



PARTENARIAT

Travailler avec vous.

Rapport annuel de 2008



Administrations aéroportuaires

NavCanada

Police régionale de Peel

Air Canada

Transportation Security Administration

Shannahan's Investigation
and Security Ltd.

Agence des services frontaliers du Canada

Voyageurs

Conseil des aéroports du Canada

Association du transport
aérien du Canada

Transports Canada

Garda du Canada

Sécurité Kolossal inc.

Air Transat

Corps canadiens des commissionnaires

WestJet

Corps des commissionnaires
de la Colombie-Britannique

Twilite Security Ltd.

Air Bellevue inc.

Central Aviation Security Ltd.

La Ville de Lloydminster

Association du transport aérien
international

Gendarmerie royale du Canada

Provincial Airlines Ltd.

Air Creebec inc.

Air Inuit Ltd.

First Air

Groupe Aeroguard

Administrations aéroportuaires

NavCanada

Police régionale de Peel

Air Canada

Transportation Security Administration

Shannahan's Investigation
and Security Ltd.

Agence des services frontaliers du Canada

Voyageurs

Conseil des aéroports du Canada

Association du transport
aérien du Canada

Transports Canada

Garda du Canada

Sécurité Kolossal inc.

Air Transat

Corps canadiens des commissionnaires

WestJet

Corps des commissionnaires
de la Colombie-Britannique

Twilite Security Ltd.

Air Bellevue inc.

Central Aviation Security Ltd.

La Ville de Lloydminster

Association du transport aérien
international

Gendarmerie royale du Canada

Provincial Airlines Ltd.

Air Creebec inc.

Air Inuit Ltd.

First Air

Groupe Aeroguard

Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web à l'adresse :

www.acsta-catsa.gc.ca

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

99, rue Bank, 13^e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1 (888) 294-2202

Télécopieur : (613) 990-1295

Courriel : correspondence@acsta-catsa.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada

Catalogue no. CC401-2008

ISBN 978-0-662-05696-6





L'ACSTA rend hommage à M. Jacques Duchesneau, C.M., qui a quitté son poste de président et chef de la direction de l'ACSTA le 29 avril 2008. La sûreté aérienne au Canada est ce qu'elle est aujourd'hui en grande partie grâce à M. Duchesneau et à son leadership exemplaire. En effet, sous sa direction, l'ACSTA est devenue un chef de file mondial en matière de sûreté aérienne, une position que confirment les administrations responsables de la sûreté aérienne des autres pays. Même si elle jouit de cette reconnaissance, l'ACSTA a néanmoins la possibilité d'améliorer sa méthode de protection de l'industrie aéronautique contre les actes terroristes. M. Duchesneau avait l'habitude de dire que « les terroristes évoluent continuellement et nous devons faire de même ». En outre, il insistait sur l'importance de la collaboration entre les personnes et les organismes pour garantir le bon déroulement des activités de l'aviation civile et en assurer la sûreté, et l'importance de renforcer leur capacité de partager l'information et les pratiques exemplaires. Il avait raison, car pour damer le pion à un réseau de terroristes, l'ACSTA a besoin d'un réseau d'intervenants tournés vers la sûreté ou, autrement dit, d'un partenariat.



*Wayne Ning et Mary Leslie avec Carolee Doyle Chasse
de l'Agence des services frontaliers du Canada*

TABLE DES MATIÈRES



*Tina Carrier avec Jeannie Way et Lorraine Hill
de WestJet*

Glossaire	4
Survol de l'ACSTA	5
Message du président du Conseil d'administration	6
Message du président et chef de la direction par intérim	8
Qui nous sommes	10
Activités et événements importants	20
Rapport sur les résultats	22
Gouvernance de la société	34
Rapport de gestion	42
États financiers vérifiés	50



GLOSSAIRE

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

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

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

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

Les huit aéroports les plus occupés du Canada Par ordre alphabétique : Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (Trudeau), Ottawa, Toronto (Pearson), Vancouver et Winnipeg

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

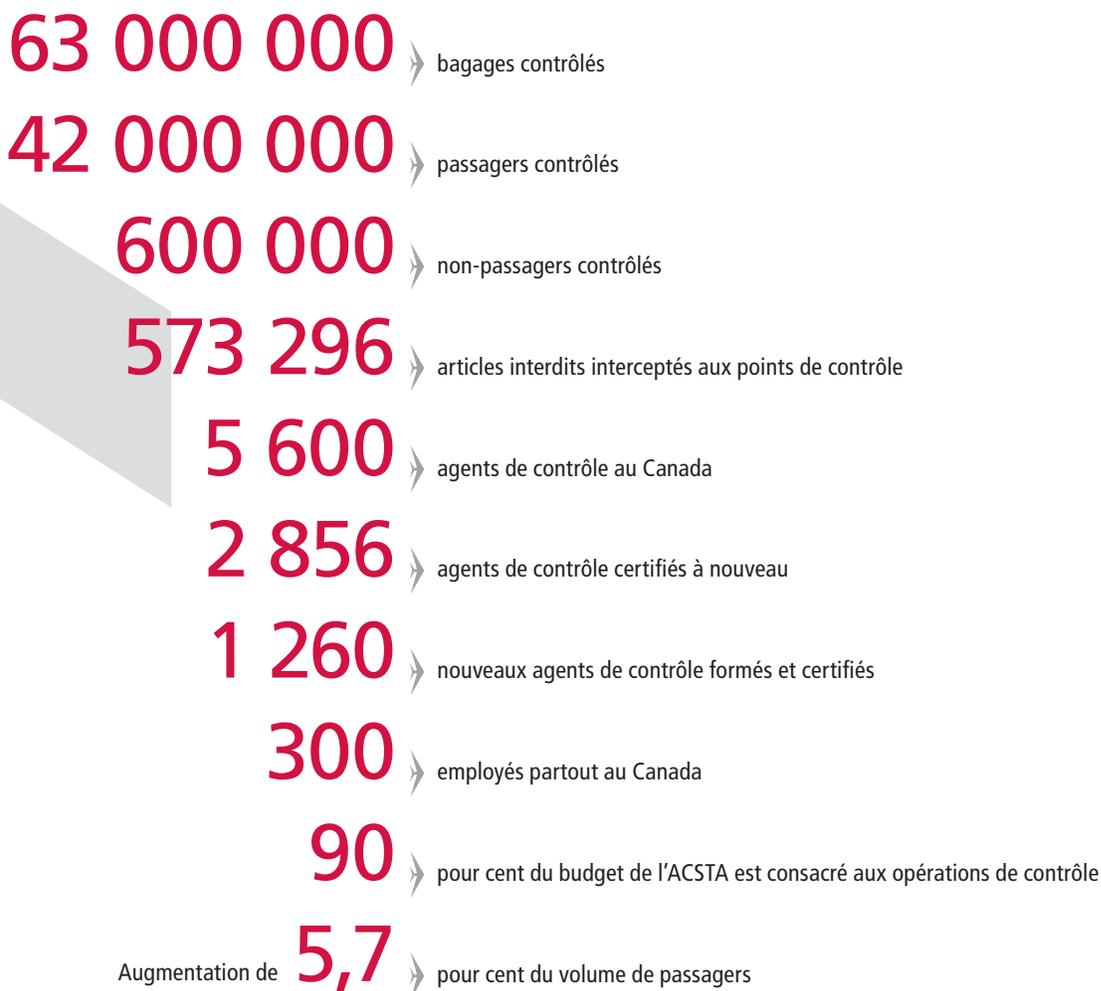
PNE Procédures normalisées d'exploitation : procédures élaborées par l'ACSTA pour enseigner au personnel de contrôle la manière d'exécuter le contrôle de sûreté conformément à l'intention des mesures réglementées et des autres exigences connexes établies par l'ACSTA

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

SGSu Système de gestion de la sûreté : approche méthodique de fixer les objectifs annuels en matière de sûreté, de clarifier les rôles et les responsabilités d'une organisation en matière de sûreté, d'évaluer et de gérer les risques, d'élaborer des plans d'urgence, d'effectuer des vérifications, ainsi que de mesurer et d'évaluer le rendement en permanence

Système de TIP Système de projection d'images de menace : un programme de formation des agents de contrôle qui projette automatiquement des images de menaces fictives sur les images radioscopiques de vrais bagages balayés

SURVOL DE L'ACSTA



SURVOL DE L'AÉROPORT international Stanfield de Halifax

Chaque année, l'ACSTA publie des photographies de l'un des 89 aéroports désignés du Canada dans son rapport annuel.



L'équipe Tartan, membres d'un programme d'accueil bénévole à l'aéroport international Stanfield de Halifax : Donna B. Forbes, D. Murray Forbes, Nancy Fullerton et Delina Martell.

Les photographies de cette année illustrent les partenaires de l'aéroport de Halifax, notamment, les agents de contrôle, les voyageurs, l'administration aéroportuaire, les transporteurs aériens, les organismes gouvernementaux et les partenaires en matière de sûreté.

Pour la cinquième année consécutive, l'aéroport de Halifax s'est classé premier au monde en ce qui a trait à la satisfaction des passagers dans la catégorie de moins de cinq millions de passagers. Le Conseil international des aéroports est l'organisme qui décerne cet honneur qui est le résultat de sondages axés sur la qualité du service aux aéroports.

Nous remercions tout le personnel de l'aéroport de Halifax pour leur soutien lors de la séance-photo du rapport annuel 2008.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

À bien des égards, l'année 2007-2008 a marqué une étape importante pour l'ACSTA.

En avril 2007, la société fêtait son cinquième anniversaire, laissant derrière elle la période de démarrage, et entamant la prochaine étape de son développement. L'ACSTA mûrit, gagne le respect de ses homologues internationaux et dépasse le cadre de ses activités élémentaires pour entreprendre des projets pilotes, apporter des améliorations et uniformiser ses opérations. En d'autres termes, elle harmonise ses activités avec sa progression.

La maturité va de pair avec la responsabilité et durant l'année 2007, l'ACSTA avait pour objectif de répondre aux 44 recommandations du rapport de l'Examen spécial réalisé par le Bureau du vérificateur général. Elle a élaboré un plan d'action détaillé pour répondre à chacune des recommandations, concernant chacune de ses directions, et a organisé des consultations à grande échelle auprès de son personnel. Le Conseil d'administration est satisfait des efforts réalisés à ce jour et croit que l'Administration a marqué d'importants progrès et qu'elle est sur la bonne voie.

