'industrie canadienne du transport aérien

L'importance du nombre d'emplois en jeu ainsi que des activités économiques générées par les intervenants fait en sorte que l'économie canadienne est fortement dépendante de l'industrie du transport aérien. Une attaque ou une menace importante contre l'aviation civile perturberait non seulement ce secteur, mais aussi les milliers d'entreprises canadiennes qui comptent sur un transport aérien rapide, sûr et efficient.

L'industrie du transport aérien englobe les transporteurs aériens, les administrations aéroportuaires, les fournisseurs de services de contrôle, divers secteurs de la construction aéronautique et de l'industrie du voyage et du tourisme. Les transporteurs aériens réalisent un chiffre d'affaires annuel d'environ 17,0 milliards de dollars et emploient plus de 40 000 personnes. Les revenus des administrations aéroportuaires se chiffrent à environ 2,8 milliards de dollars par an et elles emploient environ 3 400 personnes. De plus, l'industrie du fret aérien procure des revenus de plus de 94,0 milliards de dollars par année, et la majeure partie du fret est transporté par des aéronefs de passagers.

L'ACSTA sait qu'il est primordial de maintenir une communication constante et efficace avec ses partenaires et les intervenants en vue de réduire les effets possibles des changements opérationnels qui pourraient découler d'événements imprévus ou de remaniements réglementaires soudains.

Prévisions du total des embarquements et des débarquements de passagers payants



Source : Transports Canada

PARTIE 4 – Capacité à remplir son mandat

De nos jours, le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels constitue une des pierres angulaires de la sûreté aérienne. Ces contrôles sont effectués afin de détecter la présence d'articles interdits qui peuvent être apportés à bord des aéronefs ou dans les zones réglementées des aéroports. Les agents de contrôle et le plan de mise en place des immobilisations sont donc essentiels à la réalisation du mandat de l'ACSTA.

Activités de contrôle essentielles

Personnel de contrôle

Les agents de contrôle jouent un rôle prépondérant pour identifier les menaces contre la sûreté aérienne en contrôlant les passagers avant qu'ils ne pénètrent dans les aéronefs, en inspectant les bagages enregistrés destinés aux aéronefs et en contrôlant les non-passagers aux points de contrôle dans les aérogares. Compte tenu de ce fait, des ressources importantes sont allouées au renforcement du personnel de contrôle.

Parmi les principales réalisations en 2010-2011, il faut mentionner :

- la planification en prévision de la transformation du programme actuel de formation des agents de contrôle en vue d'améliorer l'efficience, l'efficacité et l'uniformité de la formation à l'appui de l'Examen stratégique de 2009. Le nouveau programme s'inscrira dans les efforts déployés par l'ACSTA pour intégrer de nouvelles technologies de pointe à la formation et devrait être lancé au début de 2011-2012;
- la poursuite du programme de surveillance qui vise à garantir que les services de contrôle sont fournis sous le signe de l'efficacité, de l'efficience et de l'uniformité.

Plan de mise en place des immobilisations

Pour mener les activités de contrôle exigées par son mandat, l'ACSTA doit posséder un matériel fiable et sophistiqué pour détecter les articles interdits. Le programme d'immobilisations en vigueur prévoit le remplacement et la mise à niveau systématiques du matériel, en fonction des risques, grâce à de nouvelles technologies plus efficaces et plus efficientes.

Au cours des dernières années, l'ACSTA a axé ses efforts sur la gestion de ses équipements de CPE selon leur cycle de vie. Par conséquent, la majorité des unités de radioscopie à vue unique pour le CPE dans les principaux aéroports canadiens ont été remplacées par des systèmes à angles de vue multiples. Cela a permis de renforcer les moyens de détection d'explosifs de l'ACSTA et d'atteindre l'équivalence et la compatibilité technologiques avec les partenaires internationaux du Canada en matière de sûreté pour ce qui est du matériel de CPE. De plus, l'ACSTA a mis en place des scanners corporels dans tous les points de CPE comportant des vols à destination des États-Unis dans le cadre des mesures de sûreté américaines adoptées à la suite des événements du 25 décembre 2009.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a débuté le remplacement de ses équipements de CBE, car ceux-ci approchaient de la fin de leur durée de vie utile. Au cours des années à venir, l'ACSTA continuera de mettre l'accent sur la gestion des équipements de CBE selon leur cycle de vie.

À l'appui des activités

Afin de mettre en œuvre ses stratégies opérationnelles, l'ACSTA a besoin de ressources internes solides qui appuient tous les volets de ses activités essentielles de contrôle.

Ressources humaines

Le succès de l'ACSTA dépend grandement du rendement de son personnel. L'ACSTA investit continuellement dans ses ressources humaines en leur offrant la formation et les outils nécessaires pour travailler de manière efficiente et efficace. Cette initiative permet à l'ACSTA de fidéliser ses employés et d'améliorer leur satisfaction professionnelle.

Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) approuvés est demeuré le même à l'ACSTA en 2010-2011, soit 538. Au cours du prochain exercice, l'ACSTA prévoit réduire ce nombre à 513. La suppression de 25 ETP est possible grâce aux gains d'efficacité opérationnelle signalés lors de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010.

Systèmes et pratiques de gestion de l'entreprise

L'ACSTA examine et réévalue constamment ses politiques et ses pratiques internes afin d'améliorer l'efficience du traitement de l'information. Ces examens augmentent également la qualité des rapports et l'efficacité des communications avec les intervenants externes.

Plan de continuité des activités

Pour faire face aux interruptions graves des activités ou aux défaillances des systèmes à l'administration centrale, dans les régions, ou dans un aéroport, l'ACSTA dispose d'un plan de continuité des activités exhaustif qui est régulièrement mis à jour

par la direction et examiné par le Conseil d'administration. Ce plan définit les services essentiels, établit les niveaux de service minimaux et comprend une stratégie détaillée qui vise le commandement et le contrôle, les services des fournisseurs, le rétablissement de l'infrastructure et les facteurs nécessaires à la récupération des données.

En prévision de la saison des fêtes de fin d'année de 2010, l'ACSTA a effectué trois exercices régionaux le 7 décembre 2010, qui avaient été conçus en vue de vérifier l'état de préparation opérationnelle en cas d'incident majeur. L'exercice visait à créer une tribune au sein de laquelle certains membres du personnel de l'ACSTA ont pu confirmer les protocoles d'intervention et les processus de communication. Il a permis de mettre à l'essai les plans et les mécanismes documentés et de cerner les modifications qui s'imposaient.

PARTIE 5 – Gestion des risques

Le succès de l'ACSTA repose sur sa capacité à s'adapter à son environnement opérationnel en constante évolution.

La gestion des risques est une approche officielle et systématique servant à déterminer la meilleure voie à prendre en cas d'incertitude en identifiant, en évaluant, en comprenant, en agissant et en communiquant les risques dans l'ensemble de l'organisation, et en prenant des mesures à leur égard. La gestion des risques vise à favoriser des processus décisionnels axés sur la connaissance du risque, de manière à ce que l'ACSTA puisse gérer efficacement les incertitudes dans son contexte opérationnel et exploiter les possibilités qui s'offrent à elle.

Le programme de gestion des risques de l'ACSTA a évolué dans le cadre de l'élargissement du système de sûreté de l'aviation civile dont elle est partie intégrante. L'ACSTA n'a pas le mandat d'un service du renseignement. L'organisation met plutôt en œuvre les directives communiquées par Transports Canada en vue de donner suite aux renseignements sur les menaces et les risques qui ont été recueillis par des services du renseignement. C'est ainsi que de nouvelles procédures de contrôles ont été mises en œuvre par l'ACSTA à la demande de Transports Canada à la suite des événements suivants :

- l'incident concernant une cartouche de toner survenu en octobre 2010;
- la tentative de faire exploser un aéronef à destination de Détroit à l'intérieur de l'espace aérien canadien le 25 décembre 2009;
- le complot d'août 2006 visant à placer des explosifs liquides sur des vols à destination de l'Amérique du Nord, notamment un certain nombre de vols à destination du Canada.

Tous les programmes de contrôle obligatoires de l'ACSTA contribuent à l'instauration d'un cadre de sûreté qui réduit les risques qui menacent la sûreté aérienne.

Risques et incertitudes

L'ACSTA est exposée à divers risques et incertitudes liés à l'aviation au sein de son contexte opérationnel dans le transport aérien. Les risques prioritaires de l'ACSTA ont été regroupés selon les grandes catégories suivantes : risques opérationnels, risques rattachés à la capacité, risques rattachés à la prestation de services par des tiers, risques d'atteinte à la réputation et risques de change.

Risques opérationnels

(i) *Mesures prises en réponse aux menaces et aux informations sur les risques :*

La capacité de l'ACSTA d'être à la hauteur des menaces et des risques qui se présentent pourrait être menacée par la constante évolution des menaces et des tendances en matière de sûreté de l'aviation. Or l'incapacité que pourrait avoir l'organisation à donner suite, en temps opportun, aux informations reçues ou à y donner suite tout simplement pourrait avoir des répercussions sur son état de préparation face aux menaces.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse attentivement l'information sur les risques et les menaces qui provient de sources intérieures ou extérieures et dispose d'une stratégie intégrée d'intervention pour donner suite à l'information dans le respect de ses *Procédures normalisées d'exploitation*.

(ii) *Capacité de détection :*

L'ACSTA procède notamment, dans le cadre de ses activités, à la détection et à l'interception de toutes les formes d'articles interdits qui sont définis par son organisme de réglementation, Transports Canada. Il y a un risque que son incapacité à détecter tous les articles interdits puisse entraîner une infraction à la sûreté et représenter une menace pour l'aviation civile.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA a axé ses actions sur le contrôle des facteurs humains et a amélioré les processus de contrôle sous-jacents et la technologie. Cela comprend :

- l'intégration et l'installation de nouvelles technologies pour favoriser une détection fiable, uniforme et en temps opportun des articles interdits;

- la formation continue des agents de contrôle avec des outils de communication améliorés et intégrés;
- le lancement d'un projet pilote sur l'observation du comportement des passagers à l'un des principaux aéroports.

Risque lié à la capacité

(i) *Financement public à long terme :*

Étant donné la constante évolution des menaces contre la sûreté, la croissance prévue du volume de passagers, les pressions inflationnistes et les contraintes budgétaires à long terme actuellement prévues, l'ACSTA pourrait ne pas être en mesure de préserver le niveau actuel de services à long terme. Il y a un risque qu'elle ne dispose pas de ressources financières suffisantes pour préserver sa capacité opérationnelle et assurer le respect des normes de service au cours des dernières années de sa période de planification quinquennale.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA a réalisé les gains d'efficacité qui sont décrits dans l'Examen de l'ACSTA 2010, notamment en reconfigurant des points de CPE et en rationalisant mieux les activités de contrôle des passagers en fonction de leurs besoins et des risques connexes. L'ACSTA gérera les périodes de pointe irrégulières et saisonnières qui diffèrent de ses activités de base avec les ressources actuelles.

(ii) *Ressources pour des activités de contrôle supplémentaires à la suite d'incidents majeurs :*

L'ACSTA pourrait devoir surmonter des difficultés supplémentaires afin de s'acquitter de son mandat de base en raison de nouvelles activités prescrites non financées, de nouvelles initiatives, d'événements très médiatisés ou de nouvelles priorités du gouvernement. Il y a un risque que l'ACSTA ne dispose pas des ressources nécessaires (financières ou humaines) pour faire face à de nouvelles exigences ou à des événements exceptionnels.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA interagit régulièrement avec son organisme de réglementation et ses intervenants en vue de mieux prévoir les exigences futures. La planification de la continuité des activités est un processus continu au sein de l'organisation. De plus, l'ACSTA gère ses activités en appliquant une stratégie axée sur les risques et les exigences réglementaires en vue d'optimiser sa capacité organisationnelle.

(iii) *Agrandissement des aéroports :*

Les crédits parlementaires rendus publics dans le Budget de 2010 ne permettent pas de financer les demandes de création de nouvelles voies de CPE, ni l'élargissement des activités de CBE et de CNP. Il y a un risque que l'ACSTA ne puisse pas répondre à ces besoins dans la mesure où l'accroissement de ces demandes découle de l'augmentation constante du volume de passagers aériens.

