

# RAPPORT ANNUEL 2004



# COLLABORATION



Administration canadienne  
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport  
Security Authority

Canada 



# COLLABORATION





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



**Pour plus d'information, visitez notre site Web à l'adresse :**

[www.acsta-catsa.gc.ca](http://www.acsta-catsa.gc.ca)

**Communiquez avec nous à :**

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien  
99, rue Bank, 13<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

**Téléphone**  
1 (888) 294-2202

**Télécopieur**  
(613) 993-7626

**Courrier électronique**  
[feedback@catsa-acsta.gc.ca](mailto:feedback@catsa-acsta.gc.ca)

La présente publication est imprimée et reliée au Canada  
**N° de catalogue** CC401-2004  
ISBN 0-662-68200-9



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

RAPPORT ANNUEL 2004



# T ABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	9
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION .....	11
1 INTRODUCTION .....	15
2 ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS .....	21
Activités autorisées .....	21
Contrôle préembarquement .....	21
Supervision et communication accrues avec les fournisseurs de services de contrôle .....	25
Contrôle des bagages enregistrés (CBE) .....	27
Contrôle des non-passagers .....	28
Carte d'identité pour les zones réglementées .....	29
Programme canadien de protection des transporteurs aériens .....	30
Ententes de contribution pour les services de police aux aéroports .....	30
<b>Renforcer et appuyer notre mandat</b> .....	<b>31</b>
Hausser la barre : formation et certification .....	31
Communication avec les voyageurs .....	32
Réseau de la sûreté .....	33
Préparer l'avenir .....	35
D'hier à aujourd'hui : avant et après l'entrée en scène de l'ACSTA .....	36
3 <b>APERÇU DU RENDEMENT</b> .....	<b>39</b>
Rendement par rapport aux objectifs .....	39
4 <b>RESPONSABILISATION</b> .....	<b>45</b>
Pratiques de gestion responsables .....	45
Rapport sur le rendement .....	47
Vérification et surveillance .....	48
Rapport de l'administration .....	49
Demandes relatives à la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et à la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> .....	49
Langues officielles .....	49
5 <b>GOVERNANCE</b> .....	<b>53</b>
Conseil d'administration de l'ACSTA .....	54
Comités du Conseil d'administration .....	56
Équipe des cadres de l'ACSTA .....	58
Gestion de l'équipe .....	59
Engagement envers la communauté .....	59
6 <b>ÉTATS FINANCIERS</b> .....	<b>63</b>
Discussion et analyse de la direction .....	63
Déclaration de la responsabilité de la direction .....	67
Rapport du vérificateur .....	68
États financiers .....	69
ANNEXE A .....	85





# M

## ESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

---

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), société d'État, a vu le jour il y a plus de deux ans. L'ACSTA, maintenant dans sa troisième année, atteint la maturité en tant qu'institution.

L'objectif de l'ACSTA n'a pas changé tout au long de son développement. L'ACSTA est une organisation de sécurité vouée à garder les menaces éventuelles à l'écart des aéronefs civils et des aéroports du Canada.

En 2003-2004, l'ACSTA s'est concentrée sur l'amélioration de la sécurité des voyageurs en rayonnant sur le plan international, tout en agissant à l'échelle locale. Deux conférences majeures commanditées par l'ACSTA ont attiré des partenaires et des experts de la « communauté internationale » afin de faciliter la réflexion de l'ACSTA sur son important mandat et la manière dont elle fait face au défi de la lutte contre le terrorisme international dont la violence pourrait être dirigée contre les aéronefs civils et les aéroports canadiens.

En janvier 2004, le Conseil d'administration de l'ACSTA a organisé le symposium « Vivre avec le risque ». Les experts de pointe en matière de sécurité et de risque du Canada, des États-Unis, d'Europe et d'Australie y ont assisté. Les participants ont tenu des discussions élargies sur la manière dont les sociétés du XXI<sup>e</sup> siècle peuvent faire face au défi du terrorisme et dont les sociétés libres peuvent le mieux gérer et atténuer les risques associés à ce défi.

« Vivre avec le risque » a été suivi par un sommet international organisé par Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA. Ce sommet portait sur les défis opérationnels auxquels sont confrontés les organismes homologues de l'ACSTA dans le monde entier.



Grâce à ces conférences et à de nombreux autres contacts, l'ACSTA s'efforce de s'assurer qu'elle est à l'avant-garde de la sûreté du transport aérien mondial et que les services qu'elle assure au Canada continuent d'être parmi les meilleurs du monde entier.

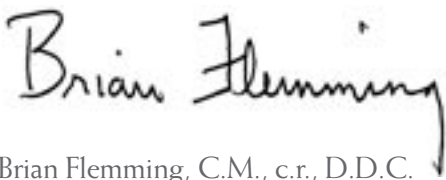
Fidèle à sa politique de visiter toutes les régions du Canada, le Conseil d'administration de l'ACSTA s'est réuni à six occasions à Montréal, Kelowna, Ottawa et Halifax. En décembre 2003, il s'est réuni à huis clos afin de discuter des questions relatives à la gouvernance et d'entamer un processus d'évaluation du Conseil d'administration.

Afin de se conformer aux nouvelles normes plus strictes imposées à toutes les sociétés d'État fédérales, l'ACSTA a créé un nouveau comité de gouvernance et des candidatures en 2004.

L'année prochaine, l'ACSTA commencera à préparer l'examen prévu par la loi qui doit être mené au cours de sa cinquième année d'exploitation, à savoir 2006-2007.

Au nom du Conseil d'administration, je remercie l'équipe de gestion de l'ACSTA pour son dévouement et son travail acharné au cours de l'an passé. J'aimerais également remercier nos fournisseurs de services à travers le Canada et tous leurs employés pour le haut niveau de professionnalisme qu'ils ont atteint. Le Conseil d'administration est fier de toute l'équipe de l'ACSTA.

Enfin, je veux rendre hommage au Conseil d'administration de l'ACSTA pour son important service au public en 2003-2004. En particulier, je tiens à remercier un membre du Conseil d'administration qui prend sa retraite, Mme Ghislaine Richard, de Montréal, qui était la première vice-présidente de l'ACSTA, pour sa contribution très spéciale au succès de l'ACSTA au cours de ses deux premières années d'existence.



Brian Flemming, C.M., c.r., D.D.C.  
Président, ACSTA

# M

## ESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

---

Notre défi est imposant mais il est aussi motivant car l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a été créée afin de sauver des vies en rendant les aéroports et le transport aérien canadiens plus sûrs.

Les voyageurs, les employés et les transporteurs comptent sur nous pour instaurer un environnement sûr et à toute épreuve afin que nos aéroports soient sécuritaires malgré les menaces.

Tout ce que nous faisons, du point de vue technique comme humain, vise uniquement à protéger les gens qui utilisent les aéroports et les voies aériennes canadiens. Nous jouons aussi un rôle central dans un secteur d'activité économique majeur; notre travail contribue au développement et à la viabilité de l'industrie du transport aérien.

Le 1er avril 2004, l'ACSTA a célébré son deuxième anniversaire. Malgré sa jeunesse, le rendement de l'organisation a atteint un degré de maturité correspondant à celui nécessaire pour remplir le mandat que le Parlement lui a confié.

Nous prenons ce mandat très au sérieux et, par conséquent, nous avons mis en œuvre une série de mesures pour nous assurer de le remplir complètement, sans faire aucun compromis. Nous faisons également partie d'un effort plus vaste de sécurité publique qui mobilise les forces de police et les services du renseignement du Canada dans un contexte de coopération internationale encore jamais vu. L'ACSTA fait partie intégrante d'une stratégie visant à prévenir, détecter et protéger, une stratégie qui répond aux nouveaux défis auxquels le monde fait face en matière de sécurité civile. Nous sommes un filet protecteur qui empêche que le transport aérien ne serve de cible à la commission d'actes criminels ou d'instrument pour les perpétrer.



Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, Winston Churchill ne cessait de répéter que la défaite n'était pas une option. Dans la même veine, nous, de l'ACSTA, croyons que nous n'avons pas le droit de faire d'erreur. J'ai dit à toute l'équipe que nous n'avions aucune marge d'erreur. Tolérance zéro, aucune excuse. Nous avons l'obligation d'obtenir des résultats à un niveau que peu de personnes partagent.

L'obligation est précisément ce qui nous stimule et qui nous garde alertes, vigilants et innovateurs. En lisant ce rapport annuel, vous constaterez qu'en tout juste deux ans nous avons acquis, déployé et installé des systèmes de détection des explosifs dans les aéroports du Canada. Nous avons conclu de nouveaux contrats avec des fournisseurs de services de contrôle et nous avons trouvé des façons nouvelles et novatrices de motiver ces fournisseurs et leur personnel. Les nouveaux contrats témoignent des efforts de l'ACSTA d'adapter le modèle qu'elle a hérité et d'instaurer une nouvelle façon de faire les choses.

Nous avons poursuivi la mise en œuvre de notre programme multi-niveaux de formation et de certification pour des milliers d'agents de contrôle. Nous avons créé un nouvel uniforme standard pour ces agents afin de faire preuve d'une plus grande uniformité dans les divers aéroports et d'augmenter la fierté ressentie par ces travailleurs de première ligne. Nous avons inauguré un nouveau centre de communications sur la sûreté qui permettra d'assurer une plus grande uniformité et d'intervenir rapidement en cas d'incident. Nous avons également procédé à des changements importants au niveau de la sûreté des zones réglementées des aéroports en instaurant une nouvelle carte d'identité comportant un dispositif biométrique et un nouveau programme de contrôle pour le personnel des aéroports ayant accès aux zones réglementées.

En résumé, nous déployons une série de mesures dans le cadre d'un plan d'action clair et cohérent. Dorénavant, une approche unique s'appliquera sans compromis dans chaque aéroport, avec le même degré de rigueur et de détermination.

L'année 2003 a été une année d'activités fructueuses qui a permis à l'organisation de faire sa marque en matière de sûreté des aéroports et du transport aérien au Canada. L'une de nos principales réalisations fut sans aucun doute l'instauration d'une culture commune partagée par toute l'équipe et axée sur une mission claire ainsi que sur les valeurs qui sont cruciales pour mener à bien notre mandat. Le consensus à cet égard constitue une arme puissante pour protéger les gens. Nous collaborons comme jamais auparavant parce que nous sommes convaincus que nous devons le faire pour sauver des vies. Nous créons un environnement plus sûr de manière à ce que les passagers vivent une expérience positive et plaisante mais qui reste sécuritaire.

Pour conclure, je tiens à remercier personnellement tous les membres du personnel de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle ainsi que leurs employés, les partenaires, incluant Transports Canada, et notre Conseil d'administration de leur assistance et de leur engagement.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Duchesneau', with a long horizontal stroke extending to the right.

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



En matière de sûreté du transport aérien, on peut avoir ses différences, mais un objectif unique nous anime certainement tous : rendre les déplacements aériens sûrs et protéger la sécurité de nos citoyens.

# 1 INTRODUCTION

---

Bien que le Canada ait toujours possédé l'un des systèmes les plus sûrs et les plus sécuritaires de transport aérien au monde, son engagement pour l'amélioration continue est constant. Il est essentiel que les vies soient protégées et que les frontières internationales demeurent ouvertes aux personnes et aux biens.

Avec la création de l'ACSTA, le gouvernement du Canada a amélioré de manière importante la protection des Canadiens en protégeant les éléments clés du système de sûreté du transport aérien.

Chaque année, des millions de Canadiens arrivent aux aéroports, enregistrent leurs bagages, et se dirigent vers un point de contrôle de la sûreté avant de monter à bord des aéronefs. Partout au pays, ils sont accueillis par des personnes portant l'uniforme de l'ACSTA – les agents de contrôle. Sous la supervision de leurs employeurs respectifs, les fournisseurs de services de contrôle, ces professionnels offrent un service courtois, efficace et efficace. L'ACTSA fournit les équipements perfectionnés pour contrôler les individus et leurs effets personnels dans le but de s'assurer qu'aucun objet interdit et constituant une menace n'est transporté à bord d'un aéronef.

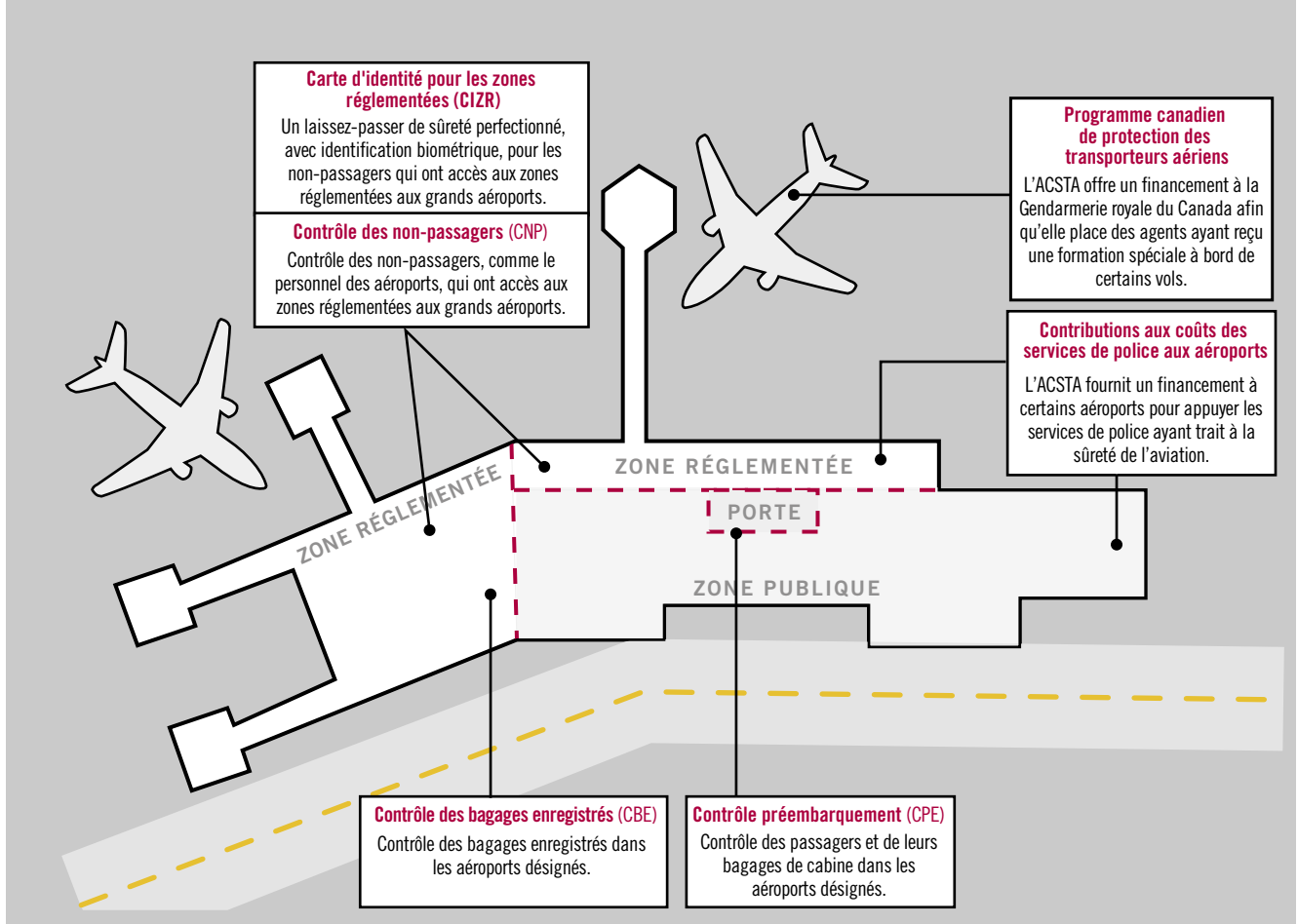
À l'insu des passagers, les agents de contrôle assument également d'autres responsabilités connexes. Les non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports sont aussi contrôlés par ces professionnels à l'excellente formation.

L'ACSTA contribue aussi à la présence policière accrue dans les aéroports et à bord des aéronefs.

Avec la collaboration de ses partenaires, l'ACSTA utilise l'un des systèmes de contrôle les plus sûrs au monde. À chaque étape, à partir de l'élaboration jusqu'à la mise en œuvre et à l'occasion des mises à niveau continues, l'ACSTA collabore avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle, les aéroports, les compagnies aériennes, les services de police et de nombreux autres intervenants. Au Canada, la sûreté est une responsabilité partagée.

L'ACSTA a élaboré les énoncés de mission et de vision suivants pour inspirer et guider tous les membres de son équipe dans l'exercice de leur rôle.





**L'ACSTA : Un partenaire qui satisfait aux exigences des aéroports et des transporteurs aériens en matière de sûreté.**

## Mission

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

## Vision

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est un leader mondial dans le domaine de la sûreté du transport aérien par son engagement envers sa mission ainsi que par l'excellence aux niveaux opérationnel et administratif.

La vision sera réalisée par l'atteinte d'un certain nombre d'objectifs :

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

## En quoi consiste le mandat de l'ACSTA?

Le mandat de l'ACSTA comprend six programmes :

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

Dans le processus de contrôle, les passagers et leurs bagages de cabine font l'objet d'un examen pour s'assurer que les objets interdits, par exemple les couteaux, les armes à feu, les dispositifs incendiaires, les explosifs ou tout autre objet constituant une menace ne sont pas transportés à bord de l'avion. L'ACSTA est chargée du contrôle aux 89 aéroports énumérés à l'Annexe A.