Quant au second examen, le gouvernement du Canada a répondu au rapport du Comité consultatif concernant l'examen quinquennal de la Loi sur l'ACSTA dans les derniers jours de l'été. À compter du 1^{er} avril 2008, deux responsabilités liées aux services de police, jusque-là assumées par l'ACSTA, ont été transférées respectivement à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et à Transports Canada. L'ACSTA pourra ainsi se concentrer sur son mandat fondamental d'assurer le contrôle de la sûreté aérienne. Le gouvernement a également annoncé que l'ACSTA resterait une société d'État, ce qui lui assure une certaine flexibilité administrative et la possibilité de nouer des liens étroits avec les partenaires compétents de l'industrie, afin de respecter son mandat. Le Conseil accueille favorablement ces précisions.

Durant l'exercice 2008-2009, l'ACSTA sera aux prises avec les mêmes défis, à mesure qu'elle progresse dans ses plans et projets. Le travail de planification lié aux problèmes de viabilité à long terme - et d'éveil de l'intérêt du gouvernement à cet égard - tels que le financement,





« Le travail de planification lié aux problèmes de viabilité à long terme - et d'éveil de l'intérêt du gouvernement à cet égard - tels que le **financement**, les **investissements dans l'équipement**, ainsi que les **partenariats sectoriels**, restera à l'ordre du jour du Conseil d'administration et de la direction de l'ACSTA. »

les investissements dans l'équipement, ainsi que les partenariats sectoriels, restera à l'ordre du jour du Conseil d'administration et de la direction de l'ACSTA. L'ACSTA est reconnaissante du soutien que lui ont accordé le ministre, le sous-ministre, ainsi que leur personnel, tout au long de l'année. Avec leur collaboration, la société d'État, en accord avec le Conseil d'administration, prendra les mesures nécessaires pour se pencher sur ses problèmes de viabilité à long terme.

Le visage du Conseil d'administration a changé cette année. Grâce aux connaissances et à l'expérience de ses administrateurs, l'ACSTA a pu tirer son épingle du jeu dans l'industrie complexe de la sûreté aérienne, surtout durant cette année charnière, où elle a fait l'objet des deux examens importants susmentionnés. Pour la première fois en plusieurs années, les 11 postes d'administrateur du Conseil étaient comblés, renforçant ainsi l'efficacité de sa gouvernance. Sept des onze administrateurs ont été nommés durant l'exercice 2007-2008. Deux des premiers administrateurs, Steve Baker et Anil Wirasekara, se sont retirés au cours de l'année dernière. Leur expérience et leur sagesse nous manqueront et je les remercie pour leurs années de service à l'ACSTA.

J'ai accepté les responsabilités de président du Conseil d'administration au début du mois de juin 2007, encadré par un groupe de personnes douées et dévouées. Je tiens à remercier Margaret Purdy, qui a siégé comme présidente par intérim de janvier à juin 2007, pour son engagement, sa fiabilité et son professionnalisme dans l'orientation du Conseil d'administration et de la direction pendant cette période de changement. Le nouveau Conseil d'administration et moi-même sommes

ravis d'honorer notre engagement de gérer les activités et les affaires de l'ACSTA.

Jacques Duchesneau a quitté son poste de président et chef de la direction de l'ACSTA à la fin du mois d'avril 2008 afin de relever de nouveaux défis. Il lègue, à tous les Canadiens, un système fiable et solide de contrôle de la sûreté aérienne. Le Conseil le remercie pour le leadership professionnel et stimulant dont il a fait preuve depuis la création de l'ACSTA et lui souhaite bonne chance dans ses projets futurs.

Kevin McGarr a accepté le poste de président et chef de la direction par intérim, jusqu'à ce qu'un successeur soit nommé. Au nom du Conseil, je désire remercier M. McGarr d'avoir accepté ce poste et lui réitérer que nous avons confiance dans sa capacité de diriger l'ACSTA et de relever les défis futurs.

Pour finir, le Conseil d'administration remercie le personnel dévoué de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle et les nombreux agents de contrôle partout au Canada pour la qualité du travail accompli. Les Canadiens peuvent être fiers de vous et du travail que vous accomplissez.

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



MESSAGE DU **PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION (PAR INTÉRIM)**

Les employés de l'ACSTA et les Canadiens peuvent être fiers des réalisations de l'ACSTA au cours de la dernière année. Elle a continué à consolider sa réputation de chef de file de la sûreté aérienne tout en prenant des mesures pour améliorer la qualité et l'efficacité de la prestation de services aux voyageurs.

L'ACSTA a vu le jour à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001. Au fil des ans, elle s'est transformée en un organisme fier de servir et de protéger les Canadiens d'un océan à l'autre et déterminé à rester à l'affût des menaces actuelles et futures.

Avancer – Ensemble

La sûreté aérienne est aujourd'hui la pierre angulaire de notre sécurité nationale et l'ACSTA joue un rôle essentiel au Canada.

Elle assume sa responsabilité de protéger les voyageurs dans 89 aéroports désignés au Canada en collaborant étroitement avec plusieurs organismes et groupes, notamment Transports Canada et d'autres ministères, les compagnies aériennes, les aéroports, la GRC et d'autres organismes d'application de la Loi. Grâce à ces partenariats, l'ACSTA a rapidement accès à l'information, aux données et aux ressources nécessaires pour accomplir ses tâches.

L'esprit de partenariat définit également notre relation avec les 13 fournisseurs de services de contrôle qui emploient 5 600 agents de contrôle canadiens. Il ne faut pas sous estimer la complexité de la gestion quotidienne de ces relations.

Chaque jour, ces femmes et ces hommes dévoués forment la première ligne de notre défense contre les dangers et les menaces. Chaque jour, ils interagissent avec des personnes de nationalité et de culture différentes, et qui possèdent un niveau de connaissances variable des règlements et des procédures de sûreté en vigueur. Ces agents prennent des millions de décisions, mais ne peuvent pas se permettre de se tromper. Au nom de tous les Canadiens, je salue leur professionnalisme et leur résilience.





« La sûreté aérienne est aujourd'hui la pierre angulaire de notre sécurité nationale et l'ACSTA joue un rôle essentiel au Canada. »

Une mission continue

Les voyageurs sont plus en sécurité à bord des aéronefs qu'ils ne l'étaient avant le 11 septembre 2001. Malgré toutes ses réalisations, l'ACSTA doit rester vigilante, à jamais. De nouvelles menaces émergeront, de nouvelles technologies seront mises au point. Par conséquent, l'ACSTA doit s'engager à renforcer continuellement la sûreté. L'objectif est ambitieux, mais je suis convaincu que nous l'atteindrons grâce au talent, à la créativité et à la détermination des hommes et des femmes au service de notre société.

Parallèlement, nous prenons des mesures pour continuer à améliorer la qualité de notre service et l'expérience au sens large des voyageurs. L'efficacité des mesures de sûreté restera toujours la priorité des priorités, mais l'ACSTA cherche continuellement à réduire le stress subi par les voyageurs et les agents de contrôle. Je continuerai à plaider en faveur de la mise en œuvre, à court terme, d'un programme de sensibilisation accrocheur destiné au public, un programme auquel non seulement l'ACSTA, mais aussi les aéroports et les transporteurs aériens, participeront.

L'Administration collabore avec les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires afin d'améliorer la communication et espère ainsi réduire davantage la confusion et la frustration aux points de contrôle. Il va sans dire que même la moindre petite amélioration de l'observation des règlements en vigueur permet de raccourcir les files d'attente et d'accélérer le passage aux points de contrôle, sans compromettre la sûreté.

Dans le même ordre d'idées, l'ACSTA prendra des mesures, durant l'année à venir, pour réitérer, avec insistance, aux voyageurs qu'ils sont tenus de respecter les restrictions relatives aux bagages de cabine, afin

de décharger les agents de contrôle de la responsabilité d'identifier les articles interdits, et ainsi ouvrir la voie à un processus de contrôle encore plus efficace et efficient.

L'ACSTA devra relever des défis et régler des problèmes et en tant que président et chef de la direction (par intérim) je m'engage à collaborer avec la haute direction et le Conseil d'administration de l'ACSTA afin de les relever et de les régler de front durant l'année à venir.

Sur une note personnelle, je voudrais exprimer mon admiration et mes remerciements à Jacques Duchesneau et, par la même occasion, lui souhaiter bonne chance, au nom de tous les employés de l'ACSTA. Il a présidé l'Administration depuis sa création, avant de quitter ses fonctions en avril 2008. Les Canadiens sont plus en sécurité aujourd'hui grâce à Jacques Duchesneau. Il est l'artisan de toutes les réalisations accomplies jusqu'à ce jour.

En conclusion, je tiens à remercier le Conseil d'administration de l'ACSTA, les employés de l'ACSTA et les agents de contrôle d'un océan à l'autre du Canada, de même que les nombreux partenaires de la société sans lesquels elle ne pourrait pas exécuter son mandat de protéger les voyageurs. Nous sommes fiers de savoir que les Canadiens ont confiance, jour après jour, dans l'intégrité et la sûreté du réseau de transport aérien canadien.

J'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'ACSTA pour l'exercice 2007-2008.

Kevin McGarr, M.S.M., MBA

Le président et chef de la direction (par intérim)

QUI NOUS SOMMES



Dans les semaines suivant le **11 septembre 2001**, le gouvernement du Canada s'est résolu à s'engager de **manière plus directe** à la sûreté du transport aérien. Plus particulièrement, cet engagement évoquerait **l'amélioration du contrôle de sûreté** des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été créée le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est une société d'État et son administration centrale se trouve dans la région de la capitale nationale, même si certains membres de son personnel travaillent dans les principaux aéroports du Canada. Elle est financée par les crédits parlementaires, rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et est dirigée par un conseil d'administration. Ses administrateurs possèdent une vaste expérience et des connaissances approfondies du milieu des affaires et de l'industrie de l'aviation. Le président et chef de la direction et l'équipe de la haute direction de l'ACSTA dirigent les activités courantes, y compris ses effectifs et les contrats de prestation de services de contrôle de sûreté aux aéroports canadiens. Le vérificateur général du Canada est le vérificateur de l'ACSTA.

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

MISSION

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

VISION

Être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en respectant sa mission et en atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel.

Pour réaliser sa vision, l'ACSTA doit :

- contribuer à un réseau de transport aérien hautement sécuritaire
- être rentable
- rechercher l'excellence
- développer un réseau de partenaires
- définir clairement les responsabilités
- innover
- respecter les règles d'éthique et les valeurs
- s'améliorer continuellement par la mise en œuvre de pratiques exemplaires.

Valeurs

L'ACSTA a adopté un ensemble de valeurs – **équité, loyauté, responsabilisation, intégrité et respect** – sur lesquelles elle se fonde pour accomplir ses activités. Ces valeurs, désignées en anglais par l'acronyme FLAIR, reflètent la façon dont tous les employés de l'ACSTA devraient interagir les uns avec les autres et avec les clients.