Pour atténuer le risque lié au CPE et en conjoncture avec l'Examen de l'ACSTA 2010, l'ACSTA met en œuvre un projet de reconfiguration des points de contrôle en vue d'améliorer l'efficience du contrôle des passagers pendant les périodes de pointe et les autres périodes. L'examen des *Procédures normalisées d'exploitation* est en cours afin de favoriser une meilleure circulation des passagers et d'accroître le débit des passagers contrôlés.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

L'ACSTA est en période de transition des contrats de services de contrôle actuels à de nouveaux contrats. Il y a un risque qu'une transition inefficace ou inefficiente entre les anciens et les nouveaux contrats puisse entraîner des interruptions de travail dans un ou plusieurs aéroports.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA a :

- créé un groupe de travail chargé expressément de la transition en vue de définir de multiples plans d'urgence pour assurer une transition sans heurts;
- créé un groupe de travail sur la communication chargé d'établir des plans de communication visant divers groupes et intervenants internes et externes en vue d'assurer l'uniformité des messages diffusés aux agents de contrôle et aux fournisseurs des services de contrôle.

L'ACSTA va prendre des mesures appropriées afin d'assurer que les interruptions au cours de la période de transition soient minimalisés.

Risque d'atteinte à la réputation

De récents reportages ont fait état que les voyageurs ont le sentiment que l'ACSTA communique mal l'information sur l'« efficacité par rapport aux coûts » de ses programmes et ne démontre pas cette efficacité. Il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit ternie si le public croit que les résultats obtenus par l'organisation ne sont pas à la hauteur des coûts engagés en vue d'assurer la sûreté du transport aérien.

Pour atténuer ce risque, le gouvernement a lancé un examen de l'ACSTA visant à recenser les gains d'efficience qui permettraient d'améliorer le processus de contrôle afin que les passagers soient contrôlés à la fois en fonction de leurs besoins ressentis et des risques qu'ils présentent.

L'ACSTA collabore aussi étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle, les transporteurs aériens, les administrations aéroportuaires et les autres intervenants en vue d'améliorer les déplacements aériens en informant mieux les voyageurs sur les procédures de contrôle. Le but ultime est de réussir à mieux concilier services de sûreté et services à la clientèle.

Risque de change

L'ACSTA est exposée à un risque de change parce qu'elle acquiert des quantités importantes de biens et de services auprès de fournisseurs américains. Une variation importante des taux de change aurait des effets sur les budgets d'immobilisations et d'exploitation de l'organisation, car les prévisions de dépenses sont établies en fonction de taux estimatifs. C'est donc dire qu'une fluctuation des taux peut faire varier de beaucoup le coût des opérations libellées en devises par rapport aux coûts budgétés initialement.

Gestion des risques

Sous la direction du Conseil d'administration de l'ACSTA, le Comité de la haute direction a établi un cadre complet de gestion des risques. Ce cadre permet d'identifier les risques associés à l'environnement et aux activités commerciales de l'ACSTA, d'évaluer la probabilité et les répercussions possibles des risques, et de définir des mesures d'atténuation visant à éliminer ou à réduire au minimum les risques. Le cadre est intégré au processus de planification stratégique de l'organisation pour assurer que les secteurs de risque élevés bénéficient d'une attention particulière lors de la planification, surtout lors de l'établissement des priorités et de l'affectation des ressources.

Le Conseil d'administration et le Comité de la haute direction sont tous deux responsables de la gestion des risques. Ils jouent chacun un rôle fondamental à l'appui des stratégies d'atténuation des risques de l'ACSTA.

Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil sont de fournir une orientation stratégique, d'exercer une surveillance financière et une surveillance sur la société en général, et d'assurer une bonne gouvernance. Le Conseil doit, à l'égard de la gestion des risques, veiller à ce que la direction identifie, surveille et gère les risques d'entreprise de l'ACSTA. Il doit également s'assurer que la direction lui communique tous les changements apportés au profil de risques de l'entreprise dans le cadre de séances d'information périodiques. Pour assurer le suivi et la gestion des risques, le Conseil peut compter sur l'appui de quatre comités permanents : le Comité de vérification, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité de stratégie et le Comité du régime de retraite.

La section « Gouvernance de la société » analyse plus en détail les rôles et les responsabilités de ces comités permanents.

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé de déterminer et de surveiller les principaux risques de l'ACSTA, de fournir des directives claires relatives aux niveaux de tolérance aux risques et de s'assurer que des contrôles et des stratégies d'atténuation appropriés sont mis en œuvre pour gérer efficacement les risques clés. Il favorise aussi l'instauration d'une culture positive de gestion des risques et communique les risques à l'ensemble de l'organisation.

PARTIE 6 – Contrôles internes

L'engagement pris par l'ACSTA de maintenir une gouvernance et un processus de reddition de comptes efficaces est incarné par son programme d'attestation des contrôles internes. Ce programme prévoit l'identification, la documentation et l'évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles internes clés exercés sur l'information financière. La stratégie axée sur les risques de l'ACSTA repose sur le cadre publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway et la directive intitulée *Régime de certification et de contrôle interne pour les sociétés d'État* publiée par le SCT.

L'évaluation permet à la direction d'obtenir régulièrement des informations sur l'état des contrôles internes. En se fondant sur l'évaluation, la direction définit des plans correctifs en vue de donner suite à toutes les possibilités d'amélioration proposées. Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'entremise de son Comité de vérification, reçoit des comptes rendus trimestriels sur les mesures prises par la direction pour renforcer les contrôles internes et il surveille la progression des plans correctifs de la direction.

PARTIE 7 –
Analyse des résultats financiers

Le tableau qui suit présente les principaux éléments financiers pour 2010-2011 et les soldes correspondants pour 2009-2010 :

Faits saillants financiers

(en millions de dollars)	2010-2011	2009-2010	Écart en $	Écart en %
Charges d'exploitation				
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	365,4 $	336,3 $	29,1 $	9 %
Amortissement et charge de désactualisation sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	84,2	107,5	(23,3)	(22 %)
Frais d'administration directs et services généraux	85,3	81,4	3,9	5 %
Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage	39,3	41,2	(1,9)	(5 %)
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle et biens non durables	8,9	8,0	0,9	11 %
Formation et certification	2,4	1,5	0,9	60 %
Cartes d'identité pour les zones réglementées	0,8	1,0	(0,2)	(20 %)
Total des charges d'exploitation	**586,3 $**	**576,9 $**	**9,4 $**	**2 %**
Total des autres produits (charges)	**(0,1)**	**3,2**	**(3,3)**	**(103 %)**
Résultats d'exploitation nets avant le financement public	**586,4 $**	**573,7 $**	**12,7 $**	**2 %**
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	512,3	472,3	40,0	8 %
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	86,1	108,1	(22,0)	(20 %)
Total du financement public	**598,4 $**	**580,4 $**	**18,0 $**	**3 %**
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu	**12,0 $**	**6,7 $**	**5,3 $**	**79 %**

Les prochaines sections du rapport présentent une analyse sur les divers écarts pour l'exercice clos le 31 mars 2011.

Dépenses d'exploitation

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle se composent principalement des salaires et avantages sociaux des agents de contrôle, ainsi que d'un financement fixe et variable versé aux fournisseurs de services de contrôle pour couvrir les coûts indirects et la rémunération au rendement. Les grandes variables qui influent sur ces dépenses sont notamment le nombre d'heures de contrôle et le taux horaire facturé. De plus, le nombre d'heures de contrôle peut aussi avoir une incidence sur les frais fixes et les frais de gestion de comptes payés aux fournisseurs.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont augmenté de 29,1 millions de dollars en 2010-2011. Cet écart est attribuable à l'accroissement du nombre d'heures de contrôle et du taux horaire moyen facturé. L'augmentation du nombre d'heures de contrôle a aussi fait augmenter les frais fixes et les frais de gestion de comptes payés aux fournisseurs.

L'augmentation du nombre d'heures de contrôle est attribuable à ce qui suit :

- le resserrement des exigences en matière de contrôle imposé par Transports Canada à la suite des tentatives d'attentat terroriste du 25 décembre 2009 et du 29 octobre 2010;
- l'effet conjugué de l'accroissement du nombre de passagers et du plus grand nombre de voies de CPE mises en place à la fin de 2009-2010 et mises en service tout au long de 2010-2011.

L'augmentation du taux horaire moyen facturé est attribuable à l'augmentation du taux de rémunération accordée aux agents de contrôle en vertu de l'engagement pris dans les conventions collectives conclues entre les syndicats des agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle retenus par l'ACSTA.

Cette augmentation des dépenses a été en partie compensée par des coûts de contrôle non récurrents engagés en 2009-2010 dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2010.

Amortissement et charge de désactualisation sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des immobilisations. La charge de désactualisation représente la désactualisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif, résultant de l'évaluation de la valeur actuelle des obligations futures.

L'amortissement et la charge de désactualisation au titre des obligations de mise hors service d'immobilisations ont diminué de 23,3 millions de dollars en 2010-2011. Cet écart est surtout attribuable à la baisse de la charge d'amortissement des actifs liés à l'intégration du matériel de CBE due à la révision de leur durée de vie utile estimative, qui est passée de sept à dix ans. Cette révision a été apportée afin de mieux refléter la durée économique de ces actifs.

Cette diminution a été en partie annulée par une augmentation de l'amortissement au titre du matériel supplémentaire de CPE et d'actifs non liés à la détection d'explosifs mis en service à la fin de 2009-2010 et en 2010-2011.

Frais d'administration directs et services généraux

Les frais d'administration directs et les services généraux englobent les coûts relatifs au personnel, les services professionnels, les dépenses informatiques autres que les dépenses en immobilisations, le matériel de bureau, les frais de déplacement, les frais des campagnes de communication et de sensibilisation du public, les assurances, les loyers et les frais de réseau et de téléphonie.

Les charges au titre des frais d'administration directs et des services généraux ont augmenté de 3,9 millions de dollars en 2010-2011, surtout pour les raisons suivantes :

- la hausse des coûts relatifs au personnel attribuable à l'augmentation du nombre d'ETP à la suite du pourvoi de nouveaux postes définis dans le plan d'embauche de 2009-2010;
- la hausse des frais liés à l'amélioration et à la modernisation du matériel de bureau et des équipements informatiques (autre qu'en immobilisations), engagés pour renforcer l'infrastructure informatique de l'organisation.

L'augmentation des dépenses décrites précédemment a été en partie compensée par ce qui suit :

- une baisse des frais de déplacement en 2010-2011 en raison de la réduction des besoins opérationnels;
- des coûts non récurrents engagés en 2009-2010 dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2010;
- une diminution des coûts liés à la communication et à la sensibilisation du public en 2010-2011 par rapport à l'exercice précédent grâce à des campagnes d'information mieux ciblées dans les médias.

Frais d'entretien du matériel, des pièces de rechange et de l'entreposage

L'ACSTA est chargée de l'exploitation et de l'entretien de tout le matériel de CPE et CBE utilisé dans les 89 aéroports désignés du pays. Ce matériel, notamment les convoyeurs, doit être soumis à un entretien préventif régulier, pour réduire au minimum les interruptions des activités aéroportuaires. De plus, des pièces de rechange doivent être acquises et entreposées pour veiller à ce que le matériel puisse être remis en service promptement.

Les frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage ont diminué de 1,9 million de dollars en 2010-2011. Cette diminution est attribuable à une utilisation moindre de pièces de rechange au cours de l'exercice, car un plus grand nombre d'équipements sont neufs, donc sous garantis. Cette diminution tient également compte de l'ajustement apporté à la valeur des stocks à la clôture de l'exercice pour avoir l'assurance que les stocks sont évalués et comptabilisés au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette.