### 2 *Contrôle des bagages enregistrés*

Au moyen d'équipements de pointe pour la détection des explosifs, l'ACSTA se charge du contrôle des bagages enregistrés aux aéroports énumérés à l'Annexe A. Cette responsabilité englobe l'achat, l'installation, la mise à l'essai, l'exploitation et l'entretien de l'équipement.

### 3 *Contrôle des non-passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports*

Un non-passager est une personne qui travaille dans un aéroport, qui se rend à un aéroport pour fournir un service ou livrer des marchandises, ou qui circule dans un aéroport et qui doit avoir accès aux zones réglementées de l'aéroport, comme les équipages de bord, le personnel du service à la clientèle de la compagnie aérienne, les traiteurs, les préposés à l'entretien et les préposés à la manutention des bagages. Pour rehausser la sûreté aux aéroports, l'ACSTA a assumé la responsabilité du contrôle des non-passagers aux grands aéroports à compter du 16 février 2004.



## Besoin de vigilance

« Il ne pleut pas. C'est Madrid qui pleure. (traduction libre) ». Voilà la réaction de Jorge Mendez, un étudiant de 20 ans qui a vu des millions d'Espagnols descendre dans les rues suite à l'explosion de bombes dans des trains à Madrid, le 11 mars 2004.

Cela s'est produit deux ans et demi, jour pour jour, après les événements tragiques du 11 septembre 2001. Les attaques aux États-Unis et en Espagne démontrent douloureusement l'importance de demeurer vigilant en matière de sûreté dans les transports. Les terroristes peuvent frapper n'importe où, n'importe quand. Les coûts humains, sociaux et économiques de la complaisance dans le domaine de la sûreté sont inacceptables.

Immédiatement après l'explosion des bombes à Madrid, l'Union européenne a fait appel aux États membres pour qu'ils appliquent sur le champ la législation en vigueur en matière de sûreté maritime et aérienne.



### Formation d'agents de contrôle qualifiés

Afin de s'assurer que le contrôle est réalisé par des agents de contrôle qualifiés, l'ACSTA a mis en place son programme national novateur de formation et de certification.

#### 6 *Supervision des Ententes de contribution pour les services de police des aéroports*

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

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

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

#### 5 *Supervision du Programme canadien de protection des transporteurs aériens*

L'ACSTA verse un financement à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour embarquer des agents spécialement entraînés à bord de certains aéronefs commerciaux canadiens. Il s'agit du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA).



L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien doit être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien grâce à son engagement envers sa mission et à son excellence dans le cadre de ses opérations et en tant que société.



Nous sommes tous conscients qu'il n'est pas suffisant de compter uniquement sur la technologie. Il faut compter sur des agents de contrôle hautement qualifiés qui sont en mesure de faire fonctionner le matériel et de prendre une décision finale.

# 2

## ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS

---

### Activités autorisées

#### Contrôle préembarquement

L'ACSTA a pris la décision d'assurer des services de contrôle préembarquement par l'entremise d'un partenariat entre les secteurs public et privé. Ce partenariat, qui implique des contrats avec des fournisseurs de services, représente une autre étape importante de l'évolution des contrôles de sûreté au Canada et de la prestation des services aux voyageurs. Nous avons rehaussé nos normes d'exploitation en incluant des exigences et des lignes directrices plus strictes en termes de rendement et de service à la clientèle.

Le contrôle préembarquement est l'endroit où les passagers sont en contact avec un agent de contrôle. Ce contrôle représente l'aspect le plus visible des opérations de l'ACSTA.

Comme dans le cas de toutes les responsabilités de contrôle faisant partie du mandat de l'ACSTA, Transports Canada établit le cadre réglementaire, l'ACSTA élabore les politiques et procédures de contrôle, et les fournisseurs de services de contrôle assurent la prestation des services en notre nom.

En 2003-2004, une grande partie des efforts déployés par l'ACSTA a consisté à améliorer les opérations de contrôle.

Les voyageurs remarqueront peut-être une certaine uniformité à tous les points de contrôle préembarquement qui se traduit par le nouveau logo et par le nouvel uniforme que portent les agents de contrôle de l'ACSTA, ce qui permet d'identifier les points de contrôle partout au Canada. Ces changements permettent d'offrir un service normalisé aux voyageurs et de susciter le maintien d'une rigueur professionnelle plus intense parmi les agents de contrôle.

L'ACSTA a déployé, comme prévu, des nouveaux équipements des plus perfectionnés à tous les points de contrôle préembarquement avant le 31 décembre 2003, permettant ainsi aux agents de contrôle de disposer de ressources plus importantes. Les agents de contrôle utilisent maintenant des appareils radioscopiques plus perfectionnés, qui offrent des images mieux définies et qui rendent plus facile la détection des objets interdits. Les agents de contrôle ont maintenant accès à des systèmes de détection d'explosifs dont la sensibilité est telle qu'il serait possible de détecter l'équivalent d'une cuillère à table d'explosifs dans une piscine de dimension olympique.



### Excellence du service à la clientèle

L'agent de contrôle Dan Mitchell, de l'Aéroport international d'Edmonton, a été honoré dans le cadre de la présentation « You're Welcome Edmonton Awards » en reconnaissance des services remarquables rendus aux voyageurs aériens. Le Programme national de formation et de certification de l'ACSTA reconnaît l'importance du service à la clientèle. L'ACSTA ainsi que l'employeur de monsieur Mitchell, Aeroguard Inc., sont fiers de l'exemple qu'il a donné à ses collègues agents de contrôle.

L'ACSTA a rehaussé les procédures normalisées d'exploitation, dans le cadre de son engagement à améliorer sans cesse la façon dont les agents de contrôle procèdent au contrôle. L'ACSTA a mis à jour et consolidé ces procédures en un guide de référence, de manière à permettre aux agents de contrôle et aux fournisseurs de services de contrôle d'avoir rapidement accès à l'information requise afin de comprendre et d'exécuter leurs fonctions.

En vertu de la Loi sur l'ACSTA, l'ACSTA dispose de trois moyens pour procéder au contrôle. Elle peut embaucher ses propres employés, conclure une entente avec les aéroports qui fournissent ce service, ou conclure un marché avec des tiers fournisseurs de services de contrôle dans le secteur privé.

Avant la création de l'ACSTA, les transporteurs aériens étaient responsables du contrôle, et ils

passaient des marchés avec des fournisseurs de services de contrôle. Entre le 31 décembre 2002 et le 31 mars 2004, l'ACSTA a passé des marchés avec les fournisseurs de services de contrôle, en se servant d'une version modifiée des contrats conclus avec les transporteurs aériens.

Au cours du dernier exercice, l'ACSTA a examiné ses options de prestation de services et a choisi d'améliorer le modèle actuel.

Suite à l'examen des clauses contractuelles, d'importantes modifications ont été apportées et un appel d'offres ouvert a été lancé.

L'ACSTA a accordé des contrats aux entreprises suivantes :

- Toronto (aéroports de Pearson, de la ville de Toronto et de Buttonville)
  - GARDA OF CANADA.
- Ontario (à l'exception des trois aéroports de Toronto)
  - AEROGUARD EASTERN LTD.
- Prairies (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Yukon et Territoires du Nord-Ouest)
  - AEROGUARD INC.
- Québec
  - SÉCURITÉ KOLOSSAL INC.
- Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve / Labrador)
  - SHANNAHAN'S INVESTIGATION AND SECURITY LIMITED.

- Pacifique– À la suite de difficultés persistantes dans le service à la clientèle, l'ACSTA a choisi de continuer d'avoir recours à GROUP 3 FALCK (CANADA) LTD. et AEROGUARD COMPANY LTD. pour assurer la prestation des services de contrôle dans la région du Pacifique.

L'ACSTA a défini 10 priorités aux termes des nouveaux contrats :

- 1 *La sûreté est notre priorité absolue.* Notre priorité absolue vise à améliorer la sûreté du réseau de transport aérien au Canada.
- 2 *L'amélioration continue.* L'ACSTA travaille sans cesse à améliorer et à renforcer le système de sûreté aérien au Canada, et cette approche doit être maintenue par les fournisseurs de services de contrôle.
- 3 *L'uniformité.* Tous les services de contrôle doivent être uniformes partout au pays.
- 4 *Le service à la clientèle.* Les fournisseurs de services de contrôle doivent assurer la prestation des services en faisant preuve de professionnalisme et de courtoisie.
- 5 *Les pratiques administratives.* Les fournisseurs de services de contrôle doivent communiquer – de façon ponctuelle et précise – les données administratives demandées par l'ACSTA dans le but d'appuyer l'exécution du programme et de rendre les systèmes de renseignements d'affaires de l'ACSTA plus efficaces.
- 6 *Le bilinguisme.* L'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle doivent assurer la conformité à tous les aspects de la *Loi sur les langues officielles*.

- 7 *Le calendrier.* Les fournisseurs de services de contrôle doivent affecter les ressources nécessaires pour assurer des niveaux de service acceptables pendant les périodes d'achalandage dans les aéroports sans compromettre la sûreté.
- 8 *La responsabilisation.* Les fournisseurs de services de contrôle ont la responsabilité de respecter les politiques et procédures de l'ACSTA.
- 9 *La gestion professionnelle et la formation*  
Les fournisseurs de services de contrôle doivent gérer avec efficacité l'emploi du temps de leurs employés pour s'assurer qu'ils reçoivent de la formation ponctuelle.
- 10 *Les rencontres semestrielles et les rapports de rendement.*  
Les fournisseurs de services de contrôle recevront des rapports fréquents de l'ACSTA afin de déterminer s'ils ont atteint les objectifs définis dans chaque secteur de rendement.

Ces dix priorités reflètent la qualité du service offert par les agents de contrôle partout au Canada, alors qu'ils collaborent avec leurs employeurs et l'ACSTA à la prestation des services de contrôle.

## ÉQUITÉ ET VÉRIFICATEURS DU PROCESSUS

Conformément à la Loi sur l'ACSTA, l'ACSTA a adopté des politiques contractuelles qui favorisent l'ouverture, l'équité, la transparence et l'optimisation des ressources.

Afin de s'assurer que le processus de soumission des fournisseurs de services de contrôle satisfaisait à la norme, un vérificateur de l'équité indépendant a coordonné l'ensemble du processus. En outre, lorsque le processus a été achevé, un vérificateur s'est assuré que les mesures appropriées étaient prises.



## TRAVAILLER EN PARTENARIAT

C'est à Transports Canada qu'incombe la responsabilité globale de la politique en matière de sûreté aérienne. Cela comprend la définition des normes réglementaires pour le contrôle et l'utilisation de ses propres inspecteurs pour vérifier le système de contrôle. Les résultats sont partagés avec l'ACSTA en vue d'apporter des améliorations au système.

### **La sécurité est la première responsabilité :**

Les agents de contrôle et leurs employeurs sont les fournisseurs de services les plus importants de l'ACSTA et sont en première ligne dans le cadre de la lutte contre le terrorisme aérien.

**Amélioration continue :** Romeo Manlangit, agent de contrôle à l'Aéroport international de Vancouver, a été le premier stagiaire à obtenir le maximum de points à l'un des examens pratiques de l'ACSTA. « Je m'imagine toujours que c'est ma famille qui franchit le point de contrôle », affirme monsieur Manlangit, « et cette pensée m'amène aussitôt à offrir le meilleur service de contrôle à chaque passager ».

**Uniformité :** Norma Johnson, responsable d'un point de contrôle à l'aéroport de Smithers, en Colombie-Britannique, note que « Dans une petite ville comme Smithers, lorsque les gens voyagent à travers le Canada et voient tout le monde porter le même uniforme, ils sauront que nous ne sommes pas des agents de sécurité ordinaires – nous sommes des agents de contrôle préembarquement qui s'efforcent d'assurer la sécurité des voyageurs ». Les uniformes que portent maintenant tous les agents de contrôle dans l'ensemble du pays fournissent une image uniforme de la sécurité aérienne dans tout le Canada.

**Service à la clientèle :** Lorsqu'il est question de service à la clientèle, Janice Kielly, agente de contrôle à l'Aéroport de Saint-John's, affirme que « Depuis que nous avons reçu notre formation, la relation entre l'agent de contrôle et le passager est plus courtoise et amicale ».

**Pratiques opérationnelles :** L'an passé, les agents de contrôle ont intercepté plus de 600 000 objets à différents points de contrôle canadiens, y compris des couteaux, des bracelets à pointes et des vaporisateurs de poivre.

**Bilinguisme :** Selon Aline Atherton, agente de contrôle à l'Aéroport international de Calgary, « Lorsque je suis à un point de contrôle, je m'adresse d'abord au passager en français, puis en anglais ».

**Calendrier :** À Regina, le jour suivant le match de la Coupe Grey, le trafic a augmenté de 33 pour cent. « Ce jour-là, nous avons eu l'occasion de prouver réellement ce qu'est le travail en équipe », se rappelle Dave Dickie, gestionnaire régional de l'ACSTA dans les Prairies. En plus de bien répartir les ressources, « NAV CANADA, l'Aéroport international de Regina, le fournisseur de services de contrôle ainsi que l'ACSTA ont collaboré, ce qui a permis d'installer des équipements de contrôle supplémentaires et un troisième point de contrôle préembarquement ».

**Responsabilité :** Lorsque nous lui avons demandé de décrire son rôle, Carole Cloutier, agente de contrôle de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, a déclaré fièrement : « Notre travail consiste à conférer un sentiment de sécurité aux passagers lors de leur embarquement dans l'aéronef. Notre travail est très important. Nous sommes la dernière ligne de défense et nous devons nous efforcer de nous assurer que cette ligne est infranchissable en tout temps ».



## Gérer nos équipements

Les aéroports préparent les conceptions de projet pour l'installation des systèmes de détection d'explosifs. L'ACSTA est responsable de l'approbation des conceptions et des budgets des projets.

L'ACSTA acquiert le matériel et l'expédie aux aéroports.

L'ACSTA surveille l'installation effectuée par les aéroports.

Le personnel compétent de l'ACSTA procède à une mise à l'essai rigoureuse du système afin de s'assurer que les normes relatives à la sûreté sont respectées.

L'ACSTA élabore des procédures normalisées d'exploitation pour l'utilisation quotidienne du matériel et des plans d'urgence afin d'être en mesure de répondre aux urgences.

L'ACSTA offre des séances de sensibilisation à Transports Canada, aux aéroports, aux transporteurs aériens et à la police locale.

L'ACSTA forme des agents de contrôle.

L'ACSTA gère l'entretien du matériel sur place.

## Gestion et formation professionnelles :

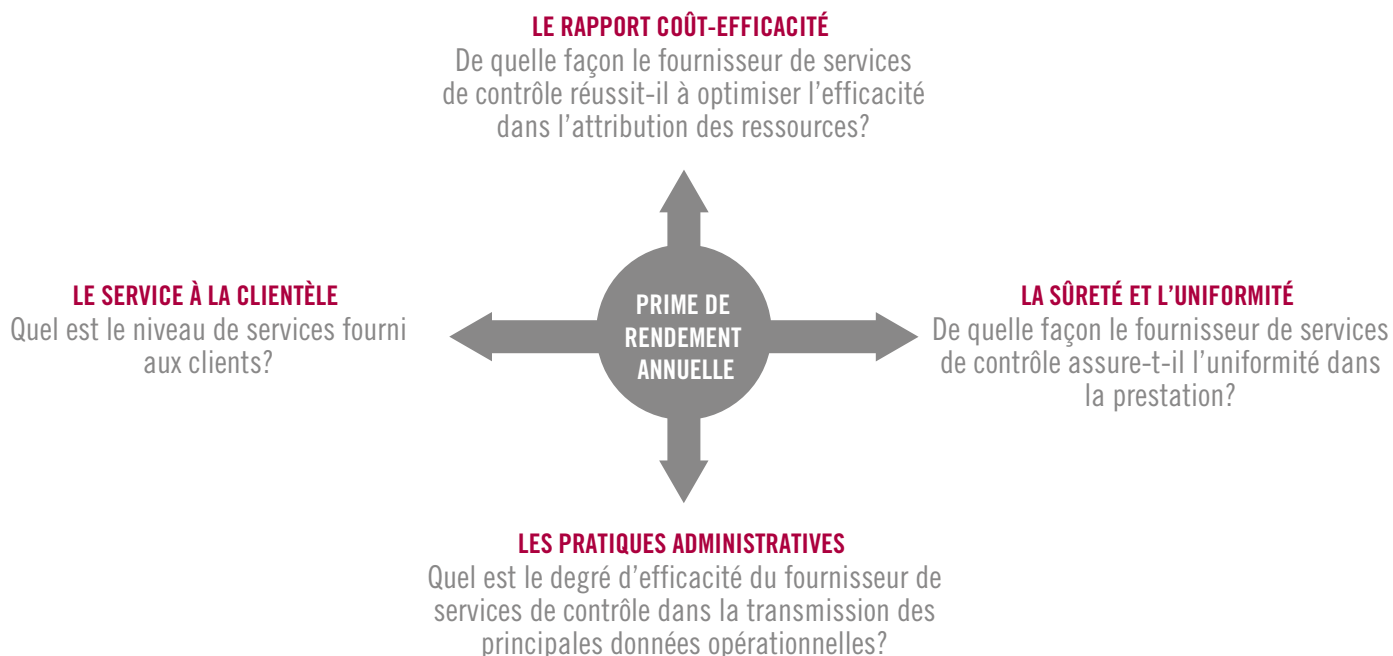
La surveillance renforcée du processus de contrôle par la direction permettra aux fournisseurs de services de contrôle d'optimiser leurs ressources, de mieux gérer leurs effectifs et de mettre en place des calendriers de formation.