L'ACSTA joue un **rôle primordial** dans la protection du système de transport aérien du Canada, en assumant les **responsabilités** ci-après dans 89 aéroports désignés d'un océan à l'autre du Canada :

Contrôle préembarquement (CPE)

Le CPE est le plus public et le plus visible des programmes de sûreté de l'ACSTA; en effet, plus de 5 600 agents de contrôle effectuent le contrôle de sûreté de plus de 42 millions de passagers et de leurs effets personnels chaque année. Le contrôle des passagers se fait avant leur entrée dans la zone réglementée d'une aérogare. Les agents de contrôle examinent les passagers et leurs effets personnels pour vérifier qu'aucun article interdit, tels que des couteaux, des armes à feu, des engins incendiaires et des explosifs, n'est transporté à bord des avions, afin de limiter le risque d'utilisation à des fins hostiles.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

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

Contrôle des non-passagers (CNP)

Depuis novembre 2002, l'ACSTA est responsable du CNP. Conformément à son mandat, elle effectue le contrôle de sûreté aléatoire des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des 28 principaux aéroports canadiens, afin d'assurer un niveau de sûreté supplémentaire efficace. Font partie des non-passagers : les membres d'équipage de conduite et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des compagnies aériennes, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes et le personnel des concessions et des autres services aéroportuaires.



Mark S. Leavitt, Charnell Colley et Bryan Lunn

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

En novembre 2002, la gestion du programme de CIZR a également été confiée à l'ACSTA. Pleinement opérationnelle depuis le 31 janvier 2007, la CIZR est la première carte d'identité biométrique à double lecture (iris et empreintes digitales) au monde pour les non-passagers qui ont accès aux zones réglementées de l'aérogare dans les 28 principaux aéroports canadiens. La CIZR stocke les données biométriques des empreintes digitales et de l'iris et est utilisée aux lecteurs installés dans les aéroports.

La première phase du déploiement de la CIZR se concentrait sur certaines zones définies à l'intérieur des aéroports. La seconde phase, qui vise toutes les autres zones à l'intérieur du périmètre de sûreté des aéroports, y compris les portes automatiques pour véhicules, les points d'accès des employés et les installations des locataires, est à l'étape de la planification et sa réalisation dépendra de son financement.

Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)

En septembre 2007, le ministre a annoncé que l'administration du PCPTA serait confiée à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à compter du 1^{er} avril 2008.

Jusqu'à-là, l'ACSTA administrait le financement du PCPTA pour le compte du gouvernement du Canada et évaluait le programme. La GRC est responsable de tous les aspects opérationnels de ce programme, y compris l'affectation d'agents de la sûreté aérienne (ASA) à bord de certains avions commerciaux enregistrés au Canada, afin d'empêcher des personnes non autorisées de s'emparer du contrôle d'un avion.

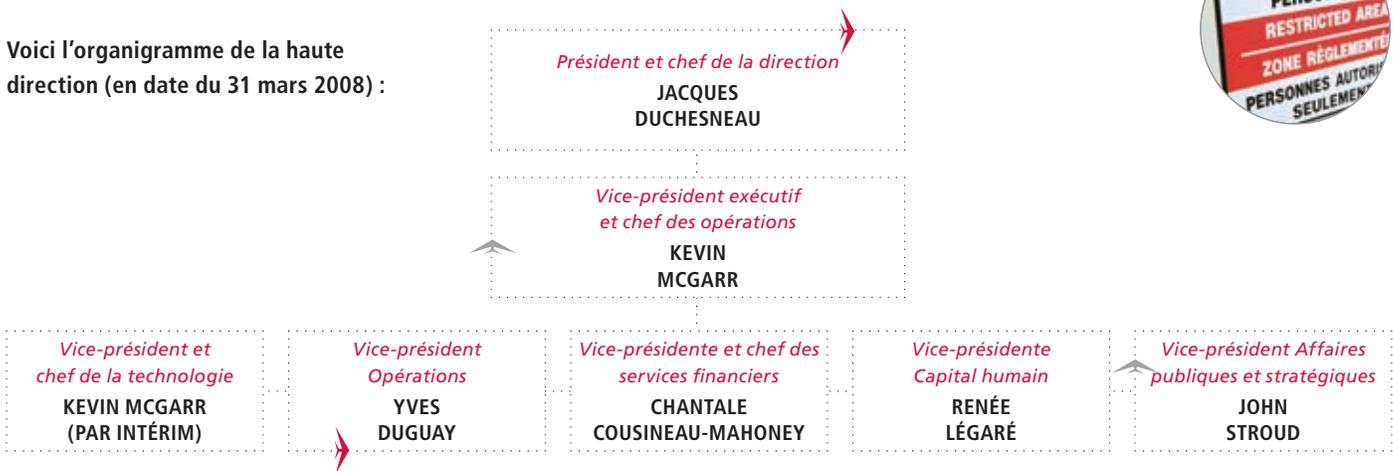
Ententes de financement des services de police aux aéroports

En septembre 2007, le ministre a annoncé que la responsabilité des ententes de financement des services de police aux aéroports serait confiée à Transports Canada à compter du 1^{er} avril 2008.

Le programme a été créé dans le but d'aider les aéroports à assumer les coûts des services de police améliorés liés à la sûreté aérienne. Jusqu'au 1^{er} avril 2008, l'ACSTA versait des fonds aux aéroports admissibles pour compenser une portion des coûts de prestation de ce service. Grâce à ce programme, l'ACSTA a amélioré ses relations avec les aéroports et avec les organismes d'application de la loi chargés de protéger les aéroports.

Le président et chef de la direction de l'ACSTA est nommé par le Conseil d'administration et secondé par l'équipe de la haute direction.

Voici l'organigramme de la haute direction (en date du 31 mars 2008) :



HAUTE DIRECTION



L'ACSTA souhaite la bienvenue aux deux nouveaux membres de son Comité de la haute direction.

M. Yves Duguay travaille à l'ACSTA depuis septembre 2007 et occupe le poste de vice-président des Opérations. Auparavant, M. Duguay a travaillé pendant 25 ans à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec et pendant 7 ans chez Air Canada, à titre de directeur principal de la sûreté de toutes les opérations d'Air Canada. De plus, il présidait le comité sur la sûreté de l'Association du transport aérien international (IATA). M. Duguay a obtenu un certificat en gestion et en informatique de l'Université de Montréal et a récemment obtenu un certificat en sûreté et en sécurité de l'aviation de la George Washington University.

M. John Stroud est le nouveau vice-président des Affaires publiques et stratégiques de l'ACSTA. Il nous vient de la fonction publique et travaille à l'ACSTA depuis avril 2002. Il a notamment occupé le poste de gestionnaire de la Qualité et de directeur du Bureau du président. Il a obtenu un baccalauréat ès arts en sciences politiques à l'Université de Toronto et une maîtrise en philosophie à l'Université d'Oxford. En outre, il détient un baccalauréat en droit et une maîtrise en administration publique de l'Université de Victoria.

Le président et chef de la direction et les vice-présidents sont secondés par l'avocate générale et le secrétaire général.

M^{me} Lise Patry occupe le poste d'avocate générale de l'ACSTA depuis 2007. Elle travaille à l'ACSTA depuis décembre 2002 et a occupé plusieurs postes, notamment celui de directrice des Affaires juridiques et réglementaires, de secrétaire générale et de vice-présidente et chef de la Technologie.

M. Mario Malouin s'est joint à l'ACSTA en 2006 après avoir passé plusieurs années au Bureau du vérificateur général. M. Malouin est secrétaire général de l'Administration depuis février 2007. Il a obtenu un diplôme en administration des affaires avec spécialisation en comptabilité de l'Université Laval à Québec et il est devenu comptable agréé en 1992. De plus, il a obtenu un certificat en gestion des risques de l'Université de Mons en Belgique. M. Malouin termine actuellement une maîtrise ès arts axée sur les études sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.

Wayne Ning, Diana MacAskill et Tina Carrier avec Gary Christian de l'administration aéroportuaire de Halifax



Deuxième rangée : Renée Légaré, Kevin McGarr, Jacques Duchesneau, Lise Patry, Chantale Cousineau-Mahoney, Mario Malouin.
Première rangée : Yves Duguay, John Stroud.

Rémunération des cadres supérieurs

Tous les cadres, à l'exception du président et chef de la direction (dont le salaire et les avantages sociaux sont fixés par le gouverneur en conseil), touchent un salaire et une rémunération conformes aux politiques de l'ACSTA et approuvés par le Conseil d'administration. Les cadres sont également admissibles à la rémunération au rendement qui correspond à un pourcentage du salaire de base. Le 20 septembre 2007, le Conseil d'administration a approuvé l'échelle salariale ci-après pour les cadres supérieurs pour l'exercice 2007-2008. Elle se situe entre 157 899 \$ et 215 131 \$.



RECONNAISSANCE DU LEADERSHIP – LE PRIX D'INNOVATION DE CATAALLIANCE

L'ACSTA tient à féliciter M. Jacques Duchesneau qui, par le truchement d'un processus de mise en nomination et de sélection, a reçu le prix de l'Alliance canadienne des technologies avancées (CATAAlliance) dans la catégorie « Leadership en matière de technologie de pointe dans le secteur public » lors de la remise des 22^e prix annuels pour l'innovation et le leadership décernés par cet organisme.

M. Duchesneau a été récompensé pour son leadership au sein de la collectivité canadienne de la technologie de pointe lors du dîner de gala des Prix pour l'innovation de CATAAlliance qui s'est tenu le 19 juin 2007 à l'hôtel Fairmont Château Laurier d'Ottawa.



PERSONNES REMARQUABLES

L'ACSTA remercie et félicite sincèrement MM. Jacques Grilli et Pierre Cyr, partis à la retraite en mars 2008.

M. Grilli, qui est entré au service de l'ACSTA en janvier 2003, a considérablement contribué au développement de l'Administration, en sa qualité de directeur de la Liaison en matière d'application de la loi, de directeur des Opérations de contrôle, de vice-président des Opérations et de vice-président de la Prestation de services.

M. Cyr, qui est entré au service de l'ACSTA en juillet 2004, a contribué au développement de l'Administration en sa qualité de directeur du Bureau du président, de directeur des Opérations de contrôle, de vice-président par intérim des Affaires publiques et stratégiques et de directeur de la Prestation de services.

MM. Grilli et Cyr sont les artisans de nombreux succès de l'ACSTA et leurs connaissances et antécédents en matière de sûreté ont aidé l'ACSTA à devenir ce qu'elle est aujourd'hui.