Autres produits (charges)

Les autres produits (charges) comprennent les gains ou pertes de change, les produits d'intérêts sur les dépôts bancaires, les gains ou pertes sur la cession d'immobilisations, la réduction de valeur d'actifs incorporels et les gains sur le règlement d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

Les autres produits ont diminué de 3,3 millions de dollars en 2010-2011 surtout à la suite de la constatation d'une perte de change pour l'exercice considéré, alors qu'un gain de change important avait été comptabilisé au cours de l'exercice précédent.

Financement public

L'ACSTA est financée par des crédits parlementaires et prélève les sommes nécessaires du Trésor fédéral pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont équivalents aux charges d'exploitation déduites de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles et actifs incorporels, de la charge de désactualisation ainsi qu'à certains autres ajustements selon les PCGR. Les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et amortis selon la même méthode et sur la même période que les immobilisations qui s'y rattachent.

Le financement public a augmenté de 18,0 millions de dollars en 2010-2011 en fonction de l'accroissement des dépenses d'exploitation. Cette augmentation a été compensée de beaucoup par une diminution de l'amortissement du financement d'immobilisations reporté à la suite de la baisse de l'amortissement comptabilisée au titre des actifs liés à l'intégration du matériel de CBE.

Crédits parlementaires utilisés – charges d'exploitation

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement entre les charges d'exploitation comptabilisées dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et les crédits parlementaires utilisés :

Crédits parlementaires utilisés pour l'exploitation

(en millions de dollars)	2010-2011	2009-2010	Écart
Total des charges (PCGR)	586,3 $	576,9 $	9,4 $
Amortissement et charge de désactualisation sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(84,2)	(107,5)	23,3
Intérêts et gains de change	(0,3)	(2,4)	2,1
Variation nette des frais payés d'avance[1]	(0,2)	–	(0,2)
Variation nette des stocks[1]	2,1	(0,7)	2,8
Avantages sociaux futurs[2]	9,4	6,7	2,7
Avantages incitatifs reportés[3]	(0,8)	(0,7)	(0,1)
Crédits parlementaires utilisés pour l'exploitation	**512,3 $**	**472,3 $**	**40,0 $**

Crédits parlementaires utilisés – immobilisations

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations et les acquisitions d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels au cours de l'exercice :

Crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations

(en millions de dollars)	2010-2011	2009-2010	Écart
Total des acquisitions d'immobilisations et d'actifs incorporels (PCGR)	56,2 $	117,8 $	(61,6) $
Acquisitions non-monétaires reliées aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(0,2)	(1,0)	0,8
Produits sur la cession d'immobilisations	(1,1)	(0,7)	(0,4)
Acompte sur des immobilisations	–	(0,2)	0,2
Crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations	**54,9 $**	**115,9 $**	**(61,0) $**

[1] Les stocks et les frais payés d'avance sont financés par des crédits parlementaires sur une base de caisse.

[2] Les avantages sociaux futurs (régimes de retraite et autres avantages sociaux complémentaires de retraite) sont constatés dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services conformément aux PCGR du Canada. Aux termes de la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT, l'ACSTA est autorisée à prélever des sommes du Trésor pour répondre à ses besoins à court terme. Cela donne lieu à un élément de rapprochement, car le montant prélevé au titre des avantages sociaux futurs n'est pas nécessairement égal à la charge qui doit être comptabilisée en vertu des PCGR. Le montant à prélever est déterminé en fonction d'une évaluation de la solvabilité et d'une évaluation axée sur la poursuite des activités des régimes de retraite, qui sont exécutées par les actuaires de l'ACSTA, conformément à la *Loi sur les normes de prestation de pension*, 1985.

[3] La charge au titre des avantages incitatifs reportés est une charge hors trésorerie qui permet de constater les avantages découlant de la durée d'un bail favorable, notamment une réduction importante du loyer et des aires communes sans frais. Les frais de location sont financés au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Liquidités et ressources en capital

La politique de gestion financière et les états financiers de l'ACSTA reposent sur l'hypothèse selon laquelle l'organisation est une entité en situation de continuité d'exploitation qui poursuivra ses activités dans un avenir prévisible. La mise en œuvre de la politique prévoit que l'organisation utilise des crédits parlementaires pour financer ses besoins en matière d'exploitation et d'immobilisations et régler ses obligations financières au moment où elles deviennent exigibles. Pour déterminer le montant de l'encaisse dont elle a besoin pour combler les besoins de financement et assurer son exploitation, l'Administration tient compte de ses besoins de trésorerie à court terme conformément à la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT.

Liquidités et ressources en capital

(en millions de dollars)	**2010-2011**	**2009-2010**	**Écart**
Encaisse	7,3 $	3,5 $	3,8 $
Créances	70,7 $	112,6 $	(41,9) $
Créditeurs et charges à payer	78,1 $	116,1 $	(38,0) $

Encaisse

L'encaisse a augmenté de 3,8 millions de dollars en 2010-2011 grâce à des flux de trésorerie de 15,1 millions de dollars générés par les activités d'exploitation et des flux de trésorerie de 76,1 millions de dollars générés par les activités de financement. Cette augmentation a été compensée par l'affection de flux de trésorerie de 87,4 millions aux activités de d'investissement.

Créances

Les créances ont diminué de 41,9 millions de dollars en 2010-2011 à la suite de la baisse des crédits parlementaires dus à l'organisation à la clôture de l'exercice. Cette diminution a été en partie compensée par une augmentation des taxes de vente à recouvrer par l'ACSTA à la suite de l'instauration de la taxe de vente harmonisée en Ontario et en Colombie-Britannique.

Créditeurs et charges à payer

Les créditeurs et charges à payer ont diminué de 38,0 millions de dollars en 2010-2011 à la suite de la baisse des factures impayées à la clôture de l'exercice aux fournisseurs de services de contrôle et aux fournisseurs des immobilisations acquises et des services d'entretien du matériel.

Dépenses en immobilisations

Les immobilisations constituent les actifs les plus importants de l'ACSTA et ils représentaient 75,4 % de tous les actifs de la société au 31 mars 2011. En 2010-2011, les dépenses au titre des immobilisations ont totalisé 56,0 millions de dollars et ont englobé notamment l'acquisition de matériel pour les systèmes de détection d'explosifs (SDE), matériel de CNP et CIZR et de matériel non lié aux SDE tel qu'indiqué dans le tableau suivant :

Dépenses en immobilisations

(en millions de dollars)	**2010-2011**	**2009-2010**	**Écart**
SDE	39,9 $	89,0 $	(49,1) $
CNP et CIZR	3,5	7,8	(4,3)
Matériel non lié aux SDE	12,6	20,0	(7,4)
Total des dépenses en immobilisations	**56,0 $**	**116,8 $**	**(60,8) $**

Les dépenses au titre des SDE englobent ce qui suit :

- les projets d'intégration des systèmes de CBE à la suite de l'agrandissement des aéroports de Vancouver, de Winnipeg et d'Edmonton;
- la modernisation du système de convoyeur pour le CBE à l'aéroport de Montréal, car celui-ci devait augmenter ses capacités;
- le remplacement des appareils de radioscopie à angle de vue unique par des appareils de radioscopie à angles de vue multiples servant au CPE et au CBE, dans le cadre du plan de gestion des immobilisations selon leur cycle de vie;
- l'achat et l'installation de scanners corporels aux points de CPE pour appuyer la mise en œuvre des mesures de sûreté américaines imposées par Transports Canada à la suite des tentatives d'attentats terroristes du 25 décembre 2009;
- l'achat et la mise en place d'équipements capables de détecter des explosifs dans les liquides, les aérosols et les gels aux points de CPE.

Les dépenses en immobilisations pour le CNP et les CIZR englobent les coûts liés à la construction d'un point de contrôle pour les véhicules à l'aéroport de Vancouver et à la mise en place d'un logiciel amélioré pour les CIZR qui est destiné à renforcer la sûreté dans les zones réglementées.

Les dépenses en immobilisations non liées aux SDE englobent ce qui suit :

- l'instauration d'un Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) dans sept des huit aéroports les plus occupés du pays. Grâce à la collecte automatisée de données, le SSCE permet d'améliorer la vérification des cartes d'embarquement, le suivi du rendement et les interventions en cas d'infraction aux règlements;
- la modernisation du Système de collecte de données d'appels et d'incidents afin d'améliorer la capacité de gestion des incidents de l'ACSTA;
- l'installation de caméras faisant partie d'un système de télévision en circuit fermé (TVCF) dans divers aéroports pour permettre le suivi en direct des voies de CPE et faciliter la surveillance et le contrôle d'assurance qualité des incidents.

Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, soit un régime de retraite enregistré et un régime de retraite supplémentaire, pour offrir des prestations de retraite à ses employés. Elle offre aussi d'autres avantages sociaux complémentaires de retraite à ses employés, notamment des prestations complémentaires de retraite pour les soins de santé et les soins dentaires et une assurance-vie.

Avantages sociaux futurs

(en millions de dollars)	**2010-2011**	**2009-2010**	**Écart**
Actif au titre des avantages sociaux futurs	21,7 $	11,5 $	10,2 $
Obligation au titre des avantages sociaux futurs	5,5 $	4,8 $	0,7 $

L'actif au titre des prestations constituées a augmenté de 10,2 millions de dollars en 2010-2011, surtout parce que l'employeur a versé des cotisations excédentaires pour combler le déficit de solvabilité du régime enregistré de retraite.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent l'obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre de chaque année. Les valeurs obtenues sont ajustées afin de prendre en compte les cotisations de l'employeur entre le 31 décembre et la date de fin d'exercice ainsi que de certains ajustements comptables. L'obligation au titre des prestations constituées fluctue d'un exercice à l'autre en raison d'un ensemble de variables, dont le taux d'inflation, l'évolution de la composition du personnel, l'évolution du taux d'actualisation évalué par référence au taux d'intérêt actuel du marché, l'évolution des taux moyens d'augmentation des salaires et l'évolution de la durée résiduelle moyenne prévue d'activité des salariés actifs en fonction des changements démographiques.

La note 9 des états financiers donne des précisions sur les hypothèses sous-jacentes qui ont été utilisées pour établir l'obligation au titre des avantages sociaux futurs.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

La direction a établi une provision au titre des obligations liées à la mise hors service des immobilisations concernant certains équipements de CPE, CBE et CNP ainsi que certains contrats de location. Elle prévoit que ces obligations seront réglées entre 2011 et 2018.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

(en millions de dollars)	**2010-2011**	**2009-2010**	**Écart**
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	2,4 $	7,1 $	(4,7) $

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations ont diminué de 4,7 millions de dollars en 2010-2011 à la suite de la revue des coûts estimatifs utilisés dans le calcul du passif. Les estimations révisées correspondent aux montants contractuels fixés dans le cadre d'un accord conclu avec un fournisseur pour la mise hors service à venir des actifs connexes.

Les hypothèses importantes utilisées par la direction pour déterminer la valeur comptable des obligations sont présentées à la note complémentaire 10 des états financiers et comprennent un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit, des taux d'inflation et du nombre prévu d'années jusqu'au règlement.

PARTIE 8 –
Résultats financiers par rapport au plan établi

Dépenses d'exploitation

Le tableau qui suit présente une comparaison entre les dépenses d'exploitation réelles pour 2010-2011 et les prévisions de dépenses, par principales catégories de dépenses.

Dépenses d'exploitation par principales catégories 2010-2011

(en millions de dollars)	**Réelles**	**Résumé du plan d'entreprise**	**Écart**
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	365,4 $	361,1 $	4,3 $
Frais administratifs directs et services généraux	85,3	97,0	(11,7)
Frais d'entretien du matériel, pièces d'entreposage	39,3	51,4	(12,1)
Uniformes, autres coûts relatifs au contrôle et biens non durables	8,9	8,0	0,9
Formation et certification	2,4	1,3	1,1
Cartes d'identité pour les zones réglementées	0,8	–	0,8
Total des dépenses d'exploitation	**502,1 $**	**518,8 $**	**(16,7) $**
Ajustements selon les PCGR[1]	10,2	–	10,2
Total des crédits parlementaires reçus pour l'exploitation	**512,3 $**	**518,8 $**	**(6,5) $**

[1] Les ajustements selon les PCGR comprennent les produits d'intérêts, le gain (perte) de change ainsi que des ajustements non-monétaires reliés aux avantages sociaux futurs, aux avantages incitatifs reportés et à la variation des stocks et des frais payés d'avance.