## Réunions semestrielles et résultats du

**rendement :** L'ACSTA utilisera les données relatives au rendement afin d'évaluer si les fournisseurs de services satisfont aux objectifs ou les dépassent, ce qui leur ouvrira droit à une rémunération au rendement.

## Supervision et communication accrues avec les fournisseurs de services de contrôle

Les nouveaux contrats permettent à l'ACTSA une supervision et une communication accrues avec les fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA a entrepris un programme de paiement au rendement dans le cadre de ses initiatives de gestion de la surveillance et des contrats. Ce programme offrira un incitatif aux fournisseurs de services de contrôle pour leur permettre de satisfaire et de dépasser les attentes en matière de procédures normalisées d'exploitation et de services à la clientèle telles qu'établies par l'ACSTA. L'ACSTA examinera le rendement des fournisseurs de services de contrôle dans quatre domaines :



Le nombre de gestionnaires régionaux de l'ACSTA a augmenté dans le but de garantir la surveillance adéquate de tous les aéroports, non seulement des grands centres. En outre, un modèle d'échéancier est en voie de développement qui permettra à l'ACSTA de valider efficacement les calendriers produits par les fournisseurs de services de contrôle, et de formuler des recommandations sur l'affectation plus efficace des ressources.

Un Plan de contrôle de la qualité pour le contrôle sera mis en place au cours des prochains mois. En mesurant notre rendement et en s'adaptant aux défis, l'ACSTA pourra garantir une plus grande uniformité et efficacité du contrôle. Ces mesures du rendement serviront d'outils visant à compléter le rôle de réglementation de Transports Canada.

L'ACSTA a mis sur pied le centre de communications sur la sûreté situé dans les bureaux de son Administration centrale, qui sera relié aux points de contrôle des aéroports partout au pays. Le nouveau centre constitue le premier point de contact en ce qui a trait à la sûreté à l'ACSTA et permet une plus grande surveillance des points de sûreté critiques,

soit par téléphone, télécopieur, ordinateur ou surveillance vidéo. Le centre permet de centraliser le flux d'information et permet également d'intervenir rapidement dans le cas d'incidents relatifs à la sûreté.

En cas d'urgence, le centre de communications sur la sûreté peut coordonner les efforts de l'ACSTA et des fournisseurs de services de contrôle, des aéroports, des transporteurs aériens et de Transports Canada. L'ACSTA sera également en mesure de collaborer avec d'autres partenaires responsables de la sûreté, comme le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale du Canada. L'ACSTA tentera de conclure des protocoles avec d'autres centres de sûreté, le cas échéant.

De Goose Bay à Iqaluit, de Brandon à Sandspit, l'ACSTA a mis en place les mécanismes nécessaires afin d'assurer aux voyageurs la prestation efficace, efficiente et sûre de ses opérations de contrôle

## Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Plusieurs des agents de contrôle possédant une excellente formation et qui accueillent les passagers avant qu'ils entrent dans les zones réglementées d'un aéroport contrôlent également les bagages enregistrés des passagers. Ces agents de contrôle sont appelés à faire fonctionner plusieurs types de systèmes de détection d'explosifs perfectionnés et de technologie récente.

En tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a pour but de rehausser les normes relatives à l'aviation civile et à la sûreté à l'échelle internationale, le Canada s'est engagé à renforcer le contrôle des bagages enregistrés.

Afin d'être en mesure de remplir cet engagement, l'ACSTA a élaboré un plan national de déploiement, approuvé par le ministre des Transports, visant à mettre en place davantage de systèmes de détection d'explosifs aux aéroports.

En assumant cette responsabilité, l'ACSTA déploie les équipements les plus perfectionnés et qui répondent le mieux aux besoins de tous les intervenants, y compris Transports Canada et les aéroports. La dimension de certains appareils de contrôle peut être aussi imposante que celle d'une fourgonnette, dont l'installation peut présenter des difficultés pour les aéroports, compte tenu de la configuration actuelle de la manipulation des bagages. L'ACSTA s'attarde à tous les détails lorsqu'il s'agit de concevoir son système afin d'assurer le même niveau de sûreté dans l'ensemble du Canada, tout en permettant des mises à niveau au fur et à mesure que de nouvelles technologies deviennent disponibles.

Bien qu'il soit essentiel de déployer des équipements hautement perfectionnés, nous sommes tous conscients qu'il n'est pas suffisant de compter



### Approches novatrices dans les aéroports

Dans tous les aéroports, lorsque les bagages doivent être ouverts lors du contrôle de sûreté, la politique de l'ACSTA est de tenter d'apparier le passager et le bagage avant de l'ouvrir. Faire venir le passager dans la zone réglementée de l'aéroport où se trouve son bagage est un processus qui nécessite du temps. En collaboration avec l'Aéroport international de Vancouver, l'ACSTA a procédé à un essai opérationnel pour permettre l'appariement des passagers et de leurs bagages enregistrés. L'essai opérationnel consiste à apporter un ordinateur portable au passager dans la salle d'attente et fournir au passager un lien vidéo avec la zone de contrôle. Ceci permet d'identifier rapidement le bagage ainsi que d'obtenir le consentement du passager et d'assurer la supervision durant l'inspection.

uniquement sur la technologie. Il faut compter sur des agents de contrôle hautement qualifiés qui sont en mesure de faire fonctionner le matériel et de prendre une décision finale.

L'ACSTA est fière des progrès réalisés en ce qui a trait au déploiement des équipements. Il s'agit d'un projet d'immobilisations à grande échelle, qui exige de longs délais et une collaboration importante avec les aéroports.

La collaboration et l'appui des aéroports ainsi que des transporteurs aériens ont permis d'assurer la réussite du déploiement.

## PLANIFICATION À LONG TERME

Des centaines, et dans certains cas des milliers d'employés accèdent aux zones réglementées des aéroports en tout temps. Du personnel des transporteurs aériens au personnel des aéroports et de piste, des services de traiteur et des concessionnaires, tous travaillent selon des horaires de travail serrés, conçus de façon à assurer le transport efficace des passagers. Afin de permettre à l'industrie du transport aérien de demeurer viable, le personnel doit être en mesure de fonctionner avec un minimum d'interruptions. Ce besoin doit toutefois tenir compte des objectifs essentiels en matière de sûreté. En procédant à des essais opérationnels avant le lancement officiel du programme, l'ACSTA a pu recueillir des données qui lui ont aidé à élaborer un programme efficace. Grâce à une collaboration avec ses intervenants, il sera possible d'atteindre un juste équilibre entre sûreté et efficacité économique.

Dans le but de faciliter l'entrée en vigueur rapide du plan national de déploiement aux aéroports canadiens, l'ACSTA a organisé un Symposium technique des aéroports en janvier 2004. En s'inspirant de l'expérience de l'ACSTA et des aéroports, des pratiques exemplaires ont été mises en commun concernant les aspects techniques de la mise en œuvre, comme la mise en service, la mise à l'essai et la certification. L'ACSTA et les aéroports travaillent ensemble dans le but de remplir les engagements du Canada en matière de sûreté.

## Contrôle des non-passagers

En 2003-2004, l'ACSTA est passée de la phase conception à celle de mise en œuvre du programme de contrôle des non-passagers.

Un non-passager est une personne qui travaille dans un aéroport, qui se rend à un aéroport pour fournir un service ou livrer des marchandises, ou qui circule dans un aéroport et qui doit avoir accès aux zones réglementées de l'aéroport. Les non-passagers comprennent les préposés à l'avitaillement, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, les préposés à la maintenance, les préposés à la manutention des bagages, le personnel des concessions, le personnel du service à la clientèle de la compagnie aérienne et les équipages de bord.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA et Transports Canada ont collaboré étroitement et ont mené des consultations auprès des intervenants dans le cadre de l'élaboration de ce programme. La première phase du programme a débuté à l'Aéroport international Pearson de Toronto en février 2004, et le programme devrait être entièrement opérationnel dans les grands aéroports en 2004-2005.

Afin de conserver le maximum de flexibilité, et conformément au cadre de réglementation établi par Transports Canada, le contrôle peut être effectué à tous les points de contrôle donnant accès aux zones réglementées dans les limites de l'aéroport et dans la zone réglementée de l'aérogare.

Ce nouveau programme aidera à maintenir le Canada à l'avant-garde de la sûreté du transport aérien.

## Carte d'identité pour les zones réglementées

Le contrôle de l'accès aux zones réglementées relève de chaque aéroport. Depuis 1986, les personnes qui postulent un emploi dans les zones réglementées des aéroports canadiens sont soumises, par Transports Canada, à un programme rigoureux de vérification de leurs antécédents afin de déterminer si elles constituent une menace pour la sûreté de l'aviation. Une des conditions d'embauche prévoit que la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité vérifient les antécédents des personnes intéressées à occuper un emploi dans les zones réglementées avant qu'une attestation de sécurité soit produite.

L'ACSTA a travaillé en collaboration avec les aéroports et Transports Canada en vue d'améliorer le système de cartes d'identité, en incluant la biométrie et la technologie qui utilisent les caractéristiques physiques d'une personne comme les empreintes digitales ou rétiniennes, pour vérifier l'identité de cette personne.

Ces cartes sont beaucoup plus précises par rapport à celles utilisées dans le système déjà en place en raison du fait que des dispositifs biométriques permettent de vérifier l'identité du titulaire de la carte.

Des essais opérationnels ont été entrepris à quatre aéroports canadiens pour vérifier la mise en œuvre de ce nouveau système. Ces essais constituent le premier test à grande échelle au niveau international de la préférence des individus pour la technologie biométrique ou celle des empreintes digitales. Lorsque les essais opérationnels seront terminés, l'ACSTA sera en mesure d'évaluer les technologies qui répondent le mieux aux besoins de Transports Canada, des intervenants et des utilisateurs.



En outre, l'ACSTA doit maintenir une banque de données centrale sur la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi de ces cartes dans l'ensemble du pays.

L'efficacité de ce programme résulte de la collaboration et de l'engagement de toutes les parties concernées. La responsabilité d'émettre les cartes relèvera toujours des aéroports qui en demeureront propriétaires et qui maintiendront le contrôle d'accès aux zones réglementées. Quant aux attestations de sécurité, elles continueront d'être produites par Transports Canada.



## Programme canadien de protection des transporteurs aériens

Une autre initiative essentielle mise en œuvre par le gouvernement canadien après les événements du 11 septembre 2001 est le Programme canadien de protection des transporteurs aériens.

Ce programme est conçu dans le but de réduire la possibilité qu'une personne non autorisée prenne le contrôle d'un aéronef commercial canadien. L'ACSTA travaille en partenariat avec la Gendarmerie royale du Canada pour assurer la présence d'agents de la sûreté aérienne à bord des aéronefs. Tous les agents de la sûreté aérienne sont des agents de la GRC à temps plein qui ont reçu une formation spécialisée.

Nous croyons que le déploiement à bord des aéronefs d'agents de la GRC spécialement formés inspire confiance aux voyageurs. Souvent connus comme agents armés ou policiers de l'air dans d'autres pays, ces agents de la sûreté aérienne constituent un élément supplémentaire de la sûreté du transport aérien.

Le rôle principal de l'ACSTA est d'assurer le financement de cet important programme de sûreté. L'ACSTA collabore étroitement avec la GRC afin de s'assurer que le programme est bien administré et que les ressources sont utilisées de manière appropriée.

Ce programme est un excellent exemple de diverses organisations gouvernementales, notamment l'ACSTA, la GRC et Transports Canada, qui travaillent en partenariat avec les transporteurs aériens pour renforcer la sûreté des voyageurs.

De tels programmes sont relativement nouveaux dans d'autres pays également. En collaborant avec les représentants du ministère des Affaires étrangères du Canada, l'ACSTA a participé à des discussions internationales portant sur l'harmonisation des règles et procédures qui régissent les programmes d'agents de la sûreté aérienne à bord des aéronefs et les pratiques exemplaires.

## Ententes de contribution pour les services de police aux aéroports

Les ententes de contribution pour les services de police aux aéroports sont un autre exemple de partenariats réussis en développement. En vertu de ce programme, l'ACSTA verse un financement aux administrations aéroportuaires admissibles pour des services de police liés à la sûreté de l'aviation à ces aéroports. De leur côté, les administrations aéroportuaires, conformément à la réglementation de Transports Canada, concluent des ententes avec des services de police pour accroître la présence policière aux aéroports.

Après la première année de fonctionnement du programme, et suite à des consultations avec les aéroports admissibles, les ententes de financement ont été améliorées en vue de rationaliser le processus de réclamations, d'améliorer la fonction de vérification de l'ACSTA et de faciliter la collecte de données relatives à l'évaluation dans le but de permettre à l'ACSTA de travailler avec les aéroports pour évaluer l'efficacité du programme.

## Renforcer et appuyer notre mandat

### **Hausser la barre** : formation et certification

Les agents de contrôle forment la première ligne de la sûreté aux aéroports. L'ACSTA est d'avis qu'une formation complète est essentielle pour renforcer l'efficacité de ce niveau de sûreté. L'ACSTA a augmenté de façon substantielle le nombre d'heures de formation offerte, à la fois en salle de cours et en cours d'emploi.

L'ACSTA offre aux agents de contrôle de nombreuses possibilités d'apprentissage progressif plutôt qu'un cours unique. Les agents de contrôle doivent franchir une série d'étapes de formation de plus en plus difficiles et, après chacune de ces étapes, l'individu reçoit une formation en cours d'emploi, puis une certification pour chaque étape. Le processus de certification est essentiel et témoigne de la reconnaissance par l'ACSTA des compétences d'un individu.

L'ACSTA prend appui sur ce programme en intégrant les solutions technologiques les plus perfectionnées disponibles à la fois à nos centres de formation permanents, et par l'entremise de notre programme d'apprentissage à distance.

L'ACSTA a mis sur pied des centres de formation permanents dans tout le Canada. Ils comprennent des salles de cours où les stagiaires reçoivent des cours théoriques informatisés, et des installations permettant la formation sur place à l'aide d'équipements semblables à ceux utilisés aux points de contrôle.

Grâce à un réseau en direct protégé, les agents de contrôle reçoivent des directives uniformes dans l'ensemble du pays. Les formateurs sont basés dans les centres de diffusion, et les agents de contrôle doivent s'inscrire à leurs cours. Ce système permet



### **Traiter chacun avec respect**

L'ACSTA est pleinement résolue à s'assurer que toutes les personnes ayant une déficience sont traitées de façon équitable, avec respect et avec dignité lorsqu'elles accèdent aux services de contrôle au Canada. Dans le but d'offrir un milieu positif et accueillant, il est essentiel que les agents de contrôle apprennent et développent des compétences pratiques leur permettant d'accomplir leur travail tout en reconnaissant les réalités et les défis auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience. À cette fin, l'ACSTA élabore un programme de formation en direct pour 2004-2005 qui aidera à sensibiliser les agents de contrôle aux problèmes propres aux personnes ayant une déficience.

aux formateurs d'offrir une formation identique aux agents de contrôle peu importe où ils se trouvent. En regroupant par la technologie les agents de contrôle de tout le pays, ils ont la possibilité d'échanger des pratiques exemplaires et leurs expériences. Cette approche permet de développer un effectif professionnel motivé, ayant reçu la même formation et qui se consacre au contrôle des voyageurs.

À chaque étape de ce processus, l'information est regroupée et analysée afin d'améliorer le programme de formation, le rapport coût-efficacité et la sûreté du transport aérien.





### Au point de contrôle

À la plupart des grands aéroports, l'ACSTA présente une vidéo sur le contrôle préembarquement. Elle illustre le processus que les passagers expérimenteront lorsqu'ils se présenteront à un point de contrôle. L'objectif est de s'assurer que les passagers sont bien informés et vise à réduire les files d'attente. Si nous pouvons mieux informer les passagers, nous gagnerons du temps et rendrons le contrôle plus efficace.

## Communication avec les voyageurs

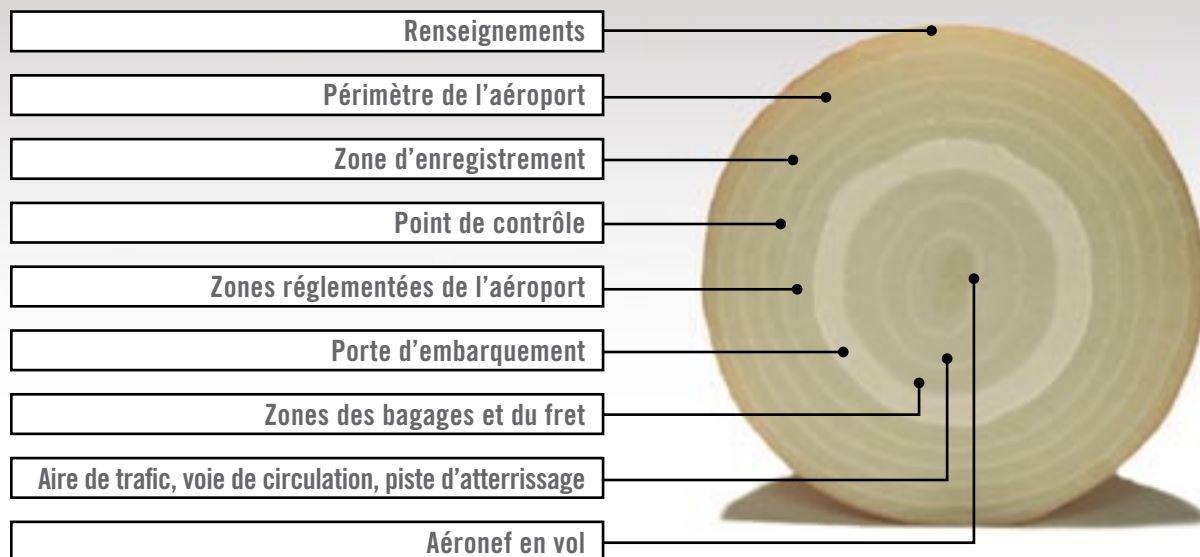
La stratégie de communication de l'ACSTA vise principalement à informer les Canadiens de l'engagement du gouvernement fédéral à renforcer la sûreté du transport aérien ainsi qu'à offrir aux voyageurs des renseignements utiles concernant les avantages de ces améliorations.