L'ACSTA leur souhaite bonne chance à l'aube de cette nouvelle phase de leur vie qui, nous l'espérons, sera très enrichissante.



EMPLOYÉ DE L'ANNÉE – ET LE PRIX EST REMIS À...

L'ACSTA a le plaisir d'annoncer que Mme Julie Rainville, superviseuse des paiements de contrôle de la direction des Services financiers a reçu le prix Employé de l'année 2007-2008 du chef de la direction.

Julie travaille à l'ACSTA depuis janvier 2003, à titre d'agente comptable à la direction des services financiers. Elle a été promue dans son poste actuel en 2004. Elle joue un rôle clé dans le paiement des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA, tout en maintenant un environnement de travail d'équipe positif et en resserrant les liens avec les partenaires et les clients.

Elle a reçu le prix du chef de la direction pour le mois de janvier 2008 en reconnaissance de son professionnalisme, de son leadership et de son jugement solide. Elle est reconnue pour être une très bonne superviseuse, collègue, mentor et amie.

Félicitations Julie et merci pour le travail acharné et le dévouement dont vous faites preuve!

NOS EMPLOYÉS



Pour être **satisfaits, efficaces et engagés** dans leur travail, les employés doivent perfectionner leurs connaissances et être motivés. L'ACSTA comprend ce besoin et **encourage activement le développement et le perfectionnement** de ses employés, au moyen de diverses activités sociales et instructives durant l'année.

Communiquer avec les employés

L'ACSTA organise deux séances de réflexion par année pour permettre aux employés de faire connaissance et consolider l'équipe. Ainsi, pendant la séance de réflexion :

- l'ACSTA informe le personnel de ses initiatives et de ses enjeux;
- les participants célèbrent les succès et les réalisations;
- les employés apprennent à mieux se connaître;
- les employés approfondissent leurs connaissances concernant l'organisation;
- les participants perfectionnent leurs connaissances sur la sûreté aérienne et le terrorisme;
- l'ACSTA récompense le personnel pour son dévouement et son travail acharné;
- l'ACSTA motive ses employés à continuer de faire de leur mieux.

Lors de la séance de réflexion d'une demi-journée qui s'est déroulée le 11 mai 2007 à la Bibliothèque et aux Archives nationales, on a reconnu et honoré les employés qui avaient participé au Programme de fierté et de reconnaissance et on a annoncé le gagnant du prix annuel du chef de la direction pour l'année 2006-2007. Le Programme de fierté et de reconnaissance renforce la fierté, la productivité et l'innovation des employés, puisqu'il reconnaît la contribution de ces derniers à la protection du public par l'excellence de leur travail et les résultats positifs qu'ils obtiennent.

La séance de réflexion d'une journée qui s'est déroulée le 22 octobre 2007 au Musée de l'aviation du Canada visait à encourager un milieu de travail positif, au moyen d'activités de promotion du travail d'équipe. Une conférencière invitée a présenté des stratégies pour mieux gérer les situations quotidiennes de vie ou de travail et être plus efficace dans la communication. Les employés ont participé à de petits groupes de discussion et à d'autres activités de groupe. Ce jour-là, l'ACSTA a souligné les cinq années de service de 36 employés. Ces employés sont présents depuis les débuts de l'ACSTA et leur rôle est essentiel à la croissance et au progrès de l'entreprise.

Académie de l'ACSTA

C'est grâce à la créativité, aux connaissances approfondies et aux aptitudes avancées de ses employés que l'ACSTA pourra exceller dans son mandat et continuer à améliorer la sûreté aérienne au Canada à l'avenir. La connaissance est la clé du succès et de l'innovation, raison pour

laquelle nous nous engageons à instaurer une culture d'apprentissage continu en milieu de travail.

L'Académie de l'ACSTA continue d'offrir des cours de perfectionnement professionnel, de formation postsecondaire et de formation linguistique aux employés. Outre l'apprentissage continu, l'Académie de l'ACSTA offre deux programmes fondamentaux : le Certificat en gestion de la sûreté du transport aérien (offert par l'École de gestion John Molson de l'Université Concordia) et le Programme de formation en gestion de la sûreté des opérations régionales.

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

En avril 2006, l'ACSTA a conclu un partenariat avec l'École de gestion John Molson de l'Université Concordia de Montréal, au Québec, en vue d'offrir un programme de certificat en gestion de la sûreté du transport aérien. Un premier groupe d'employés a reçu le certificat à la fin du mois d'avril 2008 et un deuxième groupe a commencé le programme au mois de mai 2008. Le programme est excellent et permet aux participants d'acquérir des connaissances sur les compétences en gestion, la sécurité et la sûreté aérienne. Le deuxième groupe suivra le programme en ligne. L'objectif est que tous les employés au Canada puissent suivre le programme.

Programme de formation en gestion de la sûreté des opérations régionales

Pour s'améliorer continuellement et atteindre ses objectifs, l'ACSTA se doit d'instaurer des procédures de surveillance efficaces de ses activités. Les gestionnaires régionaux et des opérations de l'ACSTA sont responsables de faire le suivi de ces procédures. Ce sont les piliers de notre équipe et, grâce à leurs compétences spécialisées, ils peuvent localiser les problèmes en amont, élaborer des solutions novatrices et mettre en œuvre des idées et des procédures pour que les opérations se déroulent sans heurt aux points de contrôle.

L'objectif du Programme interne de formation en gestion de la sûreté des opérations régionales est d'enseigner aux gestionnaires régionaux et aux gestionnaires des opérations les compétences complémentaires nécessaires pour qu'ils puissent exercer la fonction de surveillance de manière efficace. Ce programme de formation couvre le cadre de réglementation, la gestion de contrat, les relations avec les intervenants, la connaissance de l'équipement et la gestion des incidents.



Geneviève Rochon-Boucher, Kimberley Speek, John Stroud, Miriam Lehman et Sylvia Boudreau ont passé l'Halloween au profit de Centraide/United Way Ottawa

L'ACSTA dans la collectivité

Les employés de l'ACSTA prennent leur engagement envers le public au sérieux. Au bureau et dans la collectivité ils offrent généreusement leur temps et leur argent. Voici quelques exemples de l'engagement de l'ACSTA dans des activités de bienfaisance :

- Au profit de Centraide/United Way Ottawa, l'ACSTA a organisé une vente de pâtisseries, vendu des livres, organisé un souper thématique, vendu des bonbons (le jour de l'Halloween), organisé des tirages 50/50 et distribué des formulaires de don.
- Le sixième tournoi de golf annuel de bienfaisance de l'ACSTA s'est déroulé au terrain de golf GreyHawk le 17 septembre 2007 et a réuni 210 golfeurs. L'ACSTA a fait don des profits au Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants, pour l'aider à fournir des soins de longue durée aux anciens combattants et aux résidents de la collectivité.
- Le 6 février 2008, l'ACSTA a participé à la vente annuelle de crocus et a versé tous les profits à l'Institut national canadien pour les aveugles.
- Pour les campagnes de bienfaisance Nuage de rêves de Noël et La Banque d'alimentation d'Ottawa, les employés de l'ACSTA ont amassé des fonds, collecté des aliments et remis des cadeaux aux enfants dans le besoin de la région, lesquels leur avaient été référés par la Société de l'aide à l'enfance d'Ottawa, les Centres jeunesse de l'Outaouais et l'Appart Adojeune.



L'ACSTA SAISIT L'OCCASION D'APPRENDRE ET D'ÉVOLUER

À l'ACSTA, les employés tirent des leçons d'événements qui surviennent à l'étranger et se tiennent au courant de l'évolution de la sûreté aérienne dans tous les pays du monde. L'ACSTA offre des possibilités d'apprentissage aux employés lors de réunions, de conférences et de colloques occasionnels, y compris le Comité du leadership dans le cadre duquel l'équipe de la haute direction et des présentateurs invités présentent des sujets pertinents ou d'actualité aux dirigeants de l'ACSTA.

En décembre 2007, l'ACSTA a invité le journaliste chevronné du *National Post* et auteur à succès, Stewart Bell, à faire une présentation aux employés de l'ACSTA sur la menace croissante que présente le terrorisme « maison » au Canada.

Ce type de rencontre est une occasion d'apprendre et de partager les idées, de diffuser les connaissances auprès des employés et de stimuler leur engagement.



Voici des exemples d'employés de l'ACSTA qui donnent leur temps à la collectivité :

- Melanie Allen** Membre bénévole du Conseil d'administration de *Project Upstream*
- Alain Bourgon** Entraîneur adjoint d'une équipe de hockey (garçons)
- Karen Brown** Soignesse d'équipes de hockey d'enfants et évaluatrice pour le Conseil canadien d'évaluation des jouets
- Kevin DeGaut** Bâtitseur de maisons pour Habitat pour l'humanité en Afrique
- Renée Descary** Entraîneuse adjointe d'une équipe de crosse (garçons) et secrétaire du conseil d'administration de la coopérative dont elle est membre
- Alain Dorion** Directeur d'un club de soccer; membre du conseil de l'école Sainte-Élisabeth; entraîneur et entraîneur adjoint d'équipes de soccer (garçons et filles)
- Louise Graham** Directrice des relations avec les médias du tournoi de hockey mineur qui se déroule à la fin de l'année à Ottawa
- Rhonda Gail Halldorson-Brown** Tutrice de Junior Undiscovered Math Prodigies (JUMP) à titre de bénévole au soutien de l'éducation et d'approche communautaire du Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa (OCRI), et membre du comité d'écologisation de l'école publique Robert E. Wilson
- David Ian Howe** Éditeur du site Web de la Fondation canadienne des tumeurs cérébrales
- Dawn Reynolds** Bénévole pour le Capital City Chorus, qui organise des levées de fonds pour l'orthophonie et l'information des jeunes
- Kelly Ann Sullivan** Bénévole, avec sa famille, pour l'évaluation de jouets pour le Conseil canadien d'évaluation des jouets
- John Stalker** Chef scout depuis plus de 7 ans
- Derek Stoparczyk** Vice-président et planificateur des horaires de patinoires pour l'Association de hockey Kanata Girls



William Sylliboy avec Paul Power de Transports Canada

ACTIVITÉS ET ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS



Ola Oluwamuyide et Martha Infante

Gérer l'inattendu Incident de sûreté

Peu avant 9 h 30 le vendredi 4 janvier 2008, un homme a traversé précipitamment le point de contrôle préembarquement à l'aérogare 1 de l'aéroport Pearson de Toronto, négligeant ainsi de se soumettre au contrôle de sûreté approprié. Conformément aux procédures, le personnel de contrôle a immédiatement sonné l'alarme et poursuivi l'homme, sans jamais le perdre de vue.