Les données tirées du Résumé du plan d'entreprise de 2010-2011 présentées dans le tableau précédent ne comprennent pas un financement de 8,1 millions de dollars au titre de l'exploitation qui a été reporté sur les années à venir. Les fonds reportés concernent les dépenses au titre de la formation et de la certification qui avaient été budgétées dans l'éventualité où un nouveau fournisseur obtiendrait le nouveau contrat d'entretien du matériel. Après la rédaction des modalités de la DP pour ce contrat, il a été déterminé que ces coûts supplémentaires seraient assumés par le fournisseur qui obtiendrait le contrat et que les liquidités liées aux activités d'exploitation n'étaient pas requises.

De plus, l'ACSTA n'a pas utilisé des crédits parlementaires de 6,5 millions de dollars pour les charges d'exploitation. Ces crédits sont donc périmés en 2010-2011. À la clôture de l'exercice, l'ACSTA collaborait avec Transports Canada en vue d'amorcer les procédures appropriées pour faire reporter ces crédits à l'exercice 2012-2013.

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont dépassé de 4,3 millions de dollars les montants prévus en 2010-2011, pour les raisons suivantes :

- la hausse du taux horaire moyen accordée à la suite de la renégociation d'un certain nombre de conventions collectives signées entre les syndicats des agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle embauchés par l'ACSTA dans certains aéroports;
- une augmentation des frais fixes et des frais de gestion de comptes payés aux principaux fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA a renégocié les frais de bonne foi en vue de considérer l'accroissement des activités de contrôle découlant de l'augmentation du nombre de passagers et des nouvelles exigences de contrôle supplémentaires imposées par Transports Canada à la suite des tentatives d'attentats terroristes du 25 décembre 2009 et du 29 octobre 2010.

Les coûts supplémentaires décrits ci-dessus ont été compensés en partie par une baisse du nombre d'heures de contrôle prévu

attribuable à i) une pénurie de personnel dans certains des aéroports les plus occupés du pays due à une vive concurrence sur les marchés du travail; et à ii) une réduction des activités de CNP par rapport au plan. Ces facteurs ont donné lieu à un excédent du nombre d'heures de contrôle par rapport à ce qui était prévu qui a, par la suite, été mis à profit grâce à une redistribution des heures à d'autres aéroports afin de réduire au minimum les effets négatifs sur les temps d'attente des passagers occasionnés par l'augmentation du nombre de passagers. L'ACSTA a également réussi à faire des gains d'efficacité supplémentaires en optimisant l'affectation de ses ressources aux points de CPE.

Frais d'administration directs et services généraux

En 2010-2011, les frais d'administration directs et les dépenses au titre des services généraux ont été inférieurs de 11,7 millions de dollars à ce qui était prévu. Cet écart est principalement attribuable à ce qui suit :

- la diminution des coûts relatifs au personnel, car il fallu plus de temps que prévu pour combler certains postes;
- aux cotisations versées pour combler le déficit de solvabilité des régimes qui n'ont pas été comptabilisées en charges, mais en actifs reliés aux avantages sociaux futurs, même si elles avaient été incluses dans le Résumé du plan d'entreprise de 2010-2011 comme charge;
- les coûts de modernisation de l'administration centrale de l'ACSTA et d'autres bureaux régionaux ont été moins élevés que prévu;
- la diminution des frais de déplacement, de réseaux et de téléphonie.

Cette diminution des dépenses a été en partie annulée par des coûts plus élevés que ce qui était prévu au titre des services professionnels et des initiatives, notamment pour la DP des Ententes sur les services de contrôle aux aéroports, la formation assistée par ordinateur, l'élaboration de rapports sur la mesure du rendement et la formation et l'évaluation dans le cadre du programme pilote sur l'observation du comportement des passagers.

Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage

En 2010-2011, les frais d'entretien, des pièces de rechange et d'entreposage ont été inférieurs de 12,1 millions de dollars à ce qui était prévu pour les raisons suivantes :

- une provision avait été établie dans l'éventualité où un nouveau fournisseur aurait décroché le contrat d'entretien du matériel. Les liquidités liées aux activités d'exploitation n'ont pas été utilisées, car le fournisseur titulaire du contrat a obtenu le nouveau contrat;
- l'incidence des taux de change favorables sur les services d'entretien de matériel assurés par des fournisseurs américains;
- la baisse des frais d'entretien découlant de retards dans la mise en place du matériel de SDE;
- une utilisation moindre de pièces de rechange tout au long de l'exercice, car certains équipements de SDE sont actuellement garantis;
- l'ajustement apporté aux stocks de pièces de rechange à la clôture de l'exercice.

Uniformes, autres coûts rattachés au contrôle et biens non durables

Les frais liés aux uniformes, au contrôle et aux biens non durables ont augmenté d'environ 0,9 million de dollars en 2010-2011 par rapport à ce qui était prévu. Cette augmentation est attribuable à des coûts plus élevés que prévu pour l'achat de tables à rouleaux destinées à accroître l'efficience des points de CPE, et de cabines de fouille privées pour faciliter la mise en œuvre des mesures de sûreté américaines.

Formation et certification

En 2010-2011, les frais liés à la formation et à la certification ont dépassé les montants prévus de 1,1 million de dollars pour les raisons suivantes :

- la formation qui a été donnée en 2010-2011 sur les nouvelles technologies de CPE mises en place avec du retard au cours de l'exercice précédent;
- la formation supplémentaire qui a dû être donnée pour assurer la conformité des techniciens du fournisseur de services d'entretien.

CIZR

Les dépenses au titre des CIZR en 2010-2011 correspondent à la consommation annuelle des stocks existants de CIZR qui n'a pas été comptabilisée dans le Résumé du plan d'entreprise.

Dépenses en immobilisations

Le tableau qui suit présente une comparaison entre les dépenses en immobilisations réelles pour 2010-2011 et les dépenses prévues, par principales catégories de dépenses :

Plan d'immobilisations par principales catégories de dépenses 2010-2011			
(en millions de dollars)	**Réelles**	**Résumé du plan d'entreprise**	**Écart**
Immobilisations liées aux SDE			
Matériel de CPE et intégration	23,8 $	29,4 $	(5,6) $
Matériel de CBE et intégration	16,1	15,6	0,5
Total des immobilisations liées aux SDE	**39,9 $**	**45,0 $**	**(5,1) $**
Immobilisations liées au CNP et aux CIZR			
CNP	2,6 $	2,8 $	(0,2) $
CIZR	0,9	0,5	0,4
Total des immobilisations liées au CNP et aux CIZR	**3,5 $**	**3,3 $**	**0,2 $**
Immobilisations non liées aux SDE	**12,6**	**10,6**	**2,0**
Total des dépenses en immobilisations	**56,0 $**	**58,9 $**	**(2,9) $**
Produits sur la cession	(1,1)	–	(1,1)
Total des crédits parlementaires reçus au titre d'immobilisations	**54,9 $**	**58,9 $**	**(4,0) $**

Le Résumé du plan d'entreprise de 2010-2011 exclut un montant de 9,3 millions de dollars au titre du financement des immobilisations qui a été reporté à l'exercice 2011-2012. Les fonds au titre des immobilisations reporté visent ce qui suit :

- le matériel des SDE (7,3 millions de dollars), notamment lié aux projets d'intégration de CBE dans les aéroports qui ont été retardés en raison surtout de la réévaluation de la gestion des équipements de contrôle CBE selon leur cycle de vie;
- le matériel non lié aux SDE (2,0 millions de dollars).

Compte tenu de l'écart de 2,9 millions de dollars au titre des dépenses en immobilisations et d'un montant de 1,1 million de dollars au titre des produits sur la cession d'immobilisations, l'ACSTA n'a pas utilisé 4,0 millions de dollars au titre du financement des immobilisations. À la clôture de 2010-2011, l'organisation collaborait avec Transports Canada en vue d'amorcer les procédures appropriées pour faire approuver le report de ces crédits à l'exercice 2012-2013.

Matériel des SDE

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE en 2010-2011 ont été inférieures de 5,1 millions de dollars à ce qui était prévu. Les dépenses ont été moins élevées pour les principales raisons suivantes :

- des coûts moins élevés que prévu pour la mise en place du matériel des SDE à la suite de la réévaluation des besoins et du manque d'espace dans certains aéroports;
- des économies réalisées grâce à des prix favorables pour les appareils de radioscopie à angles de vue multiples et les scanners corporels à la suite de négociations avec des fournisseurs;
- des coûts moins élevés que prévu pour le projet d'intégration du CBE à Vancouver.

Cette baisse des dépenses prévues a été en partie annulée par les coûts engagés au titre de l'amélioration du système de convoyeur pour le CBE à l'aéroport de Montréal et au titre du projet d'intégration du CBE aux points de contrôle transfrontaliers à l'aéroport d'Edmonton. Ces projets devaient initialement débuter en 2011-2012 et leurs coûts n'avaient donc pas été prévus dans le budget du plan de l'exercice en cours.

Matériel de CNP et pour les CIZR

Les dépenses en immobilisations au titre du CNP en 2010-2011 ont été comparables à ce que le plan prévoyait pour l'exercice.

Les dépenses en immobilisations au titre des CIZR pour 2010-2011 ont été légèrement plus élevées que prévu. Cette augmentation est attribuable à une hausse des coûts prévus pour terminer la mise en place d'un nouveau logiciel d'application pour la CIZR.

Matériel non lié aux SDE

Les dépenses en immobilisations au titre du matériel non lié aux SDE en 2010-2011 ont dépassé de 2,0 millions de dollars le montant prévu. Cette augmentation est surtout attribuable à ce qui suit :

- la mise en place du SSCE dans trois aéroports de plus que ce qui était prévu en 2011-2012; c'est donc dire que sept des huit aéroports les plus occupés du pays ont été équipés en 2010-2011;
- des coûts plus élevés que prévu pour l'acquisition de matériels informatiques et de logiciels en vue de renforcer l'infrastructure informatique pour appuyer les nouvelles initiatives de l'organisation, notamment le programme Fondements des agents de contrôle.

L'augmentation des dépenses a été en partie annulée par une baisse des coûts au titre de l'installation du système de TVCF à la suite d'une réévaluation des besoins des aéroports.