Les initiatives en matière de communication ont porté principalement sur la production et la diffusion de produits de sensibilisation du public. Ces initiatives comprenaient la production d'une vidéo sur la marche à suivre pour les passagers accédant aux points de contrôle préembarquement, deux grandes campagnes dans les journaux et magazines, des événements et des annonces à l'intention du public visant à accroître la sensibilisation, ainsi que des projets conjoints avec des intervenants et d'autres organisations.

Pour aider les passagers, les transporteurs aériens, les aéroports et les agents de voyage, l'ACSTA a publié une brochure donnant un aperçu de ses responsabilités et de son mandat. Cette brochure renferme de précieux conseils à l'intention des passagers pour les aider à préparer leur voyage et leur valise ainsi que de petits trucs pour rendre le processus du contrôle préembarquement aussi simple que possible. La brochure est disponible sur notre site Web et il est également possible de l'obtenir en appelant directement à l'ACSTA ou en composant le 1-800 O Canada. À ce jour, environ 550 000 brochures ont été distribuées aux principaux intervenants dans tout le pays.

Le site Web de l'ACSTA a été modifié en mettant principalement l'accent sur l'information offerte aux voyageurs, soit directement ou par le biais de tierces parties comme les aéroports et les agents de voyage. Des conseils utiles, ainsi que des listes d'articles interdits et interceptés couramment, sont facilement disponibles à l'intention des touristes et des gens d'affaires. Les visites du site Web ont plus que doublé au cours des neuf derniers mois.

L'ACSTA offre des conseils aux voyageurs durant les périodes d'achalandage aux aéroports dans le but de les rendre plus conscients du renforcement de la sûreté et de notre rôle dans la sûreté du transport aérien.



## Sûreté multi-niveaux

### Réseau de la sûreté

Le chapitre 3 du Rapport de la vérificatrice générale du Canada de mars 2004 souligne que l'interopérabilité et un manque de partage de l'information constituent des préoccupations dans le domaine de la sûreté. L'ACSTA a adopté une approche proactive pour combler « les vides » dans le domaine de la sûreté afin de partager l'information et l'expérience à la fois aux niveaux national et international.

L'ACSTA entretient ses relations les plus importantes avec son organisme de réglementation, soit Transports Canada. Ces deux organisations sont en contact quotidien et tiennent des réunions mensuelles pour discuter des questions relatives au programme, aux politiques et à la réglementation.

L'ACSTA collabore avec les intervenants du milieu de l'aviation, notamment le Comité sur la sûreté de l'Association du transport aérien du Canada, le Comité sur la sûreté du Conseil canadien des aéroports, le Conseil international des aéroports (Amérique du Nord), et le groupe d'intérêt pour la simplification du transport des passagers de l'Association du transport aérien international.

L'ACSTA établit continuellement de nouveaux partenariats, avec entre autres l'Office des transports du Canada afin de s'assurer que les agents de contrôle reçoivent la formation requise pour prêter assistance aux personnes ayant une déficience.

L'ACSTA adopte une approche globale envers la sûreté et établit des liens avec des intervenants et homologues internationaux, et ouvre des voies pour le partage de l'information, des stratégies et des pratiques exemplaires.

Interpol est un organisme qui vise à offrir un éventail unique de services essentiels à la collectivité d'exécution de la loi afin d'optimiser les efforts internationaux de lutte contre le crime. Dans son discours lors de la 72<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle d'Interpol, en octobre 2003, Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA, a fait remarquer que tandis que les organisations terroristes forment des alliances stratégiques, les services de police doivent partager l'information qu'ils possèdent avec les services de police des autres pays et ce,



## Vivre avec le risque

le plus efficacement possible. Pour mettre fin au terrorisme dans le transport aérien, des moyens efficaces de collaboration multilatérale doivent être appliqués.

En janvier 2004, le Conseil d'administration de l'ACSTA a été l'hôte du Symposium « Vivre avec le risque » qui a connu un grand succès et qui regroupait des grands penseurs du Canada, des États-Unis et de l'Europe, ainsi que des représentants du gouvernement du Canada. En échangeant des idées, orientées davantage vers l'avenir plutôt que sur la façon d'opérer, les participants ont tenu des discussions approfondies concernant le contexte de la sûreté, de ce que nous réserve l'inconnu, de la nature et des éléments déclencheurs des menaces futures à notre sûreté, ainsi que de l'aspect évolutif des interventions des gouvernements, des organisations internationales et autres organismes. Les discussions ont permis à l'ACSTA d'établir des liens avec des organismes aux vues similaires au Canada et à l'étranger.

Du 25 au 27 février 2004, l'équipe de la haute direction de l'ACSTA a pris l'initiative d'organiser et d'accueillir la première rencontre internationale des cadres supérieurs chargés de la sûreté du transport aérien dans les grands organismes mondiaux responsables de la sûreté du transport

aérien. La rencontre a permis de se concentrer sur des questions d'ordre opérationnel d'intérêt pour l'ACSTA et les organisations homologues d'autres pays. La rencontre a connu un succès retentissant. Un sous-comité comprenant l'ACSTA a été formé pour organiser la prochaine rencontre afin de s'assurer de donner suite à l'intérêt manifesté et aux partenariats établis dans le cadre de cette rencontre.

## Préparer l'avenir

Alors qu'elle entreprend sa troisième année d'opération, l'ACSTA est en meilleure position pour élaborer des objectifs stratégiques à long terme qui sont cohérents avec la mission et la vision.

L'ACSTA reconnaît que, si elle a accompli beaucoup de travail au cours des deux dernières années, il n'en demeure pas moins qu'il y a toujours matière à amélioration. Fidèle à son engagement d'amélioration continue, l'ACSTA a entrepris de peaufiner les programmes de sûreté en place et d'examiner l'élaboration de programmes futurs visant à assurer la sûreté, la durabilité ainsi que l'adhésion aux grands principes en matière de gestion de programmes publics.

Transports Canada examine le cadre de réglementation de la sûreté aérienne et y apporte des modifications, en consultation avec les intervenants et en se fondant sur l'évaluation des incidences sur les mesures de sûreté déjà en place et proposées. L'ACSTA fournit de précieuses informations dans le cadre de ce processus. L'ACSTA travaille en collaboration avec Transports Canada pour influencer l'orientation de la réglementation, dans le but d'éviter une approche spécifique et normative en faveur d'un « système de gestion de la sûreté » qui permettra à l'ACSTA d'intégrer un système de sûreté exhaustif dont la vérification serait effectuée par Transports Canada. On réfère à ce concept comme « système de gestion de la sécurité ».

Cela doit offrir à l'ACSTA une plus grande flexibilité quant à la façon dont elle assure la prestation de ses services, tout en permettant à Transports Canada de continuer à assurer la conformité aux règlements de la sûreté aérienne. Ce système est aussi cohérent avec les « systèmes de gestion de la sécurité » élaborés dans d'autres secteurs du transport.



### Le Président du Conseil d'administration de l'ACSTA, Brian Flemming, prend la parole en Australie


« Le Canada possède l'un des meilleurs systèmes de sûreté du transport aérien au monde. Mais nous ne pourrions maintenir la qualité de ce système que si nous continuons d'améliorer et d'élargir nos partenariats internationaux dans le monde entier. »

– B. Flemming,  
Président du Conseil d'administration de l'ACSTA  
conférence sur *la Sûreté maritime et aérienne*  
au Canada,  
Sydney, Australie, le 4 février 2004

Dans le but de documenter davantage la prestation des opérations de contrôle de l'ACSTA, des recherches dans le domaine de la sûreté ont été effectuées sur d'autres pratiques de contrôle ainsi que sur des pratiques exemplaires à l'échelle internationale. L'ACSTA a également procédé à l'analyse comparative de ses opérations par rapport à celles de ses partenaires internationaux. Nous avons tenu compte de points précis, comme les nouveaux modèles de dotation, les configurations de contrôle et les méthodes de contrôle des non-passagers. Reconnaissant toutefois que les « pratiques exemplaires » d'ordre réglementaire ou opérationnel d'autres compétences peuvent ne pas être appropriées pour le Canada, l'ACSTA adapte ces pratiques exemplaires au contexte canadien.

<b>Responsabilisation</b>	Relevait de chaque transporteur aérien pour ses propres passagers.	L'ACSTA doit rendre compte au ministre des Transports.
<b>Objectif</b>	Les transporteurs aériens devaient se conformer aux normes en matière de sûreté qui entraînaient le coût le moins élevé et la plus faible incidence sur les mouvements des passagers.	La sûreté constitue la priorité absolue de l'ACSTA. Les normes de sécurité sont constamment en hausse.
<b>Uniformité des services</b>	Différents contrats en matière de services de contrôle conclus avec des fournisseurs de services de contrôle différents.	L'ACSTA a mis en œuvre des procédures normalisées d'exploitation dans l'ensemble des 89 aéroports désignés.
<b>Formation des agents de contrôle</b>	Un cours unique, comportant un nombre restreint d'heures de formation pratique.	Le personnel de contrôle doit suivre un programme multi-niveaux de formation qui comporte de la formation accrue en cours d'emploi.
<b>Conditions de travail des agents de contrôle</b>	Des emplois généralement mal rémunérés et un taux de roulement élevé.	L'ACSTA a défini des normes visant des objectifs de qualité, dont un meilleur programme de formation, de meilleurs salaires et des possibilités de développement professionnel.
<b>Contrôle des bagages enregistrés</b>	Un contrôle sélectif était en place.	Augmentation importante de la capacité de contrôle.
<b>Mesures de sûreté des zones réglementées d'aéroports</b>	Les non-passagers n'étaient pas contrôlés, mais ils devaient posséder un laissez-passer donnant accès aux zones réglementées.	Contrôle des non-passagers. Carte d'identité pour les zones réglementées (p. ex., biométrie et base de données centrale).
<b>Rapports sur les incidents</b>	Les incidents de sûreté et les objets confisqués gérés au niveau local.	L'ACSTA a mis sur pied un centre de communications sur la sûreté pour saisir et analyser tous les incidents au niveau national.

**D'hier à aujourd'hui :** avant et après l'entrée en scène de l'ACSTA

A close-up, low-angle shot of an airplane's fuselage. The image shows a series of oval windows along the top edge, with a yellowish-gold stripe running parallel to them. Below the windows, the metallic structure of the fuselage is visible, including various panels and rivets. The lighting is warm and directional, creating strong highlights and shadows that emphasize the texture and geometry of the aircraft's exterior.

Nous augmentons nos chances de contrer les menaces futures et de prévenir la mort de personnes innocentes en continuant d'élargir nos partenariats avec les transporteurs aériens, les aéroports, les forces policières et les services de sécurité aux quatre coins du monde.



En gérant nos activités, nous devons apprendre à accepter la nécessité de gérer le risque.

# 3

## APERÇU DU RENDEMENT

---

### **Rendement par rapport aux objectifs**

Pour chacun des objectifs du programme de l'ACSTA, le tableau suivant donne un aperçu des résultats de l'exercice 2003-2004, des plans pour 2004-2005 et des mesures de rendement pour l'évaluation du rendement au cours du prochain exercice.

Ces mesures représentent la première étape de la détermination des objectifs et buts opérationnels pour les prochaines années. L'équipe des cadres de l'ACSTA travaillera avec le Conseil d'administration afin d'améliorer constamment ses mesures du rendement et d'en élargir la portée au besoin. L'ACSTA continuera également de collaborer avec Transports Canada et les organismes centraux pour élaborer ses objectifs et mesures du rendement conformément aux politiques et procédures en place.

L'ACSTA procède de façon continue à la mesure des points forts et des points faibles de ses programmes.



## Contrôle préembarquement

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
<p>Amélioration des procédures normalisées d'exploitation.</p> <p>Nouveaux équipements de détection d'explosifs expédiés comme prévu à tous les points de contrôle avant décembre 2003.</p>	<p>Transition complète des opérations suite à l'octroi de nouveaux contrats aux fournisseurs de services de contrôle.</p> <p>Nouvelles améliorations à l'efficacité du contrôle.</p> <p>Un essai opérationnel, aux points de contrôle, qui permettra aux passagers de poster les objets interdits.</p> <p>Créer un comité de planification avec les grands aéroports afin d'améliorer la gestion des périodes d'achalandage.</p> <p>Essais opérationnels pour tester la disposition des points de contrôle dans le but d'augmenter le trafic passager.</p>	<p><b>Sûreté et uniformité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats de la vérification par rapport aux mesures de sûreté de Transports Canada, et aux politiques et procédures de l'ACSTA.</li> </ul> <p><b>Efficacité (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacité horaire</li> <li>• Coût par passager.</li> </ul> <p><b>Service à la clientèle (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temps d'attente aux périodes d'achalandage.</li> <li>• Nombre de plaintes par 1 000 passagers sur les langues officielles, la discrimination, l'accès aux services pour les personnes ayant une déficience.</li> </ul>
		<p>Garantir que les passagers et leurs bagages de cabine sont contrôlés de façon efficace.</p>

## Contrôle des bagages enregistrés

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
<p>Équipements déployés aux aéroports partout au pays.</p> <p>Les ateliers relatifs à l'installation des équipements ont pris fin aux grands aéroports.</p>	<p>Les efforts de l'ACSTA porteront maintenant sur l'entretien du matériel.</p> <p>Amélioration des lignes directrices et des procédures pour l'acceptation des mises à l'essai du matériel.</p>	<p><b>Sûreté et uniformité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats de la vérification par rapport aux règlements de Transports Canada et aux politiques de l'ACSTA.</li> </ul> <p><b>Efficacité (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût du contrôle par bagage</li> <li>• Mise à l'essai selon le calendrier.</li> </ul> <p><b>Service à la clientèle (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paiements de remboursement aux aéroports dans les délais prévus.</li> </ul>
<p>Assurer le contrôle efficace des bagages enregistrés.</p>		

## Contrôle des non-passagers

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
<p>Essais opérationnels du contrôle des non-passagers servant à peaufiner les procédures normalisées d'exploitation.</p> <p>Achat d'équipements pour le contrôle des non-passagers.</p> <p>Mise sur pied du contrôle aux grands aéroports canadiens.</p> <p>Lancement d'une campagne de sensibilisation sur le contrôle des non-passagers en vue d'informer les non-passagers des procédures pertinentes pour avoir accès aux zones réglementées.</p>	<p>Mise en œuvre du programme à tous les grands aéroports au plus tard en décembre 2004.</p> <p>Élargissement du programme pour inclure les véhicules.</p> <p>Définition de procédures d'intervention en cas d'incident.</p>	<p><b>Sûreté et uniformité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de non-passagers contrôlés.</li> </ul> <p><b>Efficacité (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût par non-passager.</li> <li>• Temps d'attente aux périodes d'achalandage.</li> </ul> <p><b>Service à la clientèle (sur des périodes définies) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de plaintes par 1 000 non-passagers.</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>Assurer le contrôle efficace des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées.</p> </div>		

## Carte d'identité pour les zones réglementées

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
<p>L'ACSTA a acquis de la nouvelle technologie et du nouveau matériel en collaboration avec les aéroports.</p>	<p>Achever les essais opérationnels de la nouvelle CIZR à quatre aéroports.</p> <p>Entreprendre la distribution au niveau national des CIZR aux grands aéroports lorsque le règlement sera en vigueur.</p> <p>Toutes les CIZR seront distribuées au plus tard en décembre 2004 (selon l'approbation réglementaire).</p> <p>Premier échantillonnage important au monde de comparaison en parallèle sur la préférence de l'utilisateur pour la biométrie (iris) ou la technologie d'identification (empreintes digitales).</p>	<p><b>Sûreté et uniformité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des non-passagers possédant une Carte d'identité pour les zones réglementées en décembre 2004.</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>Introduction d'un système sécuritaire de carte d'identité pour les zones réglementées dans tout le pays pour les non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports.</p> </div>		

## Programme de protection des transporteurs aériens canadiens

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
A collaboré avec la GRC pour mener des évaluations trimestrielles du programme en 2003-2004 et apporter des correctifs en conséquence.	<p>Poursuivre les évaluations trimestrielles du programme.</p> <p>Continuer à collaborer avec la GRC pour couvrir tous les vols à destination de l'aéroport national Reagan à Washington, D.C..</p>	<p>Les mesures de rendement dictées par l'ACSTA sont restreintes, puisque la GRC est responsable de tous les éléments opérationnels du programme.</p> <p>À titre de gestionnaire du programme, l'ACSTA examinera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le niveau opérationnel actuel en tant que pourcentage de la capacité du programme;</li> <li>• les coûts administratifs par rapport aux coûts opérationnels.</li> <li>• le taux de roulement.</li> </ul>
<p>Aider la GRC à assurer la présence d'agents de la sûreté aérienne de la Gendarmerie royale du Canada à bord de vols pour réduire la possibilité qu'une personne non autorisée prenne le contrôle d'un aéronef.</p>		

## Ententes de contribution pour les services de police des aéroports

Résultats – 2003-2004	Plans – 2004-2005	Mesures du rendement – 2004-2005
Les ententes de contribution ont été modifiées en vue de rationaliser le processus de réclamations pour les aéroports, et d'améliorer les pouvoirs de vérification financière de l'ACSTA.	Revoir le mode de financement des aéroports.	<p>Des mesures de rendement relatives à ces ententes de contribution ne sont pas nécessaires puisque Transports Canada procède à la vérification des aéroports en termes de conformité aux règlements.</p> <p>L'ACSTA procédera à une vérification financière pour s'assurer que le financement est affecté conformément aux ententes.</p>
<p>Fournir des contributions financières à certains aéroports visant à subventionner une partie des coûts pour les services de police liés à la sûreté aérienne dans les aéroports.</p>		



L'ACSTA s'efforce d'améliorer en permanence toutes les mesures du rendement et d'élargir leur portée au besoin.