« Il courait vite, mais je l'ai suivi. Nous sommes formés pour ces situations » a déclaré le chef de point de contrôle Ola Oluwamuyide.

L'homme a descendu la rampe d'embarquement en courant et est entré dans un avion d'Air Canada Jazz. Il a été intercepté par trois employés d'Air Canada et détenu jusqu'à l'arrivée du service de police régionale de Peel.

L'ACSTA félicite l'agente de contrôle Martha Infante et le chef de point de contrôle Ola Oluwamuyide pour leur professionnalisme et leur intervention rapide en réponse à cet incident. Sans leur intervention rapide et appropriée, la situation aurait pu dégénérer et les conséquences auraient pu être dangereuses.

L'incident témoigne de l'importance de collaborer avec nos partenaires afin de continuellement tirer parti du système de sûreté et l'améliorer.

Un débat critique pour le succès Communication et sûreté aérienne

En mars 2008, l'ACSTA a organisé un colloque sur les débats critiques, animé par l'École de politique et d'administration publique de l'Université Carleton. Le but du colloque était de favoriser la discussion sur les principaux enjeux associés à la communication dans le domaine de la sûreté. Transports Canada et d'autres intervenants y ont participé, notamment des aéroports, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis.

En présence de ces participants œuvrant sur le terrain et des théoriciens nationaux et internationaux de premier rang, les participants ont eu la possibilité d'acquiescer et de remettre en question des stratégies de communication adoptées par divers organismes et pays.

Cette initiative a permis à l'ACSTA et à ses partenaires d'explorer activement les options et les solutions de rechange avec leurs pairs et collègues, dans le cadre de débats ouverts, mais encadrés.

L'ACSTA a l'intention d'organiser d'autres colloques sur les débats critiques à l'avenir.



Des tonnes de retards

Le 18 décembre 2007 à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, l'ACSTA a organisé une activité médiatique visant à exhorter les voyageurs à s'informer des restrictions relatives aux bagages, afin d'assurer leur propre sécurité de manière active.

Même si les restrictions relatives aux liquides, aux gels et aux aérosols sont en vigueur depuis août 2006 aux points de contrôle, l'aéroport Pearson intercepte environ 600 000 de ces articles chaque semaine.

Si les voyageurs respectent les restrictions relatives aux bagages et sont bien préparés, ils seront moins stressés et contribueront à réduire le temps d'attente au point de contrôle, permettant ainsi aux agents de contrôle de se concentrer sur les menaces réelles.

Inspecteur Bob Strain des services de police régionale de Peel



RÉDUISONS LES FILES D'ATTENTE!

Une simple bouteille d'eau dans vos bagages de cabine peut causer de sérieux retards. Des restrictions s'appliquent aux liquides, aux gels et aux aérosols.

Pour plus d'information et pour des conseils sur la préparation des bagages, visitez www.acsta.gc.ca



Campagne de sensibilisation de l'ACSTA

Si les voyageurs sont informés, le contrôle est plus rapide. C'est dans ce contexte que l'ACSTA a lancé une campagne de sensibilisation pendant le congé de mars, en prévision de cette saison de voyages occupée.

La campagne ciblait surtout les utilisateurs d'Internet. L'ACSTA a publié des avis dans de nombreux sites populaires de voyage, de recherche et de réseautage dans le but de faire connaître les restrictions relatives aux liquides, aux gels et aux aérosols. Elle a également diffusé un message à la radio, durant les bulletins de circulation, dans les principales villes du Canada. Pour compléter l'initiative, l'ACSTA a publié des conseils relatifs aux bagages dans les journaux multiculturels et les a diffusés sur les ondes des programmes de nouvelles des chaînes de télévision multiculturelles.

Elle a également réalisé une campagne médiatique régionale dans le cadre de laquelle des porte-parole de l'ACSTA et des équipes locales de médias se sont rendus dans des petits aéroports pour discuter des restrictions et des conseils relatifs aux bagages.

L'ACSTA travaille sans relâche pour expliquer aux voyageurs qu'ils sont ses partenaires de sûreté, qu'ils sont le premier point de contrôle et qu'ils jouent un rôle dans l'efficacité du processus de contrôle de sûreté.

Un ciel à partager, des risques à gérer

Conférence canadienne sur la sûreté aérienne (CCSA)

Les 5 et 6 mars 2008, des représentants du secteur de l'aviation et de la sûreté se sont réunis au Hilton Lac-Leamy à Gatineau, au Québec, dans le cadre de la conférence 2008 de la CCSA. Des participants de plusieurs pays ont participé à cette conférence, co-organisée par l'ACSTA, axée sur le terrorisme, les outils de défense, les problèmes frontaliers, l'uniformité et les renseignements.

Plusieurs conférenciers réputés ont participé à la conférence, notamment le très honorable Sir John Wheeler, ancien ministre du Cabinet du Royaume-Uni et commissaire du rapport Wheeler, Gale Rossides, administrateur associé de la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis, et le capitaine Gilberto Lopez Meyer, directeur général de l'aviation civile du Mexique (DGAC).

Dans les présentations et les discussions de groupe, les participants ont notamment discuté : de la place de la technologie dans la sûreté, des mesures élémentaires de défense, de la sûreté du fret aérien et des innovations pour les Jeux olympiques de 2010 à Vancouver.

Dans le domaine de la sûreté, le partage d'idées et d'information entre partenaires est un élément essentiel. Il est important de comprendre les priorités opérationnelles et les nouvelles initiatives des organismes de contrôle de sûreté à l'étranger. Il est particulièrement important que l'ACSTA continue à échanger ses pratiques exemplaires avec la TSA, puisque le Canada et les États-Unis sont confrontés aux mêmes menaces et défis dans le domaine de la prévention, de la préparation et des mesures à prendre.

Merci à tous les participants, vous êtes les artisans du succès de la CCSA de 2008!

Examen du modèle de prestation de services

En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'Administration a le pouvoir d'exécuter ses programmes de contrôle de sûreté de l'une des trois façons suivantes : l'emploi direct, la sous-traitance aux fournisseurs de services de contrôle ou aux exploitants d'aéroport. Depuis sa création en 2002, l'ACSTA a opté pour la sous-traitance aux fournisseurs de services de contrôle dans les 89 aéroports désignés au Canada.

En prévision de l'échéance des actuels contrats conclus avec des tiers le 31 mars 2009, la haute direction de l'ACSTA a proposé au Conseil d'administration d'examiner ces options de prestation de services. Par conséquent, un tiers a réalisé un sondage indépendant, en deux étapes. La première étape consistait à examiner l'expérience accumulée par l'ACSTA, à évaluer les options par rapport aux objectifs de l'ACSTA et à recommander une option. La deuxième étape consistait à définir la méthode de mise en œuvre du modèle suggéré.

Sur la base des recommandations, le Conseil de l'ACSTA a décidé de continuer avec le modèle actuel de prestation de services de contrôle, car elle a conclu que cette solution est le meilleur moyen d'assurer l'efficacité, l'efficacités et l'uniformité des services de contrôle, dans l'intérêt du public.



Sûreté axée sur la clientèle

L'ACSTA a besoin du **personnel, des processus, de l'équipement et de l'expérience** nécessaires pour s'assurer que son approche à l'égard de ses activités et de ses programmes de contrôle de sûreté reste axée sur la clientèle, c'est-à-dire qu'elle soit perçue comme étant **efficace et utile** pour les voyageurs.

Améliorer l'efficacité du CPE ➤ **Plan** : Continuer à évaluer des moyens d'optimiser l'efficacité et d'assurer la sûreté, eu égard au cadre réglementaire en vigueur

Rédiger des propositions et les présenter à Transports Canada à des fins d'évaluation, lesquelles pourraient entraîner des changements ou modifications aux règlements

Résultats : Début de la collaboration avec Transports Canada pour accroître la flexibilité opérationnelle aux points de contrôle du CPE

Communication intégrée et proactive ➤ **Plan** : Poursuivre les activités de communication afin de maintenir et de renforcer la satisfaction et la confiance des voyageurs

Communiquer aux voyageurs que les agents de contrôle sont des spécialistes, formés par des experts, et que la sécurité des passagers leur tient à cœur

Résultats : Campagnes de sensibilisation de l'ACSTA – architecturées autour du matériel de promotion, des messages d'intérêt public à la radio et à la télévision, des dépliants et des trousseaux pour les agents de voyage

L'évaluation des exigences en matière de langues officielles est en cours dans les aéroports afin d'établir le niveau de demande de services dans les deux langues officielles



Informier davantage le public et les intervenants

Plan : Continuer à développer des relations avec les voyageurs, Transports Canada et d'autres intervenants clés

Résultats : L'ACSTA a mis sur pied divers groupes de travail pour améliorer les relations avec Transports Canada

L'ACSTA a organisé un certain nombre de conférences, de forums nationaux et internationaux, ou y a participé

L'ACSTA a organisé un colloque sur les débats critiques axé sur le rôle que joue la communication dans la sûreté aérienne

Améliorer le contrôle et la technologie de sûreté aux CPE et CBE

Plan : Optimiser la technologie actuelle

Évaluer de nouvelles technologies

Réaliser des essais pilotes de nouvelles configurations de CPE

Faire l'essai pilote d'une courroie double de convoyeur

Résultats : Mise à niveau des logiciels de CPE et de CBE en vue d'accroître l'efficacité

Une demande de proposition a été publiée pour l'entretien des composants de la TI et de la CIZR, et les services de soutien connexes

L'ACSTA a créé la Division de la technologie stratégique dans le but d'optimiser les technologies de contrôle actuelles et la recherche relative, et d'évaluer les nouvelles technologies de contrôle

NOUVELLES MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN – POINT DE CONTRÔLE INTÉGRÉ



L'ACSTA lancera un projet pilote à l'aéroport de Kelowna en juin 2008 pour mettre à l'essai un outil novateur et prometteur. Le point de contrôle intégré (PCI) utilise une nouvelle technologie de visualisation du corps à ondes millimétriques, laquelle génère des images du corps et des objets qui pourraient s'y trouver. Les images détaillées du corps fournissent un outil de contrôle supplémentaire à l'ACSTA et à ses agents de contrôle et renforcent la sûreté du transport aérien.

Les passagers qui effectuent un voyage intérieur au Canada ont la possibilité d'emprunter volontairement le nouveau PCI. La Transportation Security Administration (TSA) utilise un outil similaire aux États-Unis. Selon la TSA, qui a mené un projet pilote à l'aéroport international Sky-Harbor de Phoenix, 90 p. 100 des passagers se sont soumis à un contrôle à l'aide de l'outil d'imagerie plutôt qu'à une fouille manuelle.