PARTIE 9 – Information financière des cinq derniers exercices

Résumé des résultats d'exploitation des cinq derniers exercices

(en millions de dollars)	2010-2011	2009-2010	2008-2009	2007-2008	2006-2007
Charges					
Contrôle de préembarquement et contrôle des bagages enregistrés	510,2 $	498,7 $	417,9 $	428,5 $	383,4 $
Services généraux	54,5	50,9	41,4	38,1	35,4
Contrôle des non-passagers	17,1	24,7	12,4	13,3	10,9
Programme de cartes d'identité pour les zones réglementées	4,5	2,6	4,5	6,1	8,2
Total des charges	**586,3 $**	**576,9 $**	**476,2 $**	**486,0 $**	**437,9 $**
Total des autres produits (charges)	**(0,1)**	**3,2**	**0,3**	**3,2**	**1,9**
Résultats d'exploitation nets avant le financement public	**586,4 $**	**573,7 $**	**475,9 $**	**482,8 $**	**436,0 $**
Financement public					
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	512,3	472,3	378,3	389,3	347,4
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	86,1	108,1	98,2	93,4	88,9
Total du financement public	**598,4 $**	**580,4 $**	**476,5 $**	**482,7 $**	**436,3 $**
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu	**12,0 $**	**6,7 $**	**0,6 $**	**(0,1) $**	**0,3 $**

Résumé de la situation financière des cinq derniers exercices					
(en millions de dollars)	**2010-2011**	**2009-2010**	**2008-2009**	**2007-2008**	**2006-2007**
Actif					
Encaisse	7,3 $	3,5 $	2,0 $	1,6 $	5,1 $
Créances	70,7	112,6	69,6	82,5	124,7
Stocks	21,8	19,7	20,4	17,6	16,6
Frais payés d'avance	3,4	3,5	3,8	2,7	3,0
Avantages sociaux futurs	21,7	11,5	2,7	2,0	0,8
Immobilisations corporelles et actifs incorporels	382,8	417,3	412,7	459,0	505,2
Total de l'actif	**507,7 $**	**568,1 $**	**511,2 $**	**565,4 $**	**655,4 $**
Passif					
Créditeurs et charges à payer	78,1 $	116,1 $	70,0 $	82,7 $	127,3 $
Avantages incitatifs reportés	1,5	0,7	–	–	–
Avantages sociaux futurs	5,5	4,8	4,3	3,3	3,4
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	2,4	7,1	12,0	5,5	5,1
Financement d'immobilisations reporté	383,8	415,0	407,2	456,8	502,4
Total du passif	**471,3 $**	**543,7 $**	**493,5 $**	**548,3 $**	**638,2 $**
Capitaux propres					
Bénéfices non répartis	36,4	24,4	17,7	17,1	17,2
Total du passif et des capitaux propres	**507,7 $**	**568,1 $**	**511,2 $**	**565,4 $**	**655,4 $**

PARTIE 10 – Perspectives d'avenir

Perspectives financières

Dans le budget de 2010, l'ACSTA a reçu un financement à long terme de 1,5 milliard de dollars (selon la comptabilité d'exercice) pour la période allant de 2010-2011 à 2014-2015. Les niveaux de référence annuels permanents de l'ACSTA à compter de 2015-2016 ont été portés à 605,7 millions de dollars (y compris 59,0 millions de dollars au titre des immobilisations) afin d'être plus étroitement liés avec les besoins opérationnels fondamentaux de l'organisation.

Financement de l'exploitation

Même si le financement à long terme de l'organisation a été modifié de manière substantielle par rapport aux exercices antérieurs, le niveau de financement de l'exploitation prévu dans le budget de 2010 ne prend pas en considération l'accroissement du nombre de passagers, ni l'inflation. De plus, l'ACSTA a fait face à un profil de financement sur cinq ans qui ne reflétait pas ses besoins financiers et qui était en déclin au cours des dernières années de la planification financière. Par contre, afin de partiellement résoudre les pressions budgétaires, l'ACSTA a obtenu l'approbation de reporter les fonds non dépensés de 35,8 millions de dollars provenant des exercices 2009-2010 et 2010-2011 aux exercices 2013-2014 et 2014-2015 pour ses budgets d'exploitation. De plus, l'ACSTA s'est aussi vue octroyer la flexibilité financière d'utiliser une partie des crédits parlementaires de 2015-2016 au cours de la période de planification quinquennale.

L'ACSTA a aussi effectué une évaluation proactive de ses opérations afin d'identifier des opportunités d'amélioration pour augmenter l'efficacité opérationnelle. Dans le cadre de cette évaluation interne ainsi que lors de l'Examen de l'ACSTA 2010, l'ACSTA a été en mesure d'identifier plusieurs opportunités d'augmenter l'efficacité opérationnelle.

Pour appuyer ses opérations de première ligne, et conformément à la directive diffusée par le gouvernement du Canada – *Examen des mesures de limitation des coûts prévues au budget fédéral de 2010 dans les plans d'entreprise des sociétés d'État* – l'organisation effectuera également des compressions dans des secteurs de dépenses importantes, en mettant l'accent sur les coûts relatifs au personnel, les dépenses liées aux équipements et les autres frais généraux au titre notamment des services professionnels et des déplacements.

Financement des immobilisations

Le plan d'investissement de l'ACSTA repose principalement sur la gestion du matériel de CBE vieillissant en fonction de son cycle de vie. Sous la direction Transports Canada, l'ACSTA a défini un plan d'investissement dans le CBE qui lui permet d'avoir les capacités nécessaires tout en posant les bases d'une gestion des systèmes de CBE en fonction de leur cycle de vie. Ce plan prévoit notamment le remplacement progressif de technologies non-radioscopiques et la mise en place d'un système de CBE doté de technologies qui va permettre à l'ACSTA de maintenir son équivalence internationale avec l'Union européenne. Le plan d'investissement de l'ACSTA vise à mieux harmoniser les systèmes de CBE avec ceux des États-Unis. C'est donc dire que la Transportation Security Administration n'aura plus besoin de contrôler à nouveau les bagages des voyageurs en provenance du Canada.

Examen de l'ACSTA 2010 – Perspectives d'avenir

L'Examen de l'ACSTA 2010 a permis d'identifier un certain nombre de gains d'efficacité possibles et d'améliorations à apporter dans les secteurs suivants :

- la rationalisation des flux de passagers aux points de CPE et la modification du processus de CPE afin d'accroître le nombre de passagers contrôlés à chaque point de CPE dans les huit aéroports les plus occupés du Canada;
- des investissements en faveur d'une nouvelle génération de matériel de CBE en vue de préserver l'équivalence internationale et de continuer de contrôler les bagages enregistrés avec efficacité;
- la transformation de la culture du personnel de contrôle pour qu'il soit davantage axé sur l'aide aux passagers et assure efficacement la sûreté des passagers en les aidant à respecter les exigences de contrôle.

Les recommandations découlant de l'examen incluent aussi des changements au cadre règlementaire de Transports Canada tel que la révision de la *Liste d'articles interdits*, qui sont conçus afin de donner une plus grande flexibilité et de permettre à l'ACSTA de se concentrer plus ardemment sur les risques et le contrôle axé sur les résultats.

À la suite de la publication des résultats, le 3 février 2011, de l'Examen de l'ACSTA 2010 mené par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'ACSTA a commencé à mettre en œuvre les constatations de cet examen, en collaboration avec Transports Canada. Ces mesures, de même que les changements au cadre règlementaire et la *Liste d'articles interdits*, amèneront une hausse de la moyenne du nombre de passagers contrôlés aux points de CPE.

Le tableau ci-après décrit les gains d'efficacité identifiés grâce à l'examen de 2010 et les économies qui en découlent (en millions de dollars) pour la période de planification allant de 2011-2012 à 2014-2015, et au-delà :

2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016 et au-delà
7,9 $	25,6 $	25,8 $	26,0 $	26,0 $

Ententes sur les services de contrôle aux aéroports

En 2011-2012, l'ACSTA va octroyer de nouveaux contrats à long terme pour la prestation de services de contrôle. Même si les économies réalisées grâce à ces nouveaux contrats ne peuvent pas être estimées à l'heure actuelle, l'ACSTA sera mieux placée pour exiger que les fournisseurs de services de contrôle lui rendent compte de leurs actions aux termes de contrats qui seront nouvellement définis. De plus, les Ententes sur les services de contrôle aux aéroports prévoiront à la fois des mesures économiques incitatives pour les fournisseurs et suffisamment de temps pour obtenir des capacités, des compétences et des systèmes de gestion optimaux qui permettront à leur tour à l'ACSTA de concentrer ses ressources sur l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience du contrôle en général.

Il est prévu que les taux horaire pour les services de contrôle seront touchés par la DP. Cependant, l'importance de cette incidence ne sera connue qu'une fois les contrats signés.

Budget 2011 et après

Le gouvernement du Canada a indiqué, dans le budget du 6 juin 2011, ses intentions de réallouer les économies sur les opérations générées par les efficiences identifiées au cours de l'Examen de l'ACSTA 2010 aux autres initiatives en sûreté aérienne. Par conséquent, ces économies au plan de l'exploitation seront soustraites des niveaux de référence de l'ACSTA au titre du financement de l'exploitation à compter de 2011-2012, et l'ACSTA réduira le nombre d'heures de contrôle achetées pour chaque année de la période de planification quinquennale. De plus, le profil de financement de l'ACSTA ne tient pas compte de l'inflation et de la croissance du volume de passagers.

Tel que précisé au début de cette section, la flexibilité financière accordée à l'ACSTA à la suite du budget de 2010, les économies découlant de l'Examen de l'ACSTA en 2010 ainsi que les efforts de l'ACSTA à réduire les coûts de services aideront l'organisation à gérer en partie ses pressions financières causées par l'augmentation du nombre de passagers et l'inflation qui demeurent non résolus et qui s'accumulent depuis 2009. En dépit des gains d'efficience du débit, ces pressions continueront de représenter un défi pour les activités principales de l'ACSTA.

À compter de 2011-2012, l'ACSTA réduira le nombre d'heures de contrôle achetées afin de respecter les fonds attribués. À long terme, et en l'absence de changements opérationnels additionnels, les niveaux de référence réduits, en plus du manque d'augmentation de la capacité des voies de CPE et des pressions inflationnistes, continueront d'exercer une pression sur la capacité de l'ACSTA au CPE et entraîneront des temps d'attente plus long, plus particulièrement aux aéroports les plus occupés qui signalent déjà une demande comprimée. Une diminution des fonds de d'exploitation limitera la capacité de l'ACSTA à gérer de nouveaux règlements en matière de sûreté qui exigent de nombreuses ressources à la suite d'incidents imprévus.

Dans le budget de 2011, le gouvernement a annoncé un examen stratégique et opérationnel de l'ensemble du gouvernement en 2011-2012. Cet examen se concentrera sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité des activités et des programmes gouvernementaux pour s'assurer que les contribuables en aient pour leur argent, l'objectif étant de réaliser des économies annuelles continues d'au moins 4 milliards de dollars d'ici 2014-2015. En sa qualité de société d'État, l'ACSTA sera sujette à cet examen. Bien que le mandat de l'examen n'ait pas été diffusé au moment de la rédaction du présent rapport annuel, l'ACSTA prévoit qu'il pourrait y avoir d'autant plus d'impact sur ses niveaux de financement.

Afin d'atténuer le risque généré par ces pressions financières et de minimiser l'impact sur les intervenants, l'ACSTA informe ces derniers qu'elle est engagée à rencontrer les cibles de débit des passagers identifiées lors de l'Examen de l'ACSTA 2010. L'ACSTA travaille en collaboration avec ses intervenants afin de trouver des manières de générer des efficiences opérationnelles et de minimiser les impacts de la situation financière actuelle de l'ACSTA sur le niveau des services opérationnels offerts.

Les fonds additionnels annoncés lors du budget de 2011 pour le CBE devraient permettre à l'ACSTA d'accélérer son programme de renouvellement du matériel afin de maintenir plus efficacement l'équivalence internationale avec ses partenaires internationaux.

Déclaration de la responsibilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2011

Les états financiers contenus dans le présent Rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction, qui doit se servir d'hypothèses et d'estimations reposant sur l'information disponible à la date des états financiers. La direction a eu recours à des estimations et à des hypothèses dans les domaines suivants : évaluation des avantages sociaux futurs, durée de vie utile des immobilisations corporelles et des actifs incorporels, évaluation des stocks, pourcentage d'achèvement des travaux en cours et évaluation des charges à payer, des passifs éventuels et des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. En outre, la direction est responsable de toute autre information figurant dans le Rapport annuel et elle doit faire en sorte que cette information concorde, le cas échéant, avec celle contenue dans les états financiers.

La direction tient un système de gestion financière et de contrôle interne conçu de manière à donner l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés, et que les opérations sont effectuées conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, aux règlements applicables et aux autorisations parlementaires, et sont comptabilisées correctement aux fins de la reddition des comptes sur l'utilisation des fonds publics. L'ACSTA a un service de vérification interne dont les fonctions comprennent l'examen en continu des contrôles internes et de leur application.

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, il doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives au contrôle interne et à la communication de l'information financière. Le Conseil exerce ces responsabilités par l'entremise de son Comité de vérification qui se compose d'administrateurs ne faisant pas partie du personnel de l'ACSTA. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et le service de vérification interne, et avec des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG). Le BVG peut communiquer librement avec tous les membres du Comité de vérification pour discuter de ses constatations. Le Conseil d'administration, sur la recommandation du Comité de vérification, examine et approuve les états financiers.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et exprime une opinion sur les états financiers. Le rapport de l'auditeur indépendant est présenté ci-après.