Les canadiens veulent et supposent que leurs institutions fédérales seront responsables. Pour ce faire, nous devons nous assurer que les cadres appropriés sont non seulement en place, mais qu'ils sont également appliqués.

# 4

## RESPONSABILISATION

---

Bien que la sûreté constitue sa première préoccupation, en tant que société d'État, l'ACSTA a la responsabilité de s'assurer que ses processus administratifs, ses systèmes financiers et tous ses cadres de gestion et de responsabilisation sont conformes aux obligations légales et aux exigences en matière de politique gouvernementale.

La *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que l'ACSTA fasse en sorte de protéger et de contrôler ses actifs. Tandis que le gouvernement met en place actuellement de nouvelles mesures visant à renforcer la surveillance, la responsabilisation de la gestion et l'intégrité dans l'ensemble du secteur public, l'ACSTA, en tant que nouvel organisme, a déjà mis en place des mesures semblables peu après sa création.

Afin de pouvoir exercer une surveillance encore plus rigoureuse et d'appliquer de bonnes pratiques de gestion, l'ACSTA a dû faire face à l'obligation pressante de doter les employés de matériel informatique et d'investir dans des systèmes de gestion opérationnels et financiers. Ces systèmes qui comprennent le système de renseignement d'affaires, le système de gestion de l'information

sur les opérations, le système de gestion de l'apprentissage et les systèmes de gestion des finances et des ressources humaines, sont essentiels pour que l'ACSTA soit en mesure de saisir les données opérationnelles pertinentes, d'évaluer et d'analyser la productivité, de mettre en place des pratiques exemplaires, de contrôler les coûts, d'administrer et de faire rapport sur les résultats, et de tenir compte des besoins en matière de planification des finances, de responsabilisation et de rapports.

### **Pratiques de gestion responsables**

En conformité avec le cadre de gestion et de responsabilisation du gouvernement du Canada, ainsi qu'avec les buts visés par l'examen de la gestion des dépenses liées à la sécurité du public et à l'antiterrorisme, l'ACSTA travaille à la mise en œuvre intégrale de pratiques de gestion dans les domaines suivants :

#### **Renseignements intégrés sur le rendement :**

Établir un lien entre les renseignements financiers, le rendement et les résultats.

## TRANSPARENCE

Les Canadiens doivent être en mesure de croire que l'ACSTA dépense l'argent des contribuables de façon judicieuse. À cette fin, l'ACSTA a entrepris d'afficher les frais de voyage et d'accueil sur son site Web en mars 2004.

L'ACSTA a pris cet engagement avant la publication par le premier ministre, le 12 décembre 2003, des documents *Gouverner de façon responsable : guide du ministre et du ministre d'État et Lignes directrices à l'intention des cabinets des ministres*, qui offrent des conseils aux institutions afin de s'assurer que les renseignements relatifs aux dépenses sont colligés et présentés de façon constante. L'ACSTA se conforme à ces directives même si elle n'est pas tenue de le faire.

### *Vérification et validation indépendantes (V et VI) :*

Le programme V et VI de l'ACSTA a permis des évaluations indépendantes pour s'assurer que les systèmes de détection d'explosifs sont déployés de façon efficace et cohérente selon les directives établies par l'ACSTA. Ce programme sert également à s'assurer que des contrôles adéquats sont en place en ce qui a trait aux opérations de comptabilisation et de remboursement des frais.

*Évaluation dans tout le Canada :* En 2003-2004, des examens indépendants relativement à tous les aspects des opérations de contrôle ont été effectués aux grands aéroports canadiens. L'évaluation a porté principalement sur les possibilités d'amélioration et les meilleures pratiques, et a permis de cerner les secteurs qui nécessitent la prise de mesures correctives immédiates.

*Vérification interne :* Dans le cadre de l'engagement de l'ACSTA à assurer une gouvernance et une responsabilisation efficaces, l'Administration a récemment doté le poste de vérificateur interne. Cette fonction permettra d'assurer une vérification indépendante et offrira une certitude au Conseil d'administration ainsi qu'au président et chef de la direction relativement à la mise en place et au fonctionnement des pratiques et processus de gestion, des systèmes de contrôle et de l'information.

**Gestion intégrée des risques :** Identifier les principaux risques auxquels fait face l'organisation, définir le rôle de l'organisation pour ce qui est de faire face à ces risques et comprendre les moyens dont elle dispose pour les gérer.

*Équipe de la gestion intégrée des risques :* L'ACSTA a créé une équipe responsable d'identifier et d'évaluer les risques auxquels fait face l'organisation et de prendre les mesures nécessaires afin d'orienter la gestion intégrée des risques au sein de l'organisation.

**Administration rigoureuse et contrôle :** Garantir un système complet de délégations et de contrôles pour les actifs aussi bien que les fonds.

*Cadre de responsabilisation en matière de gestion financière :* L'ACSTA a défini les responsabilités de l'Administration et des groupes opérationnels en ce qui a trait à la gestion financière. Après avoir créé un répertoire de fonctions financières et de comptabilité, l'ACSTA a établi une liste de politiques et procédures prioritaires devant être mises en place pour respecter les exigences en matière de contrôles et de rapports financiers.

*Politique en matière de contrat* : L'ACSTA a instauré une politique en matière de contrat pour l'acquisition de biens et services. La politique établit des règles et procédures visant à s'assurer que l'acquisition de biens et services s'effectue de manière à promouvoir la transparence, l'équité et l'optimisation des ressources dans le cadre de l'approvisionnement. Un Comité d'examen des marchés a été mis sur pied dans le but de fournir des conseils et de l'orientation sur les questions relatives à la négociation de contrats et d'assurer une reddition de compte pertinente.

*Examen et politique sur les voyages* : L'ACSTA a procédé récemment à un examen de ses frais de voyage, et cet exercice a abouti à un rapport contenant des recommandations. Suite à cet examen, une politique sur les voyages a été élaborée.

*Comité directeur sur la technologie de l'information* : Cette équipe de gestion assure la surveillance financière et technique des projets de technologie de l'information.

**Valeurs communes et éthique** : Harmoniser les valeurs et l'éthique de l'organisation avec celles de la fonction publique.

*Code d'éthique et de conduite* : L'ACSTA a adopté un Code d'éthique et de conduite qui établit un lien entre la mission, la vision et la *Loi sur l'ACSTA*. Cinq mesures fournissent aux employés les règles de conduite qui doivent être suivies en ce qui a trait aux conflits d'intérêts, au comportement durant l'après-mandat, au harcèlement, à l'utilisation d'Internet et à la communication d'écart de conduite.



*Code régissant les conflits d'intérêts* : Un Code régissant les conflits d'intérêts a été instauré à l'intention des membres du Conseil d'administration.

## **Rapport sur le rendement**

L'ACSTA comprend l'importance de mesurer les résultats et met au point actuellement une stratégie en trois points afin de faire rapport sur son rendement.

Dans toute organisation, les deux principaux moyens de mesurer les résultats sont des études d'évaluation périodique du programme et des systèmes de mesure continue du rendement. L'ACSTA s'est engagée à utiliser ces deux moyens.

Les systèmes de mesure du rendement se rapportent particulièrement au suivi des activités du programme et à la comparaison des résultats avec des standards ou normes ayant une signification réelle. Cette information sera communiquée par l'entremise du système de renseignements d'affaires de l'ACSTA.

Quant aux évaluations du programme, elles permettent de définir dans quelle mesure les résultats atteints peuvent être attribués au programme. En 2004-2005, l'ACSTA procédera à des évaluations « formatives » sur ses programmes de contrôle, qui représentent à la fois les opérations et les dépenses



en immobilisation les plus importantes pour l'ACSTA, afin de s'assurer que les programmes ont été mis en place correctement. Dès 2005-2006, des évaluations « sommatives » de tous les programmes de l'ACSTA seront alors entreprises afin de déterminer s'ils sont exécutés de manière à respecter leurs objectifs.

## ■ Vérification et surveillance

Par suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, le gouvernement a créé un Comité spécial du Cabinet sur la sécurité publique et l'antiterrorisme. Le gouvernement s'est engagé à verser 7,7 milliards de dollars sur cinq ans pour des initiatives entreprises par ce comité spécial, dont 1,942 milliard de dollars pour les cinq premières années d'exploitation de l'ACSTA. En 2003-2004, le Bureau de la vérificatrice générale (BVG) a entrepris l'examen des initiatives prises par ce comité, dans le cadre de la vérification de l'Initiative d'amélioration de la sécurité nationale.

Bien que l'ACSTA, en tant que société d'État, ne soit pas assujettie en règle générale à des vérifications de la gestion par le BVG, elle s'est portée volontaire pour participer à la Phase II de la vérification de l'Initiative d'amélioration de la sécurité nationale. Par sa participation, l'ACSTA elle-même s'est engagée à aider le Parlement et le public à bien comprendre le système de sûreté du transport aérien du gouvernement du Canada.

De plus, les états financiers vérifiés de l'ACSTA sont rendu publics chaque année dans son rapport annuel.

## SYSTÈME DE RENSEIGNEMENT D'AFFAIRES

L'ACSTA reconnaît l'importance essentielle de recueillir et d'analyser des données aux fins de mesure du rendement. Un système de renseignements d'affaires a été mis en place pour permettre la prise de décision stratégique par l'intégration de données d'ordre opérationnel et administratif dans les rapports, y compris des indicateurs de rendement pour chaque secteur d'activités de l'ACSTA. Ce système sert au partage des données « à l'échelle de l'entreprise », permettant ainsi aux gestionnaires d'accorder leurs stratégies globales et de rationaliser les opérations.

Le système de renseignements d'affaires permettra à l'ACSTA de fournir des données libre-service, des rapports et des analyses de façon constante, et d'identifier les priorités pour l'examen des opérations grâce à l'utilisation de seuils et d'objectifs de rendement.

Ce système s'appuiera sur les données saisies par plusieurs fichiers analytiques. Plus particulièrement, le système de gestion de l'information sur les opérations, composé de modules discrets permettant de saisir et de rapporter les données sur des activités opérationnelles spécifiques aux points de contrôle dans les aéroports, est une source vitale de données dont se sert le système de renseignements d'affaires à des fins de rapport et d'analyse. Les autres systèmes sont le système financier, le système de gestion de la formation, le système des ressources humaines ainsi que les systèmes d'opérations et d'équipements de contrôle de l'ACSTA.

## Rapport de l'administration

Chaque année, une société d'État présente un Plan d'entreprise, ainsi que des budgets d'investissement et de fonctionnement au ministre responsable qui, à son tour, les présente au Cabinet pour approbation. En 2003-2004, l'ACSTA a présenté son Plan d'entreprise au ministre des Transports dans les limites de la période réglementaire comme l'exige la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Au gouvernement, on fait souvent référence au Plan d'entreprise comme la pierre angulaire du cadre de responsabilisation adopté par le Parlement pour les sociétés d'État. Il s'agit de l'instrument qui permet de tenir le gouvernement informé des activités, des dossiers et des plans stratégiques, ainsi que d'obtenir l'approbation de ses budgets annuels.

Le rapport annuel 2003 de l'ACSTA a également été présenté au ministre conformément à la période réglementaire.

## Demandes relatives à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels

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

Au cours du dernier exercice, l'ACSTA a reçu 34 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*,



et deux demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

## Langues officielles

L'ACSTA a fait des pas de géant en ce qui a trait aux langues officielles au cours de sa deuxième année d'exploitation seulement. Par l'entremise de ses fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA doit s'assurer que les services aux passagers sont dispensés dans la langue de leur choix. À cette fin, l'ACSTA a collaboré de façon soutenue avec le Bureau du Commissaire aux langues officielles pour examiner son programme de formation à l'intention des agents de contrôle ainsi que ses procédures normalisées d'exploitation pour tenir compte des langues officielles. Le maître d'œuvre en matière de langues officielles à l'ACSTA et le représentant des langues officielles ont rencontré les fournisseurs de services de contrôle pour les informer de leurs responsabilités en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. En outre, les nouveaux contrats de l'ACSTA avec les fournisseurs de services de contrôle comportent une clause sur le rendement en matière de langues officielles qui prévoit une évaluation de leur capacité à fournir les services dans les deux langues officielles.

En ce qui a trait à la langue de travail, l'ACSTA a adopté récemment sa propre politique sur les

langues officielles et tous les cadres supérieurs ont été évalués dans le but de définir les exigences en matière de formation linguistique. Tous les documents à l'intention du Conseil d'administration sont produits dans les deux langues officielles, tout comme les documents qui ont trait au service au public. Le personnel de l'ACSTA est informé périodiquement de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur les langues officielles* par le maître d'œuvre en matière de langues officielles et des outils sont distribués aux gestionnaires pour les aider à remplir leurs fonctions de manière à tenir compte des langues officielles.

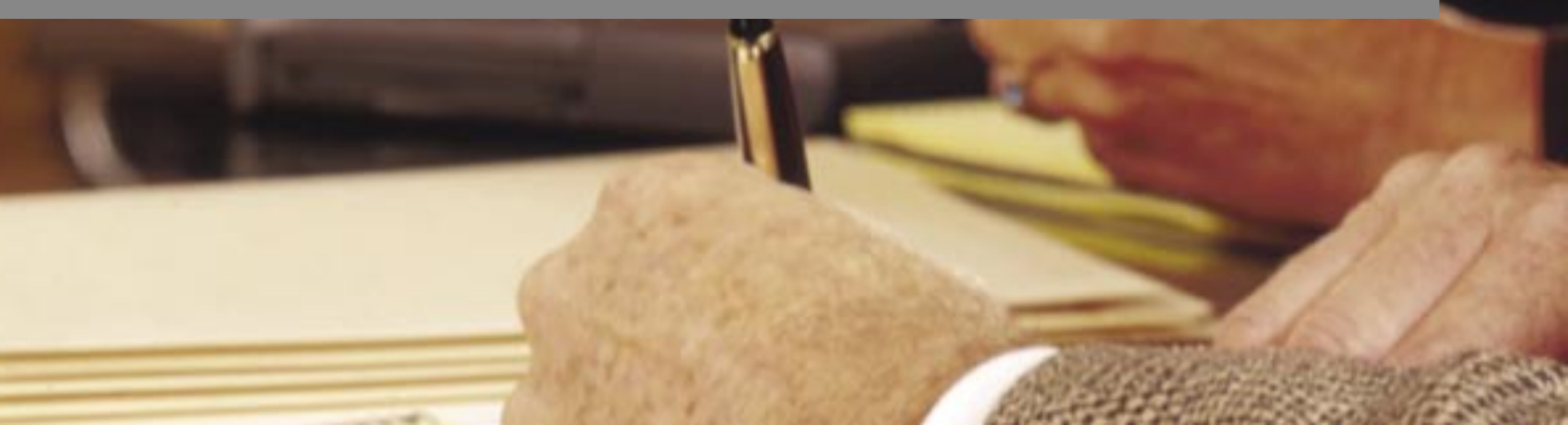




Nous avons effectué une restructuration afin de nous assurer que nous mettons l'accent « aux bons endroits » aujourd'hui et demain.



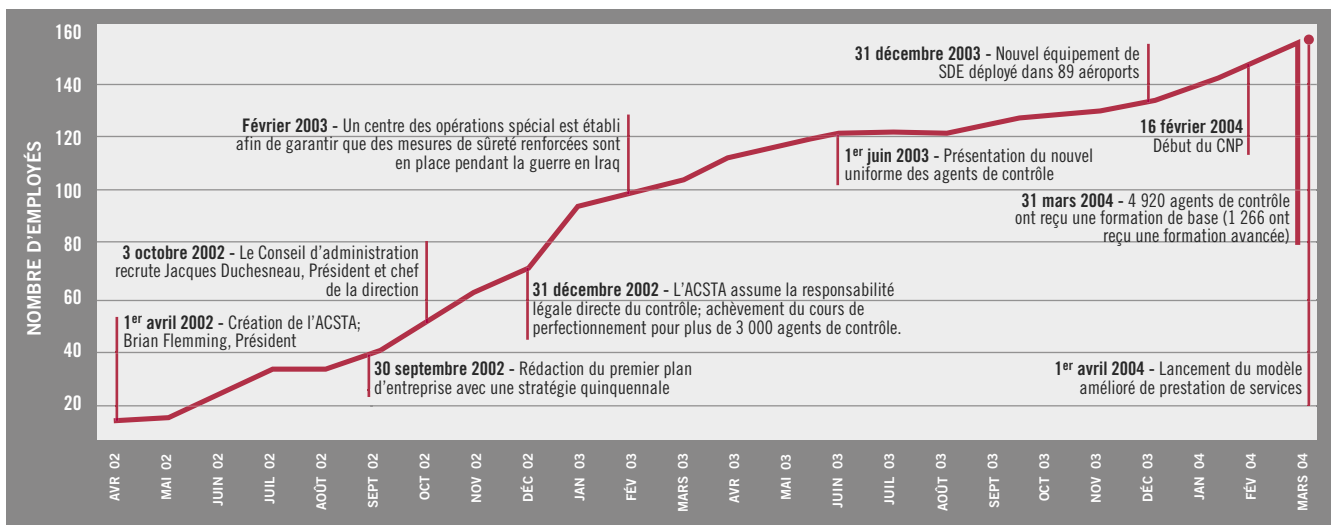
Nous devons être proactifs et évaluer et réévaluer sans cesse notre rôle dans le renforcement de la sûreté aérienne à l'échelle mondiale.