On ne pourra pas poursuivre la mise en vigueur de ce programme sans le financement supplémentaire du gouvernement du Canada.



UN TREMLIN POUR UNE CARRIÈRE DANS LA SÛRETÉ AÉRIENNE

En avril 2007, l'ACSTA a annoncé que le programme Protection et sécurité aéroportuaire, un programme d'une année offert en partenariat avec La Cité collégiale à Ottawa, serait lancé en septembre de la même année. Le cours est conçu de façon à permettre aux candidats éventuels au poste d'agent de contrôle de perfectionner leurs compétences et à faciliter le travail de recrutement des fournisseurs de services de contrôle.



La Cité collégiale est le premier collège canadien à offrir un certificat portant spécifiquement sur la protection et la sécurité dans les aéroports.

Le programme de formation complète les objectifs du programme *Agent de contrôle comme profession* de l'ACSTA et favorise la gestion des compétences et le perfectionnement des agents de contrôle.

Agent de contrôle comme profession

Plan : Créer des possibilités de spécialisation et de perfectionnement pour les agents de contrôle

Fournir des possibilités de spécialisation en fonction du rendement, du perfectionnement des compétences et de la certification, de la préférence et de l'adéquation

Créer des programmes officiels de leadership

Promouvoir le contrôle comme carrière dans les collèges et les écoles secondaires

Résultats : Élaboration d'un plan de stabilisation de la main-d'œuvre

L'ACSTA a réalisé des études comparatives des salaires, des évaluations des postes de travail, des descriptions d'emploi des agents de contrôle et des chefs de point de contrôle

L'ACSTA a réalisé des essais sur le terrain relativement à un programme de formation amélioré pour les chefs de point de contrôle

Lancement du Programme de protection et sécurité aéroportuaire en partenariat avec La Cité collégiale

Consolider la réponse aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux incidents

Plan : Améliorer la réponse aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux incidents

Résultats : Meilleures relations avec les clients. L'ACSTA a dispensé une formation spécialisée au personnel

L'ACSTA doit se doter d'un effectif **talentueux, engagé et diversifié** pour satisfaire aux exigences changeantes. Elle doit s'assurer que son personnel, ses processus et ses programmes contribuent à **renforcer sa capacité organisationnelle.**

Assurer un financement et des niveaux de référence à long terme et durables

► **Plan** : Développer des méthodes pour fournir un cadre de financement à long terme et durable à la société d'État dès 2008-2009

Résultats : L'ACSTA a rédigé une proposition au gouvernement du Canada visant à assurer un financement durable pour la période de planification 2008-2011. Toutefois, le budget de 2008 ne lui allouait qu'un an de financement

Mieux surveiller la conformité et le rendement

► **Plan** : Réaliser un programme pilote de surveillance de la conformité et du rendement
Mieux surveiller la conformité et le rendement

Résultats : Projet pilote amélioré de surveillance à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto

Actuellement, la surveillance des opérations et des contrats dans les huit aéroports les plus occupés du Canada est en cours; l'aéroport de Vancouver est en voie de sélectionner des agents de surveillance

L'ACSTA a engagé du personnel supplémentaire à l'administration centrale de l'ACSTA, responsable de la mesure du rendement et des rôles de surveillance financière

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES D'HIVER DE 2010 À VANCOUVER

L'ACSTA continue à collaborer avec Transports Canada et d'autres partenaires gouvernementaux pour préparer l'arrivée de visiteurs en février et mars 2010 pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver à Vancouver.

Au cours de la dernière année, tous les partenaires olympiques ont établi un cadre de gouvernance, élaboré une évaluation des risques de l'entreprise et rédigé un premier projet. En outre, ils ont procédé à l'évaluation physique des lieux de contrôle. Dans le budget de 2008, le gouvernement a alloué des fonds pour l'achat d'équipement de contrôle à l'ACSTA.

L'ACSTA publiera une demande de proposition pour la fourniture d'unités mobiles de contrôle et continuera à travailler sur son concept des opérations, afin d'assurer le déroulement sécuritaire des Jeux olympiques et paralympiques.



FLAIRER UNE OCCASION D'AMÉLIORER LA SÛRETÉ – PROJET PILOTE DE DÉTECTION CANINE

En partenariat avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) et la police régionale de Peel, l'ACSTA a réalisé un projet pilote de détection canine à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto en janvier 2008. L'unité canine de l'AAGT est une organisation très réputée qui possède de vastes connaissances et une expérience considérable de l'utilisation de chiens pour détecter des explosifs.

Le projet pilote a permis à l'ACSTA d'apprendre des pratiques exemplaires qui lui serviront de fondement aux travaux et aux essais futurs de programmes.

Affecter les ressources en fonction des risques

Plan : Évaluer diverses techniques de contrôle disponibles sur le marché pour établir lesquelles sont les plus efficaces

Résultats : Collaborer avec Transports Canada pour définir les méthodes de contrôle les plus efficaces

Consolider la main-d'œuvre d'agents de contrôle

Plan : Instaurer le perfectionnement professionnel continu, la formation spécialisée, l'encadrement et le mentorat

Résultats : L'ACSTA est en voie de mettre en œuvre une nouvelle norme de compétence pour le X-Ray Tutor

L'ACSTA a mis à l'essai une version améliorée du Système de TIP; on s'apprête à le réactiver dans tous les aéroports

Renforcer l'uniformité du contrôle

Plan : Acquérir d'autres ressources et capacités pour les fonctions de soutien au contrôle dans le domaine de la coordination nationale et du suivi des données

Résultats : L'ACSTA a révisé et distribué les *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE)

Utiliser une méthodologie améliorée pour les essais effectués au CBE et au CPE

Continuer à développer et à mettre à jour les plans opérationnels, les bulletins et les directives à l'intention des fournisseurs de services de contrôle

Durabilité du cycle de vie

Plan : Instaurer un processus de gestion du cycle de vie, afin de gérer l'inventaire d'équipement de l'ACSTA

Résultats : Finaliser le cadre et la politique de gestion du cycle de vie

L'ACSTA a développé les prévisions liées au remplacement de l'équipement, le calendrier d'amortissement et une politique officielle d'aliénation des actifs

L'ACSTA a entrepris une étude développementale relativement à un Système de gestion de l'information sur le matériel



Développer et renforcer la capacité d'exécuter le mandat

Plan : Renforcer la capacité organisationnelle en phases

Créer et mettre en œuvre une trousse de rémunération compétitive, continuer à améliorer le programme annuel de planification de la relève des cadres

Continuer à examiner le programme de gestion du rendement des employés

Continuer à offrir des possibilités de perfectionnement professionnel aux employés

Résultats : Établir le niveau de ressources continues nécessaire pour assurer la prestation des services existants de l'ACSTA

L'ACSTA a comparé sa trousse de rémunération à celle d'organismes similaires

L'ACSTA a élaboré et approuvé un programme de planification de la relève pour les postes de la haute direction

Développement continu du programme de gestion du rendement des employés

Offre améliorée d'occasions de formation et de perfectionnement

X-RAY TUTOR (XRT) – RENDEMENT

Le X-Ray Tutor (XRT) est un programme d'apprentissage conçu pour perfectionner les aptitudes des agents de contrôle à détecter des articles constituant une menace. Le logiciel affiche des images radioscopiques de bagages dans lesquels se trouvent divers articles constituant une menace que l'utilisateur doit découvrir et localiser.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a amélioré la surveillance des séances de formation et des résultats de rendement du XRT et applique une norme minimale de compétence.

Selon les résultats des essais réalisés, il existe clairement un lien entre le niveau de formation sur le XRT et l'amélioration des compétences dans ce domaine. Par conséquent, l'ACSTA élabore présentement des mesures pour inciter les agents de contrôle à terminer leur formation. L'ACSTA espère que ces mesures propulseront le niveau de participation et consolideront les compétences des agents de contrôle dans ce domaine.

Puisque plusieurs pays utilisent le XRT, il est possible de comparer notre rendement à celui d'autres pays et d'établir des objectifs et des normes de rendement.



Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle

➤ **Plan :** Examiner les techniques de formation et le contenu des cours

Examiner l'ergonomie des points de CPE dans les aéroports

Passer en revue les tâches et les responsabilités des agents de contrôle et se concentrer sur les conditions de travail

Examiner la possibilité de mettre en œuvre des régimes d'avantages sociaux pour attirer et retenir davantage de candidats

Résultats : L'ACSTA a consulté les agents de contrôle et répertorié leurs suggestions relatives à l'amélioration des activités opérationnelles

L'ACSTA a développé une approche intégrée visant à se pencher sur la question de la stabilité et à améliorer les conditions de travail

L'ACSTA a mis en place un plan d'action pour le développement et la mise en œuvre d'un programme national d'évaluation des qualifications préalables des fournisseurs de services de contrôle

Examiner le modèle de prestation des services de contrôle

➤ **Plan :** Examiner le modèle actuel de prestation des services de contrôle par des tiers

Résultats : L'ACSTA a examiné les modèles de prestation de services et conservera le modèle actuel de prestation de services par des tiers

MESURE DU RENDEMENT

La haute direction a approuvé le Programme de mesure du rendement de l'ACSTA en juin 2007. Le programme comprend les outils officiels d'établissement de rapport utilisés pour démontrer que les activités de l'ACSTA sont efficaces, efficientes, uniformes et servent l'intérêt du public.

L'ACSTA a entrepris l'élaboration de plans de mesure du rendement à l'échelle de la direction et a lancé le processus d'identification des principaux indicateurs de rendement clés dans l'entreprise, la collecte de données, l'analyse et la rédaction de rapports. Plus particulièrement, elle a réussi la mise en œuvre d'un modèle utilisé pour mesurer le rendement du processus de contrôle des bagages enregistrés. Néanmoins, ces mesures ne sont pas suffisantes.

L'ACSTA continue à développer le Programme de mesure du rendement, en consolidant son processus officiel d'établissement de rapports et d'examen du rendement utilisé pour surveiller le rendement et appuyer l'amélioration continue des opérations de contrôle.