Kevin McGarr, M.S.M., MBA
Président et chef de la direction

Mario Malouin, CA
Vice-président et chef des services financiers

Le 17 juin 2011

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui comprennent le bilan au 31 mars 2011, et l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2011, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, 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 son règlement ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le vérificateur général du Canada par intérim,

John Wiersema, FCA

Le 17 juin 2011
Ottawa, Canada

Bilan

31 mars 2011 et chiffres correspondants pour 2010
(en milliers de dollars)

	2011	2010
Actif		
À court terme		
Encaisse	**7 335 $**	3 512 $
Créances (note 5)	**70 725**	112 588
Stocks (note 6)	**21 785**	19 695
Frais payés d'avance	**3 355**	3 537
	103 200	139 332
Avantages sociaux futurs (note 9)	**21 694**	11 468
Immobilisations corporelles et actifs incorporels (note 7)		
Immobilisations corporelles	**369 945**	405 921
Actifs incorporels	**12 849**	11 369
	382 794	417 290
	507 688 $	568 090 $
Passif et capitaux propres		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	**78 124 $**	116 100 $
Avantages incitatifs reportés	**1 497**	730
Avantages sociaux futurs (note 9)	**5 521**	4 759
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 10)	**2 378**	7 112
Financement d'immobilisations reporté (note 11)	**383 726**	414 983
	471 246	543 684
Capitaux propres		
Bénéfices non répartis	**36 442**	24 406
	507 688 $	568 090 $

Engagements (note 14) et passifs éventuels (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration

D. Ian Glen, c.r.
Président du Conseil d'administration

Approuvé par la direction

Kevin McGarr, M.S.M., MBA
Président et chef de la direction

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 mars 2011 et chiffres correspondants pour 2010
(en milliers de dollars)

	2011	2010
Charges		
Contrôle préembarquement et contrôle des bagages enregistrés	**510 170 $**	498 722 $
Services généraux	**54 515**	50 883
Contrôle des non-passagers	**17 151**	24 682
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	**4 464**	2 599
Total des charges (note 12)	**586 300**	576 886
Autres produits (charges)		
Gain lors du règlement des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	**919**	242
Produits d'intérêts	**470**	198
Gain (perte) de change	**(136)**	2 113
Gain (perte) sur cession d'immobilisations corporelles	**(881)**	604
Réduction de valeur d'actifs incorporels (note 7)	**(476)**	–
Résultats d'exploitation nets avant le financement public	**586 404**	573 729
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 4)	**512 249**	472 303
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 11)	**86 191**	108 115
Total du financement public	**598 440**	580 418
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu pour l'exercice	**12 036**	6 689
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice	**24 406**	17 717
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice	**36 442 $**	24 406 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 mars 2011 et chiffres correspondants pour 2010
(en milliers de dollars)

	2011	2010
Flux de trésorerie liés aux		
Activités d'exploitation		
Résultats d'exploitation nets	**12 036 $**	6 689 $
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 12)	**80 343**	105 267
Amortissement des actifs incorporels (note 12)	**3 722**	2 168
(Gain net) perte nette sur cession d'immobilisations corporelles	**881**	(604)
Réduction de valeur d'actifs incorporels	**476**	–
Augmentation des avantages sociaux futurs	**(9 464)**	(8 267)
Augmentation des avantages incitatifs reportés	**767**	730
Charge de désactualisation (note 10)	**194**	81
Gain lors du règlement des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	**(919)**	(242)
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	**(86 191)**	(108 115)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 17)	**13 208**	5 633
	15 053	3 340
Activités de financement		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations	**76 145**	92 683
	76 145	92 683
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(81 375)**	(88 743)
Acquisition d'actifs incorporels	**(6 002)**	(5 868)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	**2**	51
	(87 375)	(94 560)
Augmentation de la trésorerie	**3 823**	1 463
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**3 512**	2 049
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**7 335 $**	3 512 $

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2011
(en milliers de dollars)

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

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

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que de leurs effets personnels. L'ACSTA est aussi chargée, dans l'intérêt du public, de veiller à ce que les activités de contrôle soient menées de façon uniforme. À cette fin, son mandat comprend quatre activités :

1. le contrôle préembarquement (CPE) – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
2. le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
3. le contrôle des non-passagers (CNP);
4. la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) – le contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur les bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), à la taxe sur les produits et services (TPS) et à toutes les taxes de vente applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène ses activités.

2. Principales méthodes comptables

Les états financiers de l'ACSTA ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) et comprennent les principales méthodes comptables suivantes :

(a) Stocks

Les stocks sont composés principalement de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel, d'uniformes et des CIZR. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût des stocks est déterminé à l'aide de la méthode du coût moyen pondéré, et la valeur de réalisation nette correspond au coût de remplacement.

(b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles comprennent le matériel de contrôle, le matériel pour l'utilisation de la CIZR, les ordinateurs, les logiciels intégrés et le matériel électronique, le mobilier et matériel de bureau, les améliorations locatives et les travaux en cours. Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après amortissement cumulé, à l'exception des travaux en cours qui sont comptabilisés au coût, mais dont l'amortissement ne débute qu'au moment où l'actif entre en service.

Le coût correspond à tous les frais directement rattachés à l'acquisition, à la construction, au développement ou à la mise en valeur, ou à l'amélioration de l'immobilisation corporelle, y compris les frais engagés pour amener les immobilisations aux aéroports en vue d'assurer qu'elles sont dans l'état où elles doivent se trouver aux fins de leur utilisation prévue.

2. Principales méthodes comptables (suite)

(b) Immobilisations corporelles (suite)

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, comme suit :

Matériel de CPE	3 à 10 ans
Matériel de CBE	7 à 10 ans
Matériel de CNP	7 à 10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	3 à 7 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	3 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

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

(c) Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont des actifs non monétaires sans substance physique. Les actifs incorporels de l'ACSTA consistent en des logiciels acquis séparément et des logiciels développés à l'interne. Les coûts qui sont directement associés à des logiciels identifiables acquis séparément ou développés à l'interne et qui, selon la meilleure estimation de la direction, procureront des avantages économiques futurs à l'ACSTA, sont comptabilisés comme des actifs incorporels.

Les actifs incorporels sont amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative de 3 à 5 ans.

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

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont constatées à leur juste valeur dans l'exercice au cours duquel l'ACSTA contracte des obligations juridiques ayant trait à la mise hors service des immobilisations à la suite de l'acquisition, de la construction, du développement et/ou de l'utilisation des immobilisations. Dans l'exercice où les immobilisations sont acquises, la juste valeur des obligations liées à la mise hors service est déterminée par une estimation des flux de trésorerie futurs, qui sont actualisés au moyen d'un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit. Le coût de la mise hors service d'immobilisations est capitalisé comme partie intégrante de la valeur comptable de l'immobilisation en question.

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

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

Le coût de mise hors service qui est capitalisé comme partie intégrante de la valeur comptable des immobilisations est amorti sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation connexe selon la méthode de l'amortissement linéaire.

2. Principales méthodes comptables (suite)

(e) Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées (« régimes de retraite »), soit un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS), pour offrir des prestations de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux complémentaires de retraite (« autre régime d'avantages sociaux ») à ses employés, notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires et une assurance-vie.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux acquis par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services; ce coût est déterminé à partir d'hypothèses qui représentent les meilleures estimations de la direction quant aux événements futurs susceptibles d'influer sur le rendement des régimes. Ces hypothèses sont à long terme puisque les avantages sociaux futurs eux-mêmes sont à long terme. Les actifs sont évalués à leur juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu des actifs des régimes de retraite. Le taux d'actualisation appliqué aux fins de la détermination de l'obligation au titre des prestations constituées se fonde sur des obligations de catégorie AA émises par des sociétés dont l'échéance correspondent à la durée des obligations au titre des prestations constituées qui a été établie par les actuaires indépendants de l'ACSTA. La date de mesure choisie par la direction est le 31 décembre, conformément aux PCGR du Canada. La valeur obtenue est ajustée en fonction des cotisations versées par l'ACSTA aux régimes de retraite entre la date de mesure et la date de clôture de l'exercice.

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

Le coût des services passés découlant des modifications apportées aux régimes est reporté et amorti à compter de la date des modifications en question selon la méthode linéaire pendant la durée moyenne résiduelle prévue d'activité jusqu'à concurrence de la pleine admissibilité des employés actifs. Cette période est établie à 19 ans (19 ans en 2010) pour le RRE, à 14 ans (14 ans en 2010) pour le RRS et à 12 ans (12 ans en 2010) pour les autres avantages sociaux complémentaires de retraite.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent l'obligation au titre des prestations constituées des régimes et la juste valeur des actifs, pour les besoins de la comptabilité, au 31 décembre de chaque année. La dernière évaluation actuarielle du RRE au fin de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2009 et cette valeur a été actualisée par extrapolation au 31 décembre 2010, pour les besoins de la comptabilité. La prochaine évaluation actuarielle obligatoire du RRE, qui sera effectuée en 2011, sera en date du 31 décembre 2010. La dernière évaluation actuarielle du RRS au fin de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2009 et cette valeur a été actualisée par extrapolation au 31 décembre 2010, pour les besoins de la comptabilité. Même si la prochaine évaluation actuarielle obligatoire du RRS devrait être effectuée en date du 31 décembre 2012, la direction prévoit faire établir volontairement la valeur du régime au 31 décembre 2010. La plus récente évaluation actuarielle de l'autre régime d'avantages sociaux a été effectuée au 31 décembre 2010 et la prochaine évaluation actuarielle obligatoire devra être réalisée en date du 31 décembre 2013.

Les gains ou les pertes actuariels résultent de l'écart entre les résultats réels des régimes pour une période et les résultats prévus des régimes pendant cette période ou des modifications apportées aux hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Les gains ou les pertes actuariels cumulés nets qui excèdent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées (ou qui excèdent 10 % de la juste valeur des actifs des régimes si ce dernier montant est plus élevé), sont amortis sur la durée résiduelle moyenne prévue d'activité des salariés actifs. Pour 2011, la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs est de 13 ans (13 ans en 2010) pour le RRE, de 11 ans (9 ans en 2010) pour le RRS et de 17 ans (17 ans en 2010) pour l'autre régime d'avantages sociaux.

2. Principales méthodes comptables (suite)

(e) Avantages sociaux futurs (suite)

L'écart cumulatif entre le coût des prestations et les cotisations est présenté au bilan comme un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs.

(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, du résultat étendu et des bénéfices non répartis de l'exercice au cours duquel les charges qui s'y rattachent sont engagées.

Les crédits parlementaires utilisés pour acquérir des immobilisations corporelles et des actifs incorporels sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent. L'amortissement du financement d'immobilisations reporté est comptabilisé dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Lors de la cession d'immobilisations amortissables financées, l'ACSTA comptabilise à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache aux immobilisations cédées.

Les crédits parlementaires non utilisés au cours de l'exercice sont remis au gouvernement du Canada.

(g) Produits d'intérêts

Le produit d'intérêts, provenant des soldes du compte bancaire, est constaté 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 passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture, alors que les actifs et passifs non monétaires sont convertis aux taux de change en vigueur au moment où l'actif a été acquis ou au moment où le passif a été contracté. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans les résultats d'exploitation nets et le résultat étendu de l'exercice.

(i) Résultat étendu

Le résultat étendu comporte les résultats d'exploitation nets et les autres éléments du résultat étendu. L'ACSTA n'a aucun autre élément de résultat étendu pour l'exercice. Le résultat étendu est donc égal aux résultats d'exploitation nets.

(j) Instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont par la suite comptabilisés en fonction de leur classement.

Les instruments financiers de l'ACSTA sont classés et évalués comme suit :

Instrument financier	Classement	Évaluation
Encaisse	Détenus à des fins de transaction	Les actifs financiers qui sont détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur à la date de clôture. Les intérêts gagnés sont compris dans les fluctuations de la juste valeur.
Créditeurs et charges à payer	Autres passifs	Les autres passifs sont comptabilisés à la juste valeur et sont ensuite évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

2. Principales méthodes comptables (suite)

(j) Instruments financiers (suite)

Les créances ne sont pas classées en tant qu'actifs financiers, puisqu'elles ne représentent pas des droits contractuels, mais plutôt des sommes dues à la suite d'exigences légales imposées par les gouvernements fédéral et provinciaux.