# 5 GOUVERNANCE

Au cours des deux dernières années, l'ACSTA a réalisé des progrès importants en mettant en place les personnes, les programmes, les processus et les systèmes pour passer de l'étape de lancement à celle d'entreprise mature. Le Conseil d'administration et l'équipe des cadres de l'ACSTA ont pris au sérieux cette transition, reconnaissant que chaque mesure prise contribuait à accroître le dynamisme de l'équipe de l'ACSTA en vue de créer une grande organisation orientée sur la sûreté du transport aérien.

Suivant l'orientation que lui inspirent sa mission et sa vision, l'ACSTA s'engage à identifier les mesures à prendre pour obtenir les meilleurs résultats à l'avenir, et à prendre les moyens pour y arriver. En conséquence, l'ACSTA élabore et met en place des processus et des pratiques conformes à la bonne gouvernance. En adoptant des pratiques rigoureuses au niveau du Conseil d'administration, de la direction et du personnel, le leadership de l'ACSTA assure une équipe solide et dévouée à l'ACSTA.



L'évolution de l'ACSTA

## RECONNAISSANCE DE NOTRE ENGAGEMENT

En 2003-2004, il y a eu des changements au niveau des membres du Conseil d'administration de l'ACSTA. Ghislaine Richard et Pierre Beaudry sont allés relever de nouveaux défis à la fin de leur mandat. Nommée vice-présidente du Conseil le 1er avril 2002, Madame Richard a été l'un des rares pionniers à l'ACSTA. Elle a joué un rôle déterminant dans l'établissement de l'Administration et a démontré une vive détermination de servir l'ACSTA dans l'exécution de son mandat. Monsieur Beaudry a été membre actif du Conseil et du Comité de vérification. Le Conseil d'administration et l'équipe des cadres de l'ACSTA offrent leurs remerciements sincères à Madame Richard et à Monsieur Beaudry pour leur contribution importante à l'ACSTA.



**Pierre Beaudry**  
Président, Aeronautics  
Canada (Turnkey) Inc.

En juillet 2003, le Conseil d'administration a accueilli Monsieur Clément Joly au sein de l'équipe de l'ACSTA.

pour des mandats pouvant aller jusqu'à cinq ans. Parmi ces membres, deux sont nommés par des représentants des aéroports et deux, par des représentants des compagnies aériennes. La loi autorise le Conseil d'administration à adopter des règlements relativement à ses fonctions et activités. Il s'agit de règlements créant des comités du Conseil d'administration comme le Comité des ressources humaines et le Comité de vérification.

En 2003-2004, dans le cadre de la transition suivant l'étape de lancement, le Conseil d'administration de l'ACSTA s'est consacré à des initiatives clés comme la gouvernance du Conseil. Le Conseil a tenu une séance spéciale de deux jours en décembre 2003 pour discuter de ses rôles et responsabilités. Les recommandations d'un comité ad hoc du Conseil qui a procédé à un examen des pratiques exemplaires des structures des comités a mené à la création du Comité des candidatures et de gouvernance de la société le 1<sup>er</sup> avril 2004.

## Conseil d'administration de l'ACSTA

Le cadre statutaire sur l'orientation, le contrôle et la responsabilisation des sociétés d'État se trouve à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le cadre de gouvernance décrit dans cette loi indique les rôles et responsabilités du Conseil d'administration de l'entreprise, de la gestion, du ministre des Transports (à titre de ministre responsable), du Conseil du Trésor, du ministre des Finances, du gouverneur en conseil, du Parlement et des vérificateurs externes et internes.

En vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, le Conseil d'administration se compose d'un président et de dix membres nommés par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports,

## Comités du Conseil d'administration

La structure des comités du Conseil d'administration de l'ACSTA comprend un Comité de vérification, un Comité des ressources humaines et le nouveau Comité des candidatures et de gouvernance de la société. Le Conseil met sur pied des comités spéciaux de temps à autre pour gérer des dossiers à court terme qui ne relèvent pas de la compétence d'aucun comité permanent.



**Brian Flemming**  
Président



**Ghislaine Richard**  
Vice-présidente (jusqu'en avril 2004)



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



**Gordon Cheesbrough**  
Associé directeur, Blair Franklin  
Capital Partners Inc.



**Ronald Clark**  
À la retraite, ancien vice-président,  
Communications de l'entreprise et  
environnement, Air Canada



**Clément Joly, F.C.A.**  
Associé,  
Raymond Chabot Grant Thornton



**Mary Martin**  
Adjointe exécutive du président, syndicat des  
Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de  
l'automobile, Division des compagnies aériennes



**Murray Sigler**  
Président-directeur général, Chambre  
de commerce de Calgary



**Darrel Smith**  
Consultant, Sûreté et environnement



**Lecia Stewart**  
Vice-présidente, Bombardier, train à  
grande vitesse en Amérique du Nord



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



		PRÉSIDENT	VICE-PRÉSIDENT	MEMBRES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION					MEMBRES DU COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES				
		B. Flemming	G. Richard	M. Sigler	G. Cheesbrough	R. Clark	A. Wirasekara	C. Joly	P. Beaudry	S. Baker	M. Martin	D. Smith	L. Stewart
DATE	LIEU												
CA	22-23 avr-03	Montréal, Qc	1	1	1	1	1	0	N/A	1	1	1	1
	12 juin-03	Kelowna, C.-B.	1	1	1	1	1	1	N/A	1	1	1	1
	21 juil-03	Teleconference	1	1	1	1	1	1	N/A	1	1	0	1
	27 août-03	Ottawa, Ont.	1	1	1	1	1	0	1	N/A	1	1	1
	16 oct-03	Halifax, N.É.	1	1	0	1	1	1	1	N/A	0	1	1
	29 oct-03	Téléconference	1	1	1	1	1	0	1	N/A	1	1	1
	3 déc-03	Ottawa, Ont.	1	1	1	1	1	1	1	N/A	1	1	1
	21 janv-04	Ottawa, Ont.	1	1	1	1	1	0	1	N/A	0	1	1
	4 mars-04	Téléconference	1	1	1	1	0	1	0	N/A	1	1	1
	<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
CV	22 avr-03	Montréal, Qc	1	0	1	1	1	0	N/A	1			
	27 mai-03	Téléconference	0	1	1	1	1	0	N/A	1			
	11 juin-03	Kelowna, C.-B.	1	0	1	1	1	1	N/A	1			
	26 août-03	Ottawa, Ont.	1	0	1	1	1	1	N/A	N/A			
	25 nov-03	Ottawa, Ont.	1	0	1	0	1	0	1	N/A			
	12 fév-04	Calgary, Alb.	0	1	1	0	1	0	1	N/A			
	31 mars-04	Toronto, Ont.	0	1	1	1	1	1	1	N/A			
	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>			
CRH	24 avr-03	Montréal, Qc	1							1	1	1	1
	22 mai-03	Téléconference	0							1	1	1	1
	11 juin-03	Kelowna, C.-B.	1							1	1	1	1
	15 oct-03	Halifax, N.É.	1							0	1	1	0
	21 jan-04	Ottawa, Ont.	1							0	1	1	1
	31 mars-04	Toronto, Ont.	1							1	1	1	1
	<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>5</b>							<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

### Comités du Conseil – réunions et participants du 1<sup>er</sup> avril 2003 au 31 mars 2004

**Le Comité de vérification** assume d'importantes fonctions de surveillance et d'examen en ce qui concerne la gestion financière de l'ACSTA. Les membres du Comité cumulent de nombreuses années d'expérience financière, notamment de la gestion comptable et de la gestion financière. Le Comité de vérification assure l'élaboration et la mise en place des normes relatives à l'intégrité et au comportement, l'établissement de comptes rendus des informations financières et des pratiques de contrôle de gestion. En plus de ses fonctions en vertu de l'article 148 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Comité de vérification assure une surveillance financière rigoureuse en examinant les états financiers intermédiaires et annuels, le rapport du vérificateur ainsi que la section du rapport annuel « discussion et analyse de la direction »; en sollicitant les avis du vérificateur externe à propos non seulement

de l'acceptabilité mais de la qualité des principes comptables de l'entreprise tels qu'ils sont appliqués dans ses rapports financiers. Les principaux secteurs d'intérêt en 2003-2004 ont été l'approbation de la politique d'assurance responsabilité, l'accord de transfert de pensions, le financement pour le déploiement des systèmes de détection d'explosifs, les budgets de fonctionnement et d'immobilisations, et les politiques sur les voyages pour le Conseil d'administration et les employés de l'ACSTA. Le Comité de vérification a appuyé sans réserve le principe voulant que les politiques d'acquisition de l'ACSTA doivent traduire les valeurs fondamentales définies dans le Code d'éthique et de conduite à l'intention des employés de l'ACSTA.

En 2003-2004, le Comité de vérification a tenu sept réunions.

**Membres du comité :** Murray Sigler (Président), Clément Joly F.C.A., Gordon Cheesbrough, Ronald Clark, Anil Wirasekara et le Président du Conseil d'administration, Brian Flemming, à titre de membre nommé d'office.

**Le Comité des ressources humaines** a été créé pour examiner les politiques et les stratégies de ressources humaines de l'ACSTA, notamment ses régimes de rémunération et d'avantages sociaux, son régime de pension et ses plans de rendement et d'évaluation. Les membres du Comité assurent un leadership précieux et une collaboration importante aux dossiers relatifs aux ressources humaines. Le Comité s'assure que des politiques et procédures appropriées sont élaborées et appliquées en fonction de la rémunération, du rendement et de l'évaluation de l'employé. En 2003-2004, le Comité des ressources humaines a consacré ses efforts à examiner la rémunération au rendement des cadres supérieurs, les implications des ressources humaines relativement au modèle de contrôle amélioré, à l'accord de transfert des pensions et au processus de perfectionnement en leadership.

En 2003-2004, le Comité des ressources humaines a tenu cinq réunions.

**Membres du comité :** Steve Baker (Président), Mary Martin, Darrel Smith, Lecia Stewart et le Président du Conseil d'administration, Brian Flemming, à titre de membre nommé d'office.



## PRÉPARATION DE LA RELÈVE

L'équipe dirigeante de l'ACSTA pose avec nos stagiaires d'été.

**Le Comité des candidatures et de gouvernance de la société** a été créé le 1er avril 2004 dans le but d'élaborer et de mettre en place des systèmes visant à assurer le bon fonctionnement du Conseil d'administration. Ce comité a la responsabilité, entre autres, d'établir et de maintenir le processus d'évaluation du rendement du président et chef de la direction; d'assurer la bonne administration et la conformité au Code de conduite des membres du Conseil; de faire des recommandations au Conseil à propos des rôles du Conseil et de la direction; et d'examiner les politiques et procédures de l'Administration en ce qui a trait à l'éthique et aux valeurs. Le Comité est également responsable d'élaborer et de mettre en place des procédures et des pratiques pour l'évaluation du Conseil et des candidatures au Conseil conformément au nouveau processus de nomination du gouvernement du Canada.

**Membres du comité :** Clément Joly F.C.A. (Président), Gordon Cheesbrough, Ronald Clark, Lecia Stewart, Murray Sigler et le Président du Conseil d'administration, Brian Flemming, à titre de membre d'office.



**Jacques Duchesneau**  
Président et Chef de la direction



**Mark Duncan**  
Vice-président exécutif et  
Chef des opérations



**Michael McLaughlin**  
Vice-président et  
Chef de la direction financière



**Ian MacKay**  
Vice-président – Opérations



**Randall McCauley**  
Vice-président – Qualité



**Ann Champoux**  
Vice-président – Stratégie

## Équipe des cadres de l'ACSTA

### Équipe des cadres de l'ACSTA

L'ACSTA est dirigée par son Président et Chef de la direction, **Jacques Duchesneau**, qui est appuyé par l'équipe des cadres :

- **Mark Duncan**, Vice-président exécutif et Chef des opérations;
- **Michael McLaughlin**, Vice-président et Chef de la direction financière;
- **Ian MacKay**, Vice-président – Opérations;
- **Randall McCauley**, Vice-président – Qualité;
- **Ann Champoux**, Vice-présidente – Stratégie.

L'équipe des cadres s'inscrit dans une nouvelle structure qui est entrée en vigueur en avril 2004. Les points saillants de cette nouvelle structure sont

la création des postes de vice-président exécutif, de vice-président – Qualité, et vice-présidente – Stratégie. Au cours des deux dernières années, l'ACSTA s'est concentrée sur les activités de démarrage et s'est efforcée surtout de faire ce qui devait être fait. En préparant l'avenir, l'ACSTA redéfinira ses priorités de départ en priorités d'organisation mature, stabilisée, orientée vers la sûreté et s'assurera que l'ACSTA fait ce qui doit être fait à l'aide de mesures appropriées de la qualité et du rendement.

Les membres de l'équipe des cadres supérieurs de l'ACSTA ne fonctionnent pas de façon isolée, mais plutôt comme participants actifs aux opérations quotidiennes. Les employés à tous les niveaux de l'organisation, depuis les étudiants du programme Co-op jusqu'aux administrateurs, acquièrent une expérience valable dans le cadre de leurs échanges quotidiens avec l'équipe des cadres.

## Gestion de l'équipe

Au 31 mars 2004, l'ACSTA comptait 157 employés à temps plein travaillant à renforcer le système de sûreté du transport aérien. Toutes les composantes de l'organisation travaillent au même objectif, ce qui permet à l'ACSTA de se concentrer sur la réalisation de la mission et de la vision de l'entreprise. Le maintien de cette motivation nécessite une approche efficace en matière de ressources humaines qui reconnaît l'importance de chaque membre de l'équipe de l'ACSTA. Les politiques de l'ACSTA en matière de recrutement et de maintien en poste du personnel incarnent les valeurs fondamentales de l'organisation aux niveaux personnel, professionnel et organisationnel.

Au cours de la dernière année, le groupe des ressources humaines de l'ACSTA a réalisé ce qui suit :

- la mise sur pied d'un comité de la santé et de la sécurité au travail;
- l'établissement d'un programme d'aide aux employés;
- la négociation et l'entrée en vigueur d'un accord de transfert de pensions;
- l'examen et l'amélioration du programme de gestion du rendement;
- la mise sur pied d'un programme d'emploi d'été pour étudiants, d'un programme de bourses de doctorat, et la participation à des programmes d'enseignement coopératif avec les universités et collèges locaux.

En donnant suite aux besoins en ressources humaines, l'ACSTA tient compte des coûts de la sûreté, et de la flexibilité de l'entreprise à décider si elle doit embaucher ses propres employés plutôt que de faire appel à des consultants.



## Engagement envers la communauté

L'ACSTA est fière des nombreux services offerts à la collectivité et du leadership manifesté par ses employés. En 2003, l'ACSTA s'est engagée à des activités mensuelles avec plusieurs organismes de charité dont L'Arche, la Société du cancer du sein du Canada, l'Association canadienne du diabète, les Bergers de l'espoir, la Children's Wish Foundation, l'Institut national canadien pour les aveugles et le Young Women's Emergency Shelter. Ces activités de collecte de fonds sont organisées par des volontaires de l'ACSTA et tous les fonds recueillis proviennent de contributions personnelles des employés.

### ACCORD DE TRANSFERT DE PENSIONS

Le régime de pension de l'ACSTA, enregistré en décembre 2002, est fondé sur le régime offert aux employés du gouvernement en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique*. Le Conseil du Trésor et l'ACSTA ont signé un accord de transfert de pensions (ATP) le 15 octobre 2003. Cet ATP offrira aux anciens employés du gouvernement qui ont quitté la fonction publique pour se joindre à l'ACSTA l'option de transférer leurs cotisations de retraite au régime de pension de l'ACSTA. Le régime permet également aux employés qui quittent l'ACSTA pour travailler dans la fonction publique de transférer leurs cotisations de retraite de l'ACSTA au régime de la fonction publique.



## Réussir de façon éclatante

Owen Andrusiak (posé à droite), gestionnaire régional de l'ACSTA, à l'Aéroport international d'Ottawa, et lieutenant dans la réserve des Forces armées, a obtenu l'autorisation d'utiliser les bureaux de l'Administration centrale de l'ACSTA en dehors des heures de bureau pour offrir à un groupe de cadets de l'air une fois la semaine un cours théorique sur l'aviation. Suite à ce cours, l'un des étudiants de Owen, l'adjudant de première classe Ed Moy, a reçu la très convoitée bourse d'études du programme de bourses de pilotage motorisé des cadets de l'air. Cette bourse d'études permettra à Ed d'aller au camp cet été pour obtenir sa licence de pilote privé de Transports Canada.

En tant qu'ancien cadet de l'air lui-même, Jacques Duchesneau, Président et Chef de la direction de l'ACSTA, a appris avec plaisir la réussite de monsieur Moy. Il encourage Owen, ainsi que tout le personnel de l'ACSTA, à continuer à s'impliquer dans le développement des collectivités.