Planification, exécution et évaluation améliorées

Plan : L'ACSTA continue à mettre en œuvre le SGSu à tous les niveaux de l'entreprise

Trouver des façons nouvelles et novatrices pour évaluer la sûreté au titre du mandat

Résultats : L'ACSTA a approuvé la politique sur le SGSu et la stratégie de mise en œuvre afférente

L'ACSTA a mis en place un processus d'évaluation du SGSu dans le but de cerner les lacunes, de développer et de mettre en œuvre des plans d'action

L'ACSTA a commencé à mettre en application le Plan de gestion axé sur le rendement, un cadre du programme de mesure du rendement

Amélioration des pratiques de gouvernance

Plan : Maximiser la conformité avec la *Loi fédérale sur la responsabilité*, la *Loi sur les conflits d'intérêt* et les lignes directrices du Conseil du Trésor sur la gouvernance des sociétés d'État

Améliorer et moderniser le code d'éthique des administrateurs du Conseil d'administration

Chercher des façons d'accroître le caractère pratique et efficace de l'information transmise aux administrateurs

Résultats : Divulgarion proactive des dépenses de voyages et d'accueil des administrateurs dans le site Web de l'ACSTA

Instaurer un nouveau code de conduite et de comportement éthique pour les administrateurs

L'ACSTA a créé un nouveau programme de formation d'orientation pour les nouveaux administrateurs

L'ACSTA a élaboré un processus d'évaluation du Conseil d'administration

Infrastructure améliorée

Plan : Chercher des façons de consolider les applications opérationnelles (p. ex., la technologie de portail), créant ainsi un seul centre d'information et un seul point d'accès pour la gestion des finances, les ressources humaines, l'Intranet et les données connexes de l'entreprise

Results : L'ACSTA a élargi l'utilisation du registre central au stockage de dossiers financiers et de factures

L'ACSTA a approuvé un projet de système de communications protégé pour le CBE/CPE. L'objectif est d'implanter un outil électronique sécuritaire qui servirait de « portail » aux systèmes et à l'information de l'ensemble de l'ACSTA

L'ACSTA a créé un programme de formation sur le système de gestion de l'information documentaire



Shannon Quirk avec Andrew Carruthers de la Gendarmerie royale du Canada

Expertise reconnue

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

Tirer profit de l'expertise en matière de contrôle

Plan : Explorer les possibilités avec Transports Canada en vue de formuler des méthodes de contrôle axées sur les risques

Collaborer avec Transports Canada et tirer profit du processus élaboré conjointement pour dresser la liste des domaines de réglementation prioritaires et les explorer

Résultats : L'ACSTA a élaboré des lignes directrices pour la gestion des incidents de sûreté par les administrations aéroportuaires aux points de contrôle et Transports Canada les a approuvées

L'ACSTA a fait parvenir les lignes directrices approuvées aux administrations aéroportuaires et celles-ci s'en servent pour rédiger leurs procédures d'intervention d'urgence

Consolider les relations avec les actionnaires

Plan : Chercher à conserver la confiance du ministre

Résultats : Le président du Conseil d'administration a continué à collaborer étroitement avec le Bureau du ministre

L'ACSTA a collaboré avec le Bureau de la gouvernance des sociétés d'État de Transports Canada et avec le Bureau du contrôleur général

La haute direction de l'ACSTA a collaboré avec Transports Canada sur une demande de financement durable

Améliorer les processus opérationnels et les systèmes financiers

Plan : Continuer à documenter les politiques et les processus opérationnels

Continuer à déployer le système de gestion financière de l'ACSTA

Résultats : L'ACSTA a mis en œuvre une politique modifiée d'approvisionnement et de contrats et une politique d'accueil et de voyages

L'ACSTA a réalisé le projet des services de voyages partagés, un système de gestion de voyages électronique

L'ACSTA a élaboré de nouvelles politiques et procédures relatives à l'approvisionnement et aux contrats ainsi que des nouvelles politiques et procédures relatives à la gestion financière des immobilisations

L'ACSTA a mis en œuvre un module de passation de contrats faisant partie du système de gestion financière

L'ACSTA a réalisé le projet pilote d'engagement à payer

L'ACSTA a réalisé un projet de transformation des services financiers et d'approvisionnement au cours d'une période de quatre ans dans le but d'établir un cadre de gestion solide de services financiers et d'approvisionnement

Tirer parti de l'expertise en matière d'équipement

Plan : Acquérir de l'expertise en évaluation et en mise à l'essai de l'équipement, en évaluation des technologies, en acceptation et certification de systèmes

Résultats : L'ACSTA a mis sur pied un groupe de travail en collaboration avec Transports Canada dans le but d'explorer et d'augmenter les possibilités de tirer profit de l'expertise partagée

PRÉPARER L'AVENIR



Préparer l'avenir

Après six ans d'existence, l'ACSTA est un organisme en pleine croissance et maturation. Par conséquent, après s'être concentrée sur le déploiement initial de l'équipement et de l'effectif, l'ACSTA doit maintenant passer à la gestion du cycle de vie de l'équipement, à la mise à exécution et à la consolidation complètes de ses programmes de contrôle de sûreté à l'échelle du pays – en mettant l'accent sur l'évaluation du rendement et l'amélioration continue.

Planification stratégique – Planifier notre itinéraire

En conformité avec sa stratégie globale de l'année dernière, l'ACSTA continuera à travailler à la réalisation des trois résultats stratégiques suivants : la sûreté axée sur la clientèle, la capacité et l'expertise reconnue. En raison de ses niveaux de financement actuellement approuvés, l'ACSTA ne sera pas en mesure de mettre en œuvre toutes les activités et tous les projets planifiés pour réaliser ces résultats attendus. Ces projets resteront néanmoins une priorité dans les années à venir.

Sûreté axée sur la clientèle

En 2008-2009, la stratégie de communication de l'ACSTA sera axée sur les messages visant à informer et sensibiliser les voyageurs, lesquels jouent un rôle primordial dans la sûreté aux aéroports. Par la communication efficace avec le public, au moyen de campagnes de marketing social, d'affiches à l'aéroport et de publicités dans divers sites Web, l'ACSTA espère simplifier et par conséquent améliorer l'expérience des passagers aux points de contrôle.

Capacité

Dans le but d'améliorer les programmes existants, l'ACSTA élabore présentement des plans pour réaliser le programme élargi de la CIZR, élargir son programme de contrôle des non-passagers et mettre sur pied un projet pilote pour le contrôle des véhicules. Outre le déploiement de nouvelles technologies au Canada, la surveillance dans les aéroports reste une priorité pour l'ACSTA, l'objectif étant

L'ACSTA est responsable de **maintenir la sûreté**, et dans l'exécution de sa stratégie, la **priorité** sera d'atteindre cet objectif.

de renforcer sa capacité d'assurer la sûreté du transport aérien. Cependant, l'ACSTA aura besoin d'un financement supplémentaire du gouvernement du Canada pour pouvoir mettre en œuvre ces initiatives.

Expertise reconnue

En collaboration étroite avec Transports Canada, l'ACSTA a préparé un plan pour satisfaire aux exigences renforcées en matière de contrôle de sûreté durant une période de 57 jours entourant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Outre la prestation de services de contrôle supplémentaires, afin de répondre à l'accroissement du volume de passagers prévu pendant la durée des Jeux, l'ACSTA assurera la prestation de services de contrôle pour les passagers des hydravions et des hélicoptères, à l'aide de nouvelles installations mobiles de contrôle.

Les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver sont un événement très important et une très bonne occasion pour le Canada de prouver au monde qu'il est prêt à gérer un risque élevé d'attaque terroriste. L'ACSTA participe à l'organisation de la sûreté en raison de son expertise et cet événement est une occasion pour elle de perfectionner son expertise et de consolider sa réputation auprès de ses partenaires nationaux de sûreté.

L'ACSTA continuera à collaborer avec ses partenaires gouvernementaux pour s'assurer un financement durable à long terme, afin qu'elle puisse entreprendre des projets et des initiatives qui lui permettront de réaliser ses trois résultats stratégiques et suivre le rythme de ses principaux partenaires en matière de sûreté aux États-Unis et en Europe. Entre-temps, l'ACSTA est responsable de maintenir la sûreté, et dans l'exécution de sa stratégie, la priorité sera d'atteindre cet objectif.



9/11

UNE TRAGÉDIE PERSONNELLE

Le matin du 16 janvier 2008, à l'aéroport international de London, en Ontario, Maureen Basnicki, agente de bord chez Air Canada et veuve du 11 septembre, a partagé son histoire avec 13 agents de contrôle et chefs de point de contrôle.

Son mari Ken effectuait son premier voyage d'affaires à New York et avait une réunion au World Trade Center le matin du 11 septembre 2001. Ken Basnicki se retrouva pris au piège au 106^e étage, enveloppé dans une épaisse fumée. Il réussit à téléphoner à sa mère et lui dit calmement qu'il ne s'en sortirait peut-être pas. Ce fut la dernière fois qu'il donna signe de vie.

Maureen a déclaré que, si le contrôle de sûreté actuel avait été en place en 2001, la tragédie du 11 septembre ne se serait jamais produite. Elle a souligné la qualité du service à la clientèle des agents de contrôle, leur minutie, leur professionnalisme et l'importance de maintenir le cap dans le contrôle des passagers.

« Nous essayons toujours de donner notre maximum. Ce type de témoignage intense et personnel fait comprendre la situation aux agents de contrôle »

Dennis Ellahi, gestionnaire d'Aeroguard responsable de l'aéroport de London, Sarnia et Windsor

Paul Folkes, gestionnaire des opérations de l'ACSTA, région du Centre, a ajouté que « Ce type d'histoire nous permet de replacer notre travail dans un contexte réel et nous fait comprendre l'importance de la sûreté. »



GOVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ



Le Conseil d'administration rend compte de la gouvernance de la société

Le rôle du Conseil d'administration – Traduire la politique publique en opérations efficaces et conformes à l'éthique

Le Conseil d'administration est responsable de l'administration au sens large de l'ACSTA et doit rendre des comptes au Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, afin de s'assurer que ses activités respectent le mandat qui lui a été conféré par la loi.

Le Conseil d'administration est composé de onze administrateurs, y compris le président, nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre. Quatre administrateurs sont des représentants de l'industrie, deux sont nommés par les compagnies aériennes et deux sont nommés par les exploitants d'aérodromes. Les administrateurs n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction, et aucun administrateur n'est employé par l'ACSTA ou n'est fonctionnaire. Les administrateurs possèdent le mélange équilibré de compétences et d'expérience nécessaires pour administrer la société d'État.

Le cadre de gouvernance de l'ACSTA comprend la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration est également assujettie à d'autres lois, comme la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et la *Loi sur les langues officielles*.

Durant l'exercice 2007-2008, le Conseil d'administration a poursuivi son travail de mise en œuvre des mesures publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans son rapport intitulé *Examen du cadre de gouvernance des sociétés d'État du Canada : Répondre aux attentes des Canadiennes et des Canadiens*. L'ACSTA satisfait présentement à presque toutes les mesures qui relèvent d'elle. Elle a mis en œuvre un processus d'évaluation du Conseil d'administration et les résultats afférents seront communiqués au ministre.