(k) Avantages incitatifs reportés

Les avantages incitatifs reportés représentent le coût d'une période de loyer des aires communes sans frais ainsi qu'une réduction importante du loyer des locaux loués. L'amortissement est constaté selon la méthode linéaire sur la durée du bail, qui expire le 30 novembre 2017.

(l) Contrats de location

Les contrats de location qui laissent au bailleur pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété du bien sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation. Les charges engagées dans le cadre d'un contrat de location-exploitation sont comptabilisées dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis selon une formule linéaire appliquée sur la durée du contrat de location. Les avantages incitatifs reçus sont portés en diminution du total des charges locatives sur la durée du bail.

(m) Incertitude relative à la mesure

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR canadiens, la direction doit porter des jugements et se servir d'hypothèses et d'estimations qui influent sur la mise en œuvre des méthodes comptables et sur les montants de l'actif, du passif, des produits et des charges constatés. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui les sous-tendent sont examinées régulièrement. Les changements d'estimations comptables sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont survenus et au cours des périodes ultérieures concernées.

Les éléments importants qui font l'objet d'estimations significatives de la direction sont l'évaluation des avantages sociaux futurs, la durée de vie utile des immobilisations corporelles et des actifs incorporels, l'évaluation des stocks, le pourcentage d'achèvement des travaux en cours et l'évaluation des charges à payers, des passifs éventuels et des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

3. Modifications comptables à venir

L'ACSTA va adopter les Normes internationales d'information financière (IFRS) pour son exercice financier débutant le 1er avril 2011. L'ACSTA a terminé la planification et l'évaluation de son plan de transition de même que l'analyse et la phase de développement de ses méthodes comptables. L'ACSTA met présentement en œuvre le plan d'action développé au cours de la phase d'analyse et de développement des méthodes comptables qui implique la création de nouveaux comptes et d'un modèle d'états financiers, ainsi que des modifications aux systèmes et aux processus. La transition des PCGR canadiens présentement utilisés aux IFRS est un projet majeur qui va affecter de façon significative la position financière et les résultats des opérations déclarés de l'ACSTA.

4. Crédits parlementaires

Les crédits parlementaires approuvés et les montants utilisés par l'ACSTA au cours de l'exercice sont les suivants :

	2011	2010
Crédits parlementaires approuvés	**577 646 $**	615 941 $
Crédits parlementaires inutilisés (exploitation)	**(6 504)**	(18 761)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	**(3 959)**	(8 960)
Total des crédits parlementaires utilisés	**567 183 $**	588 220 $

Les crédits parlementaires ont été utilisés comme suit :

Financement de l'exploitation	**512 249 $**	472 303 $
Financement des immobilisations (note 11)	**54 934**	115 917
Crédits parlementaires utilisés	**567 183 $**	588 220 $

5. Créances

Les créances sont composées des éléments suivants :

	2011	2010
Crédits parlementaires	**52 183 $**	103 219 $
Taxe sur les produits et services et taxe de vente harmonisée à recouvrer	**17 044**	7 720
Taxes de vente provinciales à recouvrer	**1 369**	1 578
Autres	**129**	71
	70 725 $	112 588 $

6. Stocks

Les stocks de l'ACSTA sont composés des éléments suivants :

	2011	2010
Pièces de rechange	**19 688 $**	17 710 $
CIZR	**1 107**	1 904
Uniformes	**990**	81
	21 785 $	19 695 $

Au cours de l'exercice, des stocks d'une valeur totale de 1 468 $ (4 352 $ en 2010) ont été comptabilisés en charges. Cela comprend un montant de 523 $ (812 $ en 2010) attribuable à la réduction de valeur des stocks à leur valeur de réalisation nette.

7. Immobilisations corporelles et actifs incorporels

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2011	Valeur comptable nette 2010
Immobilisations corporelles :				
Matériel de CPE	**133 019 $**	**59 798 $**	**73 221 $**	44 682 $
Matériel de CBE	**643 135**	**411 369**	**231 766**	266 823
Matériel de CNP	**9 602**	**2 290**	**7 312**	2 506
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	**8 644**	**4 551**	**4 093**	2 822
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	**25 894**	**11 558**	**14 336**	4 722
Mobilier et matériel de bureau	**729**	**511**	**218**	385
Améliorations locatives	**12 266**	**8 272**	**3 994**	5 594
Travaux en cours	**35 005**	**–**	**35 005**	78 387
Total des immobilisations corporelles	**868 294 $**	**498 349 $**	**369 945 $**	405 921 $
Actifs incorporels :				
Logiciels acquis à l'externe	**4 484 $**	**3 731 $**	**753 $**	1 664 $
Logiciels générés à l'interne	**17 309**	**8 559**	**8 750**	2 438
Travaux en cours	**3 346**	**–**	**3 346**	7 267
Total des actifs incorporels	**25 139 $**	**12 290 $**	**12 849 $**	11 369 $
Total des immobilisations corporelles et des actifs incorporels	**893 433 $**	**510 639 $**	**382 794 $**	417 290 $

Le coût et l'amortissement cumulé au 31 mars 2010 totalisaient 857 744 $ et 451 823 $, respectivement, pour les immobilisations corporelles, et 20 705 $ et 9 336 $, respectivement pour les actifs incorporels.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 50 191 $ (111 920 $ en 2010) et des actifs incorporels d'une valeur de 6 002 $ (5 868 $ en 2010). Cela comprend un montant de 211 $ (950 $ en 2010) au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de l'exercice. Le montant global des actifs incorporels amortissables qui ont été acquis au cours de l'exercice est de 1 204 $ (796 $ en 2010). Le montant global des actifs incorporels amortissables qui ont été générés en interne au cours de l'exercice est de 4 798 $ (5 072 $ en 2010).

La direction a établie que certain frais de développement concernant des logiciels générés à l'interne ne rencontre plus les critères de capitalisation, car le champ d'application a évolué au cours de l'exercice. Le résultat est la passation à la charge à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis de 476 $ (0 $ en 2010) d'actifs incorporels.

Au cours de l'exercice, la durée de vie utile estimative des frais d'intégration concernant une partie du matériel de contrôle a été révisée de 7 à 10 ans afin de refléter plus adéquatement la gestion du cycle de vie de ces actifs. Ce changement d'estimation comptable a été comptabilisé de façon prospective et a diminué la charge d'amortissement de l'exercice de 28 999 $. La diminution de la charge d'amortissement est entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement d'immobilisations reporté. Il est impraticable d'estimer l'impact de révision sur la charge d'amortissement des exercices ultérieurs.

De plus, la durée de vie utile estimative d'une partie du matériel de contrôle reliée aux aéroports de Winnipeg et d'Edmonton a été réduite afin de refléter la date de mise au rancard. Ce changement d'estimation comptable a été comptabilisé de façon prospective et a augmenté

7. Immobilisations corporelles et actifs incorporels (suite)

la charge d'amortissement de l'exercice de 1 682 $. L'augmentation de la charge d'amortissement est entièrement compensée par l'augmentation de l'amortissement du financement d'immobilisations reporté. Le changement d'estimations comptables devrait augmenter la charge d'amortissement ainsi que l'amortissement du financement d'immobilisations reporté des exercices 2011-2012 et 2012-2013 de 1 260 $ et 30 $ respectivement. Au cours des exercices 2013-2014 à 2016-2017, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement d'immobilisations reporté diminuera d'un total de 2 972 $.

8. Créditeurs et charges à payer

Les créditeurs et charges à payer sont composés des éléments suivants :

	2011	2010
Acquisition d'immobilisations et entretien du matériel	**34 141 $**	66 610 $
Fournisseurs de services de contrôle	**27 857**	35 823
Frais relatifs aux employés	**3 807**	3 427
Ordinateurs et logiciels	**2 312**	1 203
Taxes	**1 995**	946
Programme de la CIZR	**491**	2 024
Divers	**7 521**	6 067
	78 124 $	116 100 $

9. Avantages sociaux futurs

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

	Régimes de retraite		**Autre régime d'avantages sociaux**	
	2011	2010	**2011**	2010
Variation de la juste valeur des actifs des régimes				
Juste valeur des actifs des régimes à l'ouverture de l'exercice	**46 234 $**	30 173 $	**– $**	– $
Cotisations de l'ACSTA	**9 391**	9 762	**34**	32
Cotisations des participants aux régimes	**2 210**	1 702	**–**	–
Versements et transferts de prestations	**(1 703)**	(103)	**(34)**	(32)
Rendement réel des actifs des régimes	**3 823**	4 700	**–**	–
Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice	**59 955 $**	46 234 $	**– $**	– $
Variation de l'obligation au titre des prestations constituées				
Obligation au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	**38 718 $**	25 860 $	**4 347 $**	2 960 $
Cotisations des participants aux régimes	**2 210**	1 702	**–**	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 980**	1 843	**446**	336
Intérêts débiteurs	**2 929**	2 201	**322**	246
Versements et transferts de prestations	**(1 703)**	(103)	**(34)**	(32)
Pertes actuarielles	**11 684**	7 215	**2 432**	837
Obligation au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	**56 818 $**	38 718 $	**7 513 $**	4 347 $

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2011	2010	**2011**	2010
Rapprochement de la situation de capitalisation				
Excédent (déficit) des régimes	**3 137 $**	7 516 $	**(7 513) $**	(4 347) $
Ajustement des cotisations au cours de l'exercice	**6 428**	3 040	**–**	–
Coût non amorti des services passés	**459**	503	**139**	176
Pertes (gains) actuariels nets non amortis	**11 670**	409	**1 853**	(588)
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	**21 694 $**	11 468 $	**(5 521) $**	(4 759) $

À la clôture de l'exercice, l'actif au titre des prestations constituées s'élevait à 20 035 $ (10 729 $ en 2010) pour le RRE et à 1 659 $ (739 $ en 2010) pour le RRS.

L'obligation au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes en position déficitaire s'établissent comme suit :

	Autre régime d'avantages sociaux	
	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées	**7 513 $**	4 347 $
Juste valeur des actifs des régimes	**–**	–
Situation de capitalisation – déficit	**7 513 $**	4 347 $

Selon la juste valeur des régimes au 31 décembre, les actifs des régimes se composent come suit :

Catégories d'actif	**2011**	2010
Titres de capitaux propres	**64 %**	64 %
Titres de créances	**34 %**	34 %
Compte d'impôt remboursable à l'Agence du revenu du Canada	**2 %**	2 %
	100 %	100 %

Les composantes des coûts au titre des prestations déterminées de l'exercice clos le 31 mars s'établissent comme suit :

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2011	2010	**2011**	2010
Coût net encouru au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 980 $**	1 843 $	**446 $**	336 $
Intérêts débiteurs	**2 929**	2 201	**322**	246
Pertes (gains) actuariels	**11 684**	7 215	**2 432**	837
Rendement réel des actifs des régimes	**(3 823)**	(4 700)	**–**	–
Coût des avantages sociaux engagé au cours de l'exercice	**13 770 $**	6 559 $	**3 200 $**	1 419 $

9. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2011	2010	**2011**	2010
Coût net des avantages sociaux constaté au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 980 $**	1 843 $	**446 $**	336 $
Intérêts débiteurs	**2 929**	2 201	**322**	246
Rendement prévu des actifs des régimes	**(3 439)**	(2 018)	**–**	–
Amortissement du coût des services passés	**43**	43	**36**	36
Amortissement des pertes (gains) actuariels nets	**39**	(111)	**(8)**	(71)
Coût net des avantages sociaux constaté au cours de l'exercice	**2 552 $**	1 958 $	**796 $**	547 $

En 2011, les paiements en espèces au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations versées par l'ACSTA à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de son autre régime d'avantages sociaux sans capitalisation, se sont élevés à 12 812 $ (10 773 $ en 2010). Ces paiements en espèces comprenaient aussi des cotisations supplémentaires de 7 121 $ (6 300 $ en 2010) versées au RRE et de 760 $ (176 $ en 2010) versées au RRS en 2011 pour combler un déficit des régimes révélé par des évaluations actuarielles exécutées en 2009.