En novembre 2003, le président et chef de la direction de l'ACSTA a remis les rênes de l'organisation à Richard Marchand, son nouveau Président et Chef de la direction... pour un jour. « Nous avons créé ce nouveau programme pour donner à des personnes exceptionnelles, qui ont relevé plusieurs défis personnels et qui ont tant donné à la collectivité, la possibilité de se retrouver dans un milieu différent; dans ce cas-ci, un environnement d'entreprise », a dit monsieur Duchesneau en faisant référence au programme de Président et Chef de la direction de l'ACSTA pour un jour. Monsieur Duchesneau a rencontré monsieur Marchand, atteint du syndrome de Down, à un hôpital pour enfants à Montréal. Richard est un être exceptionnel qui consacre son temps à recueillir des fonds pour le *Téléthon Opération Enfant Soleil*, un téléthon au Québec qui recueille des fonds pour les enfants malades.



## Président d'un jour

Richard Marchand, Président et Chef de la direction de l'ACSTA pour un jour, recevant son laissez-passer de John Stalker, gestionnaire — Sûreté de l'entreprise.



L'ACSTA a accompli des progrès considérables pour mettre en place les personnes, les programmes, les processus et les systèmes nécessaires afin d'effectuer la transition d'une société en démarrage à une société à maturité.



Nous visons l'excellence dans la façon dont nous fournissons nos opérations de sûreté et dans la façon dont nous rendons compte aux Canadiens.

# 6 ÉTATS FINANCIERS

## Discussion et analyse de la direction

La discussion et l'analyse suivants des résultats des opérations et de la condition financière de l'ACSTA devraient être lus conjointement avec les états financiers et les notes qui font partie du présent rapport annuel. Le résumé suivant donne un aperçu des principales données comparatives en milliers de dollars. Aux fins de la vérification des états financiers de l'ACSTA, le Bureau de la vérificatrice générale a accès à tous les dossiers. Conformément à l'article 32 de la *Loi sur l'ACSTA*, l'information portant sur les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien est contenue dans d'autres programmes.

Principales données financières	Exercice 2004	Exercice 2003	Budget 2004
Total des crédits constatés	351 415 \$	259 477 \$	- \$
Fonds de fonctionnement	234 505	170 261	-
Financement des immobilisations	116 910	89 216	-
Encaisse	44 241	31 675	-
Débiteurs	61 698	45 437	-
Stocks	7 694	4 398	-
Immobilisations net de l'amortissement	236 576	115 475	-
Acquisitions de SDE	112 899	110 099*	189 199
Acquisitions de CIZR	1 864	-	4 500
Acquisitions de CNP	3 977	-	8 400
Autres acquisitions d'immobilisations	11 359	13 898	4 313
Créditeurs et charges à payer	100 069	59 568	-
Financement d'immobilisations reporté	239 097	132 179	-
Contrôle préembarquement	158 284	125 192	166 258
Programme de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	55 435	32 890	113 684
Services administratifs	25 375	11 903	25 705
Contrôle des non-passagers	1 207	39	16 748
Carte d'identité de zones réglementées	808	39	6 148

\* Les acquisitions d'immobilisations au chapitre des SDE pour l'exercice 2003 comprennent les éléments d'actif transférés de Transports Canada à l'ACSTA.



## Financement

Les crédits du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA, à l'exception d'une petite partie qui provient des intérêts. A la fin de mars 2003, le Parlement a approuvé un crédit de 459 676\$ pour l'exercice 2004. Un montant de 24 521 \$ a été reporté de l'exercice 2003 à l'exercice 2004, soit un niveau de référence approuvé de 484 197 \$. À la suite de changements dans le calendrier de déploiement de l'équipement de SDE et CNP, le Conseil du Trésor a approuvé en avril 2004 un report (report pour les exercices ultérieurs) de 100 497 \$. Grâce à une utilisation prudente des ressources, la partie non utilisée des crédits parlementaires de 2004 s'élève à 32 285 \$ par rapport à 39 380 \$ en 2003. Le total des crédits pour l'exercice s'est élevé à 351 415 \$, répartis entre les immobilisations, 116 910 \$, et le fonctionnement, 234 505 \$.

## Position financière

### *Encaisse*

Les soldes de trésorerie au 31 mars 2004 sont de 44 241 \$ par rapport à 31 675 \$ à la même date l'année précédente. L'augmentation de 12 566 \$ correspond à la hausse des dépenses, en particulier les paiements aux fournisseurs de services de contrôle et l'acquisition de SDE, et se rattache aux débours d'avril 2004.

### *Débiteurs*

Le solde des débiteurs est de 61 698 \$ à la fin de l'exercice. Un montant de 51 513 \$ est à recevoir pour les crédits parlementaires et 8 530 \$ correspond à la taxe sur les produits et services recouvrable. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent de 16 261 \$ correspond à l'augmentation globale des dépenses.

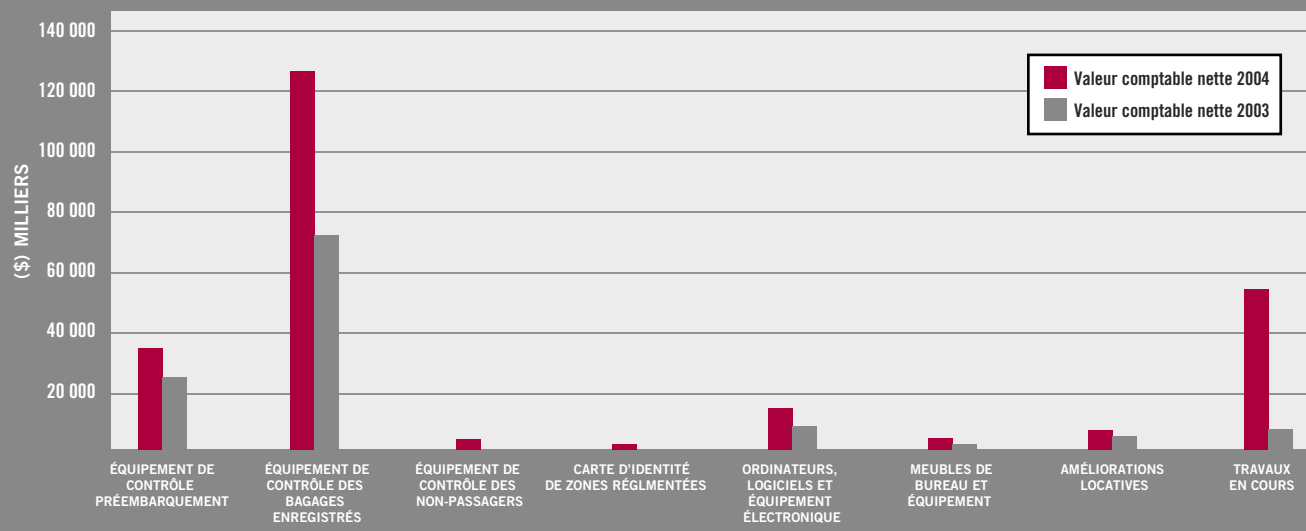
### *Stocks*

Les stocks, qui comprennent les pièces de rechanges de SDE et les cartes d'identité de zones réglementées (CIZR) ont augmentés de 4 398 \$ à 7 694 \$. Cette hausse s'explique par l'ajout d'un stock de CIZR d'une valeur de 2 863 \$. Les pièces de rechange de SDE sont situées dans des endroits stratégiques dans tout le Canada et servent à assurer un temps d'arrêt minimum de l'équipement de SDE. Les CIZR en stock devraient être distribués au cours de l'exercice.

### *Immobilisations*

Les immobilisations d'une valeur comptable nette de 236 576 \$ sont comptabilisées au 31 mars 2004. Ce montant était de 115 475 \$ l'exercice précédent. Le montant de 236 576 \$ comprend les biens d'un coût de 251 574 \$ moins l'amortissement cumulé jusqu'à ce jour de 14 998 \$. Les acquisitions au cours de l'exercice s'élèvent à 130 099 \$ et sont composées de 112 899 \$ pour l'équipement SDE, 5 841 \$ pour les CIZR et CNP et 11 359 \$ consacrés à d'autres biens. Les ajouts aux immobilisations conformément au plan d'entreprise ont été fixés à 206 412 \$, mais le calendrier des dépenses connexes a été révisé pour tenir compte de l'effet net des reports du financement d'immobilisations ainsi que de dépôts pour des immobilisations. Les changements dans le calendrier de déploiement de l'équipement de SDE et le retard lié aux règlements sur les CIZR et le CNP ont été à l'origine des reports d'immobilisations. L'écart entre le budget et les chiffres réels pour les autres biens résulte d'une augmentation des dépenses en équipement informatique et logiciels et des améliorations locatives dans les centres régionaux et à l'administration centrale.

## Immobilisations cumulatives à la valeur comptable nette



Valeur comptable nette des immobilisations en 2004 par rapport à 2003 par catégorie.

### Créditeurs et charges à payer

Le solde des créditeurs et charges à payer est passé de 59 568 \$ pour l'exercice 2003 à 100 069 \$ pour l'exercice 2004. Cette hausse est le résultat du déploiement de l'équipement de SDE au cours du dernier trimestre, ainsi qu'une augmentation des activités d'exploitation connexes. Le montant de 51 285 \$ (51%) du total des créditeurs et des charges à payer a trait aux coûts d'équipement de SDE et aux coûts d'intégration. Le montant de 19 822 \$ (20%) a trait aux paiements pour les services de contrôle payables dans les 15 à 30 jours.

### Financement des immobilisations reporté

Le financement des immobilisations reporté rend compte de la nature du financement de l'ACSTA en ce sens que les acquisitions des immobilisations sont faites à même le Trésor. Par conséquent, le financement des immobilisations reporté compense la valeur non amortie des immobilisations dans le bilan.

## Résultats des opérations

### *Contrôle préembarquement*

Les dépenses liées au contrôle préembarquement ont augmenté de 125 192 \$ pour l'exercice 2003 à 158 284 \$ pour l'exercice 2004. Le budget pour 2004 est de 166 258 \$. La plus grande partie de la différence entre 2003 et 2004 est due aux hausses prévues des paiements aux fournisseurs de services de contrôle. Les dépenses de 2004 correspondent au budget de 166 258 \$.

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

Les dépenses liées aux Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés pour l'exercice 2004 se sont élevées à 55 435 \$ par rapport à 32 890 \$ l'exercice précédent. Les coûts budgétisés pour 2004 sont de 113 684 \$. L'écart entre le budget et le chiffre réel est attribuable surtout au calendrier du déploiement des SDE et au changement apporté à la politique sur l'amortissement des immobilisations. Les coûts dans cette catégorie comprennent les paiements de contributions à certaines administrations aéroportuaires pour compenser partiellement les coûts des fonctions de police liées à la sûreté du transport aérien, le Programme canadien de protection des transporteurs aériens, qui place des officiers de la GRC sur les vols, et tous les coûts associés au contrôle des bagages enregistrés. Conformément à l'article 32 de la *Loi sur l'ACSTA*, l'information sur les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien n'est pas rendue publique.

### *Services administratifs*

Des dépenses de services administratifs de 25 375 \$ sont comptabilisées dans l'état des résultats pour l'exercice terminé le 31 mars 2004. Le chiffre comparatif pour l'exercice terminé le 31 mars 2003 est de 11 903 \$. Les dépenses réelles de 2004 sont en ligne au budget de 25 705 \$. Ces coûts comprennent les salaires des employés, les avantages sociaux, les services professionnels, les assurances, ainsi que les loyers et les coûts liés aux installations. Les services généraux de l'ACSTA soutiennent l'exploitation en assumant les fonctions suivantes : technologies informatiques, ressources humaines, comptabilité, services de planification y compris la sensibilisation du public, services juridiques et achats et passation de marchés.

### *Contrôle des non-passagers et cartes d'identité de zones réglementées*

Les dépenses liées au contrôle des non-passagers pour l'exercice se sont élevées à 1 207 \$ par rapport à 39 \$ l'exercice précédent et un budget en 2004 de 16 748 \$. Les dépenses liées aux cartes d'identité de zones réglementées pour l'exercice 2004 se sont élevées à 808 \$ par rapport à 39 \$ pour l'exercice 2003 avec un budget en 2004 de 6 148 \$. Ces programmes ont été planifiés initialement au cours des deux exercices et ont commencé à être mis en œuvre essentiellement après le 1<sup>er</sup> avril 2004. Le lancement du programme a été retardé en attendant les règlements nécessaires.

## Excédent net pour l'année

L'excédent net pour l'année a été de 5 341 \$ comparé à 6 115 \$.

# **L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Déclaration de la responsabilité de la direction

**De l'exercice terminé le 31 mars**

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

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

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

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



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



**Michael McLaughlin, C.M.A.**  
Vice-président et chef de la direction financière

2 juin 2004



## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2004 et les états des résultats et de l'avoir et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive du changement apporté à la convention comptable relative à l'amortissement de l'équipement des systèmes de détection d'explosifs expliqué à la note 3 aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada  
Le 2 juin 2004

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Bilan

Au 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

	2004	2003 Redressé (note 3)
<b>Actif</b>		
<b>À court terme</b>		
<i>Encaisse</i>	44 241 \$	31 675 \$
<i>Débiteurs (note 5)</i>	61 698	45 437
<i>Stocks</i>	7 694	4 398
<i>Frais payés d'avance</i>	1 091	203
<i>Dépôts sur l'achat d'immobilisations (note 6)</i>	2 521	3 515
	<hr/> 117 245	<hr/> 85 228
<b>Immobilisations (note 6)</b>	236 576	115 475
	<hr/> 353 821 \$	<hr/> 200 703 \$
<b>Passif</b>		
<b>À court terme</b>		
<i>Créditeurs et charges à payer</i>	100 069 \$	59 568 \$
<b>Avantages sociaux futurs (note 7)</b>	523	165
<b>Financement d'immobilisations reporté (note 8)</b>	239 097	132 179
	<hr/> 339 689	<hr/> 191 912
<b>Avoir du gouvernement du Canada</b>		
<i>Avoir</i>	14 132	8 791
	<hr/> 353 821 \$	<hr/> 200 703 \$

Engagements (note 10)

Approuvé au nom du Conseil d'administration

  
Administrateur

  
Administrateur

Au nom de la direction

  
Vice-président et chef de la direction financière

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des résultats et de l'avoir

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

	2004	2003
<b>Charges</b>		Redressé (note 3)
<i>Contrôle pré-embarquement</i>	158 284 \$	125 192 \$
<i>Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés</i>	55 435	32 890
<i>Services administratifs</i>	25 375	11 903
<i>Contrôle des non-passagers</i>	1 207	39
<i>Carte d'identité de zone réglementée</i>	808	39
	<b>241 109</b>	<b>170 063</b>
<b>Produits</b>		
<i>Revenus d'intérêt</i>	1 171	902
<i>Profit sur change</i>	782	8
<b>Perte d'exploitation nette avant le financement public</b>	<b>239 156</b>	<b>169 153</b>
<b>Financement public</b>		
<i>Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 4)</i>	234 505	170 261
<i>Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 8)</i>	9 992	5 007
	<b>244 497</b>	<b>175 268</b>
<b>Excédent net de l'exercice</b>	<b>5 341</b>	<b>6 115</b>
<b>Avoir au début de l'exercice</b>	<b>8 791</b>	<b>-</b>
<b>Apports de Transports Canada (note 12)</b>	<b>-</b>	<b>2 676</b>
<b>Avoir à la fin de l'exercice</b>	<b>14 132 \$</b>	<b>8 791 \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des flux de trésorerie

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

	2004	2003
		Redressé (note 3)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>		
<i>Excédent net de l'exercice</i>	5 341 \$	6 115 \$
<i>Éléments sans incidence sur l'encaisse :</i>		
<i>Amortissement des immobilisations (note 6)</i>	9 992	5 007
<i>Avantages sociaux futurs</i>	358	165
<i>Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 8)</i>	(9 992)	(5 007)
<i>Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse (note 12)</i>	20 056	12 206
	<u>25 755</u>	<u>18 486</u>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		
<i>Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations (note 4)</i>	116 910	89 216
	<u>116 910</u>	<u>89 216</u>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		
<i>Acquisition d'immobilisations</i>	(130 099)	(76 027)
	<u>(130 099)</u>	<u>(76 027)</u>
<b>Augmentation nette de l'encaisse</b>	12 566	31 675
<b>Encaisse au début de l'exercice</b>	31 675	-
<b>Encaisse à la fin de l'exercice</b>	<u>44 241 \$</u>	<u>31 675 \$</u>

## Information supplémentaire sur les flux de trésorerie – Note 12

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 1: Autorisation, objectifs et programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la « *Loi sur l'ACSTA* »), qui est entrée en vigueur le 1er avril 2002.

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

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

1. le contrôle pré-embarquement des passagers et de leurs effets personnels;
2. le contrôle des bagages enregistrés;
3. les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien;
4. le contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports;
5. la carte d'identité de zone réglementée dans les grands aéroports canadiens.

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

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

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 2: Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) et comprennent les principales conventions comptables suivantes.

### (a) Incertitude relative à la mesure

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

### (b) Stocks

Les stocks sont composés principalement de pièces de rechange acquises pour la construction et la maintenance internes et les cartes d'identité de zone réglementée et ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré ou du coût de remplacement.