Le Conseil d'administration a poursuivi la mise à jour des pratiques de gouvernance du Conseil d'administration. Le rôle et les responsabilités du Conseil d'administration, ainsi que le mandat des comités, sont mis à jour chaque année ou en cas de modification apportée aux règlements, si elle a une incidence sur la gestion des sociétés d'État. Le Conseil d'administration a décidé de divulguer de façon proactive les frais de déplacement et d'accueil de tous les administrateurs dans son site Web. En outre, il a adopté un nouveau Code d'éthique et de conduite destiné aux administrateurs, conforme aux pratiques exemplaires du secteur privé. Chaque année, les administrateurs affirment avoir respecté le Code. Ce dernier est publié sur le site Web de l'ACSTA. Le poste de directeur de la Vérification interne relève du président du Comité de vérification, même si du point de vue administratif il relève du chef de la direction, ce qui renforce son indépendance. Le vérificateur général est le vérificateur externe de l'ACSTA. Des représentants du vérificateur général participent à chaque réunion du Comité de vérification.

Voici les principales responsabilités du Conseil d'administration, dans les limites fixées par le Parlement et le Secrétariat du Conseil du Trésor :

- approuver l'orientation stratégique, le plan d'entreprise et les priorités de l'ACSTA;
- engager le président et chef de la direction, fixer ses objectifs et évaluer son rendement;
- s'assurer que les principaux risques inhérents aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés sont en place pour les gérer;
- s'assurer que les politiques et pratiques de gouvernance de la société satisfont aux normes les plus élevées;
- examiner et approuver le plan de relève de la direction, et nommer, former et encadrer les cadres supérieurs;
- s'assurer que les systèmes d'information et les pratiques de gestion de l'ACSTA répondent à ses besoins, afin que le Conseil d'administration puisse avoir confiance dans l'intégrité de l'information produite;
- assurer l'orientation et l'encadrement aux cadres supérieurs de l'ACSTA.

Le Conseil d'administration délègue bon nombre de ses responsabilités à deux comités permanents : Le Comité de vérification et le Comité de gouvernance et des ressources humaines. Le mandat de ces comités est défini et publié sur le site Web de l'ACSTA. Les deux comités n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction de l'Administration.

Comité	Nombre de réunions	Membres en date du 31 mars 2008	Faits saillants
Vérification	5	Président : John Kaldeway Michael D. Campbell Denis Jacob Dora Koop Gene McLean D. Ian Glen	<ul style="list-style-type: none"> • a examiné les principales politiques comptables, y compris les solutions de rechange, ainsi que les éventuelles estimations et décisions clés de gestion • a examiné les données financières trimestrielles non vérifiées • a examiné les états financiers annuels vérifiés ainsi que le rapport annuel • a reçu le plan et le rapport de vérification externe • a supervisé le plan et les rapports de vérification interne • a examiné les limites de la délégation des pouvoirs • a commencé à se pencher sur les répercussions associées à l'adoption des Normes internationales d'information financière

Comité	Nombre de réunions	Membres en date du 31 mars 2008	Faits saillants
Gouvernance et ressources humaines	5	Président : Ron Patmore John Kaldeway Gaetane C. Hains H. Glenn Rainbird Donald K. Robinson D. Ian Glen	<ul style="list-style-type: none"> • a examiné le mandat des comités du Conseil d'administration • a examiné et recommandé les objectifs du président et chef de la direction au Conseil d'administration • a évalué le rendement du président et chef de la direction, compte tenu des commentaires du Conseil d'administration, et a informé celui-ci des résultats • a examiné, en collaboration avec le Conseil d'administration, la description de poste du rôle de président et chef de la direction • a examiné le plan de relève des cadres supérieurs • a élaboré un processus d'évaluation de l'efficacité du Conseil d'administration, le lui a présenté et lui a recommandé de l'approuver

À deux reprises durant l'exercice 2007-2008, l'ACSTA a mis sur pied un comité ad hoc pour régler, en collaboration avec la direction, des questions stratégiques clés. Le comité était présidé par M. Denis Jacob.

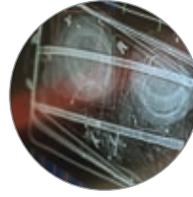


En date du 31 mars 2008, le Conseil d'administration de l'ACSTA était composé des dix membres suivants :

- D. Ian Glen, président
- Michael D. Campbell, administrateur
- Gaetane C. Hains, administratrice
- Denis Jacob, administrateur
- John Kaldeway, administrateur
- Dora Koop, administratrice
- Gene McLean, administrateur
- Ron Patmore, administrateur
- H. Glenn Rainbird, O.C., administrateur
- Donald K. Robinson, administrateur

(de gauche à droite): Gene McLean, Dora Koop, Denis Jacob, Michael D. Campbell, John Kaldeway, D. Ian Glen, H. Glenn Rainbird, Donald K. Robinson, Gaetane C. Hains, Ron Patmore





Le 11 mai 2007, le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, a nommé l'administrateur Michael D. Campbell pour un mandat de quatre ans.

Le 11 mai 2007, le gouverneur en conseil a nommé l'administrateur Donald K. Robinson pour un mandat de deux ans.

Le 4 juin 2007, le gouverneur en conseil a nommé D. Ian Glen au poste de président du Conseil d'administration pour un mandat de cinq ans.

Le 1^{er} août 2007, le gouverneur en conseil a nommé l'administratrice Gaetane C. Hains pour un mandat de quatre ans.

Le 12 octobre 2007, le gouverneur en conseil a nommé l'administrateur Gene McLean pour un mandat de trois ans.

Le 1^{er} novembre 2007, le gouverneur en conseil a nommé l'administratrice Dora Koop pour un mandat de quatre ans.

Le 11 avril 2008, le gouverneur en conseil a nommé l'administrateur Mike H. Shaikh pour un mandat de quatre ans.

Durant l'exercice 2007-2008, deux administrateurs ont quitté leurs fonctions. L'ACSTA tient à souligner la contribution de ces administrateurs au développement de l'organisation :

Steve J. Baker : M. Baker, représentant du Conseil des aéroports du Canada, a été nommé administrateur au mois de juin 2002. Son mandat a pris fin au mois de mai 2007.

Anil Wirasekara : M. Wirasekara a été nommé administrateur en septembre 2002. Son mandat a pris fin au mois de mars 2008.

L'ACSTA tient à remercier sincèrement Margaret Purdy pour l'excellent travail qu'elle a accompli et son dévouement à titre de présidente par intérim du Conseil d'administration entre janvier et juin 2007.



RÉMUNÉRATION, DÉPENSES ET PARTICIPATION AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Rémunération et dépenses du Conseil d'administration

Membre du Conseil d'administration	Honoraire annuel (A)	Indemnité quotidienne (B)	Rémunération totale (A+B)	Frais de déplacement et dépenses connexes
D. Ian Glen (président) ^a	8 889 \$	31 290 \$	40 179 \$	1 945 \$
Margaret Purdy ^b (Interim Chair)	2 451 \$	7 140 \$	9 591 \$	16 263 \$
Steve J. Baker ^c	623 \$	585 \$	1 208 \$	1 338 \$
Michael D. Campbell ^d	4 798 \$	12 090 \$	16 888 \$	14 557 \$
Gaetane C. Hains ^e	3 489 \$	4 485 \$	7 974 \$	3 736 \$
Denis Jacob	5 400 \$	18 525 \$	23 925 \$	19 475 \$
John Kaldeway	5 400 \$	16 185 \$	21 585 \$	11 970 \$
Dora Koop ^f	2 243 \$	5 265 \$	7 508 \$	3 774 \$
Gene McLean ^g	2 513 \$	8 385 \$	10 898 \$	16 336 \$
Ron Patmore	5 400 \$	8 190 \$	13 590 \$	11 042 \$
H. Glenn Rainbird	5 400 \$	10 335 \$	15 735 \$	8 820 \$
Donald K. Robinson ^h	4 798 \$	10 530 \$	15 328 \$	11 157 \$
Anil Wirasekara ⁱ	5 109 \$	7 605 \$	12 714 \$	11 755 \$
TOTAUX	56 513 \$	140 610 \$	197 123 \$	132 168 \$

^aLe mandat de M. Glen a débuté en juin 2007

^bLe mandat par intérim de Mme Purdy a pris fin en juin 2007

^cLe mandat de M. Baker a pris fin en mai 2007

^dLe mandat de M. Campbell a débuté en mai 2007

^eLe mandat de Mme Hains a débuté en août 2007

^fLe mandat de Mme Koop a débuté en novembre 2007

^gLe mandat de M. McLean a débuté en octobre 2007

^hLe mandat de M. Robinson a débuté en mai 2007

ⁱLe mandat de M. Wirasekara a pris fin en mars 2008

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 197 123 \$ en 2007-2008, comparativement à 200 820 \$ en 2006-2007. Le montant total des frais de déplacement et des dépenses connexes du Conseil d'administration s'élève à 132 168 \$ en 2007-2008, comparativement à 122 093 \$ en 2006-2007. Les frais de déplacement et les dépenses connexes comprennent la participation aux réunions du Conseil d'administration et des comités, de même que la participation aux conférences externes et aux cours de perfectionnement professionnel.



Participation aux réunions du Conseil d'administration et des comités

Membre du Conseil d'administration	Réunions du Conseil d'administration ¹	Comités ¹		
		Gouvernance et ressources humaines	Vérification	Ad hoc
D. Ian Glen ²	6/6	4/4	4/4	5/6
Margaret Purdy	1/1	1/1	1/1	
Steve J. Baker	1/1			
Michael D. Campbell	6/6		4/4	3/3
Gaetane C. Hains	5/5	3/3		
Denis Jacob ³	7/7		5/5	6/6
John Kaldeway ⁴	7/7	5/5	4/5	5/6
Dora Koop	3/3		2/2	
Gene McLean	4/4		2/2	
Ron Patmore ⁵	7/7	5/5		
H. Glenn Rainbird	6/7	5/5		5/6
Donald K. Robinson	5/6	2/4		
Anil Wirasekera	4/6		3/4	

¹ La participation aux réunions du Conseil d'administration et des comités reflète le nombre de réunions auxquelles l'administrateur a participé, par rapport au nombre total de réunions tenues pendant son mandat d'administrateur du Conseil d'administration et/ou du comité.

² Membre de tous les comités du Conseil d'administration

³ Président du Comité ad hoc

⁴ Président du Comité de vérification

⁵ Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

Rapport sur les exigences de la *Loi sur les langues