Les hypothèses importantes qui ont été utilisées relativement aux taux moyens pondérés pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont les suivantes :

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2011	2010	**2011**	2010
Taux de rendement prévu des actifs des régimes pour établir le coût des avantages sociaux	**6,85 %**	5,65 %	**S. O.**	S. O.
Taux d'actualisation pour le coût des avantages sociaux	**6,75 %**	7,50 %	**6,75 %**	7,50 %
Taux d'actualisation pour l'obligation au titre des prestations constituées	**5,75 %**	6,75 %	**5,75 %**	6,75 %
Inflation pour le coût des avantages sociaux	**2,25 %**	2,50 %	**2,25 %**	2,50 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations constituées	**2,25 %**	2,25 %	**2,25 %**	2,25 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	**4,25 %**	4,25 %	**4,25 %**	4,25 %

Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé	**2011**	2010
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**8,00 %**	8,38 %
Taux tendanciel final du coût des soins de santé	**5,00 %**	5,00 %
Année d'atteinte du taux final	**2021**	2018

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance-maladie. Une augmentation ou une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient comme suit pour l'exercice clos le 31 mars 2011 :

	Augmentation	Diminution
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	208 $	(150) $
Obligation au titre des prestations constituées	1 705 $	(1 272) $

10. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

L'ACSTA a établi qu'elle avait des obligations liées à la mise hors service de certains matériels de CPE, CBE et CNP et contrats de location. Elle prévoit que ces obligations seront réglées entre 2011 et 2018.

Le montant non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est de 3 819 $ (7 880 $ en 2010). Le passif pour les flux de trésorerie prévus a été actualisé au taux sans risque courant ajusté en fonction de la qualité de crédit se situant entre 2,47 % et 4,46 % (de 2,47 % à 4,46 % en 2010).

Les autres hypothèses utilisées par la direction pour déterminer la valeur comptable des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont le taux d'inflation prévu jusqu'au règlement et les primes relatives aux risques du marché pour les circonstances imprévisibles.

Le rapprochement du passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations s'établit comme suit :

	2011	2010
Solde à l'ouverture de l'exercice	**7 112 $**	11 994 $
Révision des flux de trésorerie estimatifs	**(4 220)**	(5 671)
Passifs engagés au cours de l'exercice	**211**	950
Gain lors du règlement	**(919)**	(242)
Charge de désactualisation	**194**	81
Solde à la clôture de l'exercice	**2 378 $**	7 112 $

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a conclu une entente contractuelle avec un fournisseur pour la cession d'actifs. En raison de l'entente, la direction a révisé ses estimations des flux de trésorerie non actualisés nécessaires au règlement des obligations liées à la mise hors service des immobilisations afin de mieux refléter les coûts identifiés par l'entente contractuelle. Le changement d'estimations a diminué les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations ainsi que la valeur de l'actif relié de 4 220 $. Le changement d'estimations a été comptabilisé en fin d'exercice sur une base prospective. Par conséquent, le changement d'estimations n'a eu aucun impact sur les charges d'amortissement et de désactualisation de l'exercice courant. Il est impraticable d'estimer l'impact de révision sur la charge d'amortissement des exercices ultérieurs.

11. Financement d'immobilisations reporté

Le rapprochement du financement d'immobilisations reporté s'établit comme suit :

	2011	2010
Financement d'immobilisations reporté à l'ouverture de l'exercice	**414 983 $**	407 181 $
Crédits parlementaires utilisés pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	**54 934**	115 917
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	**(86 191)**	(108 115)
Financement d'immobilisations reporté à la clôture de l'exercice	**383 726 $**	414 983 $

12. Charges

L'ACSTA mène ses activités en se servant d'une structure organisationnelle par fonctions. L'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis présente les charges d'exploitation par fonctions. Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation selon leur nature :

	2011	2010
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	**365 442 $**	336 260 $
Amortissement des immobilisations corporelles	**80 343**	105 267
Frais relatifs aux employés	**53 393**	46 998
Entretien du matériel	**38 700**	38 363
Autres frais d'administration	**30 149**	30 578
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	**6 456**	5 584
Amortissement des actifs incorporels	**3 722**	2 168
Fournitures de contrôle et biens non durables	**2 405**	2 487
Formation et certification	**2 395**	1 551
Communication et sensibilisation du public	**1 728**	3 776
CIZR	**797**	951
Pièces de rechange du matériel et frais d'entreposage	**576**	2 822
Charges de désactualisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	**194**	81
	586 300 $	576 886 $

Les autres frais d'administration comprennent les frais de déplacement, les charges autres qu'en immobilisations pour les ordinateurs, les fournitures de bureau, les services professionnels, les assurances, les loyers, et les coûts de réseaux et de téléphonie.

13. Instruments financiers

Juste valeur

Les instruments financiers ont été comptabilisés à la juste valeur et classés selon une hiérarchie qui reflète le poids relatif des données utilisées pour réaliser les évaluations. La hiérarchie des justes valeurs se compose des niveaux suivants :

- Niveau 1 : des prix (non rajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques.
- Niveau 2 : des données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement (à savoir des prix) ou indirectement (à savoir des données dérivées de prix).
- Niveau 3 : des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

La juste valeur de l'encaisse a été établie en fonction du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs. En raison de leur nature à court terme, et du temps qu'il reste jusqu'à l'échéance, la valeur comptable des créditeurs et charges à payer représente approximativement leur juste valeur.

Tous les instruments financiers résultent d'activités effectuées dans le cours normal des activités de l'ACSTA.

13. Instruments financiers (suite)

Risque associé aux instruments financiers

(i) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. L'ACSTA est exposée au risque de change en raison de créditeurs et charges à payer qui sont libellés dans une devise autre que le dollar canadien (CAN), qui est sa devise fonctionnelle. La direction surveille l'exposition aux fluctuations du change, mais elle n'utilise pas de stratégie de couverture extérieure pour compenser l'effet de ces fluctuations.

Au 31 mars 2011, les créditeurs et charges à payer comprennent des soldes libellés en dollars américains (US) qui totalisent 5 121 $ (5 061 $ CAN) (18 831 $ US et 19 124 $ CAN en 2010).

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de 248 $ (956 $ en 2010) des résultats nets.

(ii) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouve des difficultés à honorer ses obligations associées aux passifs financiers qui sont réglés en livrant des liquidités ou en transférant un actif financier. L'ACSTA gère son risque de liquidité en préparant et en surveillant les prévisions détaillées des flux de trésorerie de ses opérations et de ses activités d'investissement et de financement anticipées. Le risque de liquidité est faible, car l'ACSTA ne dispose pas de titres de créance à régler, et reçoit régulièrement du financement du gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énumérés ci-dessous représentent l'exposition maximale au risque de liquidité de l'ACSTA. Les tableaux suivants résument les échéances contractuelles des passifs financiers :

	Moins de 3 mois	**3 à 6 mois**	**6 mois à 1 an**	**2011**
Créditeurs et charges à payer	**77 031 $**	**– $**	**1 093 $**	**78 124 $**

	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	2010
Créditeurs et charges à payer	114 299 $	164 $	1 637 $	116 100 $

14. Engagements

Contrats de location-exploitation

L'ACSTA a conclu des contrats de location-exploitation pour du matériel et des locaux. Les loyers annuels minimaux selon les termes de ces contrats sont les suivants :

Exercice se terminant le 31 mars	
2012	**13 616 $**
2013	**9 886**
2014	**6 091**
2015	**4 635**
2016	**3 971**
2017 et après	**6 609**
	44 808 $

Autres obligations contractuelles

L'ACSTA a conclu divers contrats pour des achats de matériel, des services de contrôle et d'entretien du matériel qui sont soumis à l'approbation des crédits parlementaires. Les obligations sont les suivantes :

Exercice se terminant le 31 mars	
2012	**342 809 $**
2013	**65 069**
2014	**30 354**
2015	**23 495**
2016	**20 596**
2017 et après	**31**
	482 354 $

15. Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée, en termes de propriété commune, aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du 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*. Ces opérations entre apparentés sont conclues selon les modalités commerciales usuelles qui s'appliquent à tous les particuliers et entreprises, et sont évaluées à la valeur d'échange.

Au 31 mars 2011, l'ACSTA devait un montant de 1 600 $ (1 782 $ en 2010) aux apparentés. Ce montant, qui a été comptabilisé dans les créditeurs et charges à payer, ne porte pas intérêt, n'est pas garanti et est à payer à la clôture de l'exercice.

Au 31 mars 2011, le gouvernement du Canada devait 69 227 $ (110 939 $ en 2010) à l'ACSTA. Ce montant a été comptabilisé dans les créances. Les sommes dues sont liées aux crédits parlementaires et aux taxes à recouvrer. Elles ne portent pas intérêt, ne sont pas garanties et sont exigibles à la clôture de l'exercice.

16. Gestion du capital

L'ACSTA obtient du Parlement des crédits en capital et de fonctionnement pour répondre à ses obligations financières et à ses besoins stratégiques. En tant que société d'État, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui lui interdit généralement d'emprunter de l'argent.

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. Elle atteint cet objectif conformément à la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État*, en prélevant du Trésor fédéral les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

L'ACSTA définit et calcule ainsi son capital :

	2011	2010
Encaisse	**7 335 $**	3 512 $
Créances	**70 725**	112 588
Créditeurs et charges à payer	**(78 124)**	(116 100)
	(64) $	– $

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA sont inchangés depuis le 31 mars 2010. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

17. Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie et informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

La variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie s'établit comme suit :

	2011	2010
Diminution (augmentation) des créances	**20 652 $**	(19 815) $
Diminution (augmentation) des stocks	**(2 090)**	738
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	**182**	(5)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	**(5 536)**	24 715
	13 208 $	5 633 $

Le produit d'intérêts reçu et comptabilisé pour l'exercice clos le 31 mars 2011 est de 445 $ (198 $ en 2010).

La variation dans les créances exclut un montant de 21 211 $ (23 233 $ en 2010) pour le financement d'immobilisations.

La variation dans les créditeurs et charges à payer exclut un montant de 32 440 $ (21 355 $ en 2010) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.

Les activités d'investissement hors trésorerie comprennent des recettes de 1 045 $ (643 $ en 2010) relatives aux produits de la cession d'immobilisations corporelles reçus sous la forme de notes de crédit d'un fournisseur. En outre, aucun dépôt payé d'avance (238 $ en 2010) n'a été utilisé durant l'exercice considéré pour l'acquisition d'immobilisations corporelles.

18. Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA reçoit des demandes d'indemnisation financière de diverses parties. Ces demandes pourraient représenter des passifs véritables si un ou plusieurs événements futurs se concrétisaient. 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. Au 31 mars 2011, 18 $ (30 $ en 2010) ont été comptabilisés comme passifs éventuels.

L'ACSTA est aussi soumise à des contrôles fiscaux effectués par diverses administrations fiscales. Dans la mesure où il est probable que des cotisations devront être payées par l'ACSTA à la suite d'un contrôle fiscal, et que les montants peuvent être estimés raisonnablement, une provision est comptabilisée dans les états financiers. Pour l'exercice considéré, une provision de 266 $ (0 $ en 2010) et une charge ont été comptabilisées au titre d'une cotisation estimative découlant d'un contrôle fiscal pour les taxes de vente provinciales effectué au cours de l'exercice.

L'ACSTA a été désignée comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts. Bien qu'aucune somme n'ait été précisée dans la déclaration, le conseiller juridique a indiqué à la direction qu'il s'agissait d'une demande de plusieurs millions de dollars. La direction estime qu'elle dispose d'une solide défense. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice en rapport à ce cas.

19. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour être conformes à la présentation adoptée en 2011.