### (c) Immobilisations

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

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

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

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

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 2: Principales conventions comptables (suite)

### (d) Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS) pour offrir des avantages de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages de retraite et avantages postérieurs à l'emploi (autres régimes d'avantages sociaux) à ses employés, notamment des prestations d'invalidité à court et à long terme, pour soins de santé, pour soins dentaires et une assurance-vie. Le coût des avantages de retraite et des autres régimes d'avantages sociaux accumulés par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services, qui tient compte du rendement prévu des placements, de la hausse des salaires, de l'âge de la retraite des employés et des tendances pour les coûts des soins de santé et des soins dentaires. La direction considère que les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et la charge nette au titre des prestations de retraite et des autres avantages sociaux de retraite, sauf pour le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées, sont des obligations à long terme, ce qui est conforme à la nature à long terme des avantages sociaux futurs.

La charge nette au titre des régimes de retraite comprend les prestations de retraite déterminées par calcul actuariel pour les services rendus au cours de l'exercice, les intérêts théoriques sur les obligations prévues au titre des régimes de retraite, moins les intérêts créditeurs sur les actifs des régimes, et l'amortissement des gains ou pertes actuariels sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active d'un groupe d'employés (DMERCA) qui devraient toucher des prestations en vertu des régimes. Pour le calcul du rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à la valeur du marché. L'amortissement des frais déjà engagés, comme le coût des modifications des régimes, est comptabilisé selon la méthode d'amortissement linéaire sur la DMERCA, qui a été établie à 19 ans pour le RRE, à 14 ans pour le RRS et à 12 ans pour les autres régimes de retraite. Les gains (pertes) actuariels cumulatifs sont amortis sur la DMERCA dans la mesure où ils dépassent 10 p. 100 de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la valeur marchande des actifs du régime au début de l'exercice, selon le plus élevé des deux.

La dernière évaluation a été faite par un actuaire indépendant au 31 décembre 2003. La date d'évaluation utilisée pour déterminer les actifs des régimes et l'obligation au titre des prestations constituées est le 31 décembre 2003.

L'écart cumulatif entre la charge au titre des prestations et les cotisations est présenté au bilan comme charge à payer.

# **l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Notes aux états financiers

**De l'exercice terminé le 31 mars 2004**

(en milliers de dollars)

## **2: Principales conventions comptables (suite)**

### **(e) Crédits parlementaires**

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont comptabilisés dans l'état des résultats. Les crédits parlementaires pour les immobilisations sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent. Lors de l'aliénation des immobilisations amortissables financées, l'ACSTA constate dans ses résultats tout le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache à ces immobilisations.

### **(f) Conversion des devises**

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

### **(g) Facteurs liés à la sûreté**

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

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 3: Modification de convention comptable

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a modifié sa convention comptable sur l'amortissement des immobilisations. L'ACSTA a décidé de commencer à amortir le matériel de système de détection d'explosifs (SDE) après sa mise en service complète, alors que pour l'exercice précédent, elle a commencé à amortir ces actifs à la date d'acquisition. Cette modification n'a pas eu d'incidence sur l'excédent net du présent exercice, mais a réduit l'amortissement du matériel et l'amortissement connexe du financement des immobilisations reporté de 10 737 \$. Cette modification de convention comptable a été appliquée rétroactivement. Pour l'exercice terminé le 31 mars 2003, l'amortissement du matériel et l'amortissement connexe du financement des immobilisations reporté ont été réduits de 4 859 \$, de sorte que l'excédent net n'a pas changé. Par conséquent, les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2003 ont été redressés comme suit :

	2003 redressé	2003 tel que déjà présenté
<b>Bilan</b>		
<i>Immobilisations</i>	115 475 \$	110 616 \$
<i>Financement d'immobilisations reporté</i>	132 179	127 320
<b>État des résultats</b>		
<i>Charges</i>	170 063	174 922
<i>Amortissement du financement d'immobilisations reporté</i>	5 007	9 866
<b>État des flux de trésorerie</b>		
<i>Amortissement des immobilisations</i>	5 007	9 866
<i>Amortissement du financement d'immobilisations reporté</i>	5 007	9 866
<b>Notes aux états financiers</b>		
<i>Valeur comptable nette (note 6)</i>	115 475	110 616
<i>Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 8)</i>	5 007	9 866
<i>Solde du financement d'immobilisations reporté, fin de l'exercice</i>	132 179 \$	127 320 \$

# **l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## **4: Crédits parlementaires**

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

	2004	2003
<b>Crédits parlementaires approuvés</b>	<b>459 676 \$</b>	<b>340 000 \$</b>
<b>Montant reporté approuvé pour les exercices ultérieurs conformément au plan d'entreprise de 2002-2003</b>	<b>-</b>	<b>(16 622)</b>
<b>Montant reporté approuvé pour les exercices ultérieurs conformément au plan d'entreprise de 2003-2004</b>	<b>24 521</b>	<b>(24 521)</b>
<b>Montants reportés approuvés pour les exercices ultérieurs</b>	<b>(100 497)</b>	<b>-</b>
<b>Crédits inutilisés</b>	<b>(32 285)</b>	<b>(39 380)</b>
<b>Total des crédits constatés</b>	<b>351 415 \$</b>	<b>259 477 \$</b>

Les crédits ont été constatés comme suit :

<b>Financement de l'exploitation</b>	<b>234 505 \$</b>	<b>170 261 \$</b>
<b>Financement des immobilisations (note 8)</b>	<b>116 910</b>	<b>89 216</b>
<b>Total des crédits constatés</b>	<b>351 415 \$</b>	<b>259 477 \$</b>

## **5: Débiteurs**

Les débiteurs sont composés de ce qui suit :

	2004	2003
<b>Crédits parlementaires</b>	<b>51 513 \$</b>	<b>40 477 \$</b>
<b>Taxe sur les produits et les services</b>	<b>8 530</b>	<b>2 396</b>
<b>Divers</b>	<b>1 655</b>	<b>2 564</b>
	<b>61 698 \$</b>	<b>45 437 \$</b>

# l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 6: Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2004	Valeur comptable nette 2003
				Redressée (note 3)
Matériel de contrôle pré-embarquement	42 146 \$	9 107 \$	33 039 \$	26 457 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	124 909	999	123 910	71 964
Matériel de contrôle des non-passagers	3 977	1	3 976	-
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité de zone réglementée	1 864	87	1 777	-
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	15 233	3 437	11 796	6 209
Ameublement et matériel de bureau	2 753	525	2 228	1 544
Améliorations locatives	8 099	842	7 257	2 785
Travaux en cours	52 593	-	52 593	6 516
	<b>251 574 \$</b>	<b>14 998 \$</b>	<b>236 576 \$</b>	<b>115 475 \$</b>

Le 1<sup>er</sup> avril 2002, Transports Canada a transféré à l'ACSTA du matériel de contrôle d'une valeur comptable nette de 47 970 \$ pour un prix d'achat de 1 \$. La valeur comptable nette de ce matériel a été ajoutée à la valeur du matériel de contrôle des bagages enregistrés et du matériel de contrôle pré-embarquement.

Au 31 mars 2004, des dépôts de 2 521 \$ (2003 – 3 515 \$) ont été faits pour l'achat d'immobilisations et ont été inscrits au bilan.

L'amortissement du présent exercice s'élève à 9 992 \$.

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 7: Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi des régimes de retraite à prestations déterminées et offre d'autres avantages de retraite postérieurs à l'emploi à ses employés. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi. Les employés sont tenus de cotiser au régime en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, en fonction des évaluations actuarielles, et verse des paiements mensuels à la caisse de retraite.

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

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2004	2003	2004	2003
<b>Variation de la juste valeur des actifs des régimes</b>				
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	5 283 \$	- \$	- \$	- \$
Cotisations de l'ACSTA	802	-	-	-
Cotisations des participants aux régimes	451	-	-	-
Versement et transferts de prestations	156	5 227	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	429	56	-	-
<b>Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice</b>	<b>7 121 \$</b>	<b>5 283 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations constituées</b>				
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	6 639 \$	- \$	538 \$	436 \$
Cotisations des participants aux régimes	451	-	-	-
Coût des services	1 148	180	258	38
Coût des services passés	-	811	-	-
Frais d'intérêt	521	68	56	6
Versement et transferts de prestations	156	5 227 \$	-	-
Perte actuarielle	421	353	316	58
<b>Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice</b>	<b>9 336 \$</b>	<b>6 639 \$</b>	<b>1 168 \$</b>	<b>538 \$</b>
<b>Rapprochement avec la situation capitalisée</b>				
Passifs non capitalisés	(2 215) \$	(1 356) \$	(1 168) \$	(538) \$
Ajustement des cotisations du 4e trimestre	600	88	-	-
Coût des services passés non amortis	762	804	373	430
Perte actuarielle nette non amortie	731	349	394	58
<b>Passif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice</b>	<b>(122) \$</b>	<b>(115) \$</b>	<b>(401) \$</b>	<b>(50) \$</b>



# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 7: Avantages sociaux futurs (suite)

Les actifs des régimes sont détenus par la Standard Life. D'après la juste valeur des actifs des régimes au 31 mars 2004, les actifs du RRE étaient composés de 65 p. 100 d'actions, de 35 p. 100 d'obligations et de 0 p. 100 de valeurs à court terme et d'encaisse (2003 — il n'y avait pas d'actifs investis dans les régimes). Il n'y avait aucun actif investi dans le RRS au 31 mars 2004.

Le taux annuel de la hausse hypothétique du coût per capita des prestations pour soins de santé utilisé pour l'évaluation actuarielle des avantages sociaux futurs était de 11 p. 100 pour les médicaments et de 9 p. 100 pour les frais hospitaliers, taux ramené à 5 p. 100 sur dix ans et stabilisé par la suite (2003 – 9 p. 100 diminuant à 5 p. 100 sur dix ans), et de 4 p. 100 pour les frais dentaires (2003 – 4 p. 100). Le taux tendanciel hypothétique du coût des soins de santé pour le prochain exercice est de 9,4 p. 100 diminuant à 4,9 p. 100 sur dix ans (2003 – 9,4 p. 100 diminuant à 4,9 p. 100 sur dix ans). Une augmentation d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques des soins de santé aurait entraîné une hausse des frais de services et d'intérêt et de l'obligation de 63 \$ et de 238 \$ respectivement au titre des avantages postérieurs à la retraite. Une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels du coût des soins de santé aurait abaissé les frais de services et d'intérêt et de l'obligation de 48 \$ et de 179 \$ respectivement au titre des avantages postérieurs à la retraite.

Comme l'ACSTA a versé des cotisations à la caisse entre la date d'évaluation et la date de la fin de l'exercice, il faut apporter un ajustement pour ces cotisations dans le rapprochement de l'état capitalisé des régimes présenté dans les notes.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2004	2003	2004	2003
<b>Charge nette au titre des prestations engagées au cours de l'exercice</b>				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 148 \$	180 \$	258 \$	38 \$
Frais d'intérêt	521	68	56	6
Perte actuarielle	421	353	316	58
Rendement réel des actifs des régimes	(429)	(56)	-	-
<b>Charge nette au titre des prestations engagées au cours de l'exercice</b>	<b>1 661 \$</b>	<b>545 \$</b>	<b>630 \$</b>	<b>102 \$</b>
<b>Charge nette au titre des prestations constatées au cours de l'exercice</b>				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 148 \$	180 \$	258 \$	38 \$
Frais d'intérêt	521	68	56	6
Rendement prévu des actifs des régimes	(390)	(52)	-	-
Amortissement du coût des services passés	43	7	37	6
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel)	-	-	-	-
<b>Charge nette au titre des prestations constatées au cours de l'exercice</b>	<b>1 322 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>351 \$</b>	<b>50 \$</b>

# L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes aux états financiers

De l'exercice terminé le 31 mars 2004

(en milliers de dollars)

## 7: Avantages sociaux futurs (suite)

Un taux d'actualisation de 6,5 p. 100 (2003 – 7 p. 100) et un taux de rendement prévu des actifs des régimes de 6,75 p. 100 (2003 – 6,75 p. 100) ont été utilisés pour évaluer la charge au titre des prestations des régimes de retraite.

Un taux d'actualisation de 6,5 p. 100 (2003 – 7 p. 100) a été utilisé pour évaluer la charge au titre des prestations des autres régimes d'avantages sociaux. Un taux d'augmentation de la rémunération hypothétique de 4,75 p. 100 (2003 – 4,75 p. 100) a été utilisé pour tous les régimes pour déterminer la charge au titre des prestations de retraite.

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

Les employés mutés de la fonction publique fédérale ont la possibilité de transférer leurs avantages et obligations de retraite au régime de retraite de l'ACSTA étant donné qu'un accord réciproque de transfert est en place, ou de les laisser dans le Fonds de pensions de retraite de la fonction publique jusqu'à leur retraite.

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2004	2003	2004	2003
<b>Taux d'actualisation</b>	<b>6,50 %</b>	7,00 %	<b>6,50 %</b>	7,00 %
<b>Inflation</b>	<b>3,00 %</b>	3,00 %	<b>3,00 %</b>	3,00 %
<b>Taux d'augmentation de la rémunération à long terme</b> (y compris l'inflation et les promotions)	<b>4,75 %</b>	4,75 %	<b>4,75 %</b>	4,75 %

La direction a supposé que tous les employés qui en avaient le droit transféreraient leurs crédits de retraite. On estime que le transfert des avantages de retraite donnera lieu à un passif non capitalisé qui est déjà prévu dans le rapprochement avec l'état capitalisé indiqué ci-dessus (voir le coût non amorti des services passés).

Le RRS a été capitalisé par un paiement fait après la fin de l'exercice. Le passif non capitalisé du RRE sera amorti sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des employés actifs concernés.

# **l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Notes aux états financiers

**De l'exercice terminé le 31 mars 2004**

(en milliers de dollars)

## **8: Financement d'immobilisations reporté**

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

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>132 179 \$</b>	Redressée (note 3) - \$
<b>Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations</b>	<b>116 910</b>	89 216
<b>Transfert de matériel de contrôle du ministère de Transports Canada à la valeur comptable</b>	-	47 970
<b>Amortissement du financement d'immobilisations reporté</b>	<b>(9 992)</b>	(5 007)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>239 097 \$</b>	132 179 \$

## **9: Instruments financiers**

Les instruments financiers de l'ACSTA comprennent l'encaisse, les débiteurs et les créditeurs et charges à payer. La direction croit que la valeur comptable des instruments financiers représente approximativement leur juste valeur, en raison du peu de temps qui reste jusqu'à leur échéance. L'ACSTA ne croit pas que la nature des instruments pose un risque de crédit important. L'ACSTA est aussi exposée à un risque de change du fait que certaines de ses opérations sont libellées en devises. L'ACSTA ne couvre pas actuellement le risque de fluctuation du taux de change.

## **10: Engagements**

### **Contrats de location-exploitation**

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

	<b>Exercice se terminant le 31 mars</b>
<b>2005</b>	<b>3 118 \$</b>
<b>2006</b>	<b>3 116</b>
<b>2007</b>	<b>3 030</b>
<b>2008</b>	<b>2 934</b>
<b>2009</b>	<b>2 741</b>
<b>2010 à 2013</b>	<b>9 639</b>
	<b>24 578 \$</b>

# **l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Notes aux états financiers

**De l'exercice terminé le 31 mars 2004**

(en milliers de dollars)

## **Note 10: Engagements (suite)**

### **Autres obligations contractuelles**

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

	<b>Exercice se terminant le 31 mars</b>
<b>2005</b>	<b>320 162</b> \$
<b>2006</b>	<b>214 704</b>
<b>2007</b>	<b>144 799</b>
<b>2008</b>	<b>2 206</b>
	<b>681 871</b> \$

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

## **11: Opérations entre apparentés**

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

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

- (a) Gendarmerie royale du Canada (GRC). Pour les raisons invoquées à la note 2(g), les charges touchant les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien ne sont pas présentées dans cette note.
- (b) Conseils et Vérification Canada (CVC). Les charges de l'exercice ont totalisé 988 \$, et le solde à payer de 180 \$ est inclus dans les créditeurs et les charges à payer.
- (c) Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). Les charges de l'exercice ont totalisé 2 074 \$, et le solde impayé de 704 \$ est inclus dans les créditeurs et les charges à payer.
- (d) Bureau de la traduction. Les charges de l'exercice ont totalisé 301 \$, et le solde impayé de 129 \$ est inclus dans les créditeurs et les charges à payer.

# **L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien**

Notes aux états financiers

**De l'exercice terminé le 31 mars 2004**

(en milliers de dollars)

## **11: Opérations entre apparentés (suite)**

(e) Transports Canada. Les charges de l'exercice ont totalisé 149 \$, et le solde à payer de 46 \$ est inclus dans les créditeurs et les charges à payer.

Outre les opérations susmentionnées :

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

## **12: Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse et information supplémentaire sur les flux de trésorerie**

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Débiteurs</b>	<b>(16 261) \$</b>	<b>(45 437) \$</b>
<b>Stocks</b>	<b>(3 296)</b>	<b>(2 312)</b>
<b>Frais payés d'avance</b>	<b>(888)</b>	<b>387</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>	<b>40 501</b>	<b>59 568</b>
	<b>20 056 \$</b>	<b>12 206 \$</b>

En 2003, Transports Canada a transféré gratuitement des pièces de rechange et des pièces destinées à la consommation d'une valeur comptable nette de 2 086 \$ et 590 \$ respectivement.

L'intérêt perçu pour l'exercice terminé le 31 mars 2004 a totalisé 1 171 \$ (2003 – 902 \$).

## **13: Chiffres correspondants**

Certains chiffres correspondants ont été reclassés conformément au mode de présentation adopté pour le présent exercice.

# A

## NNEXE A

---

### Carte des aéroports désignés

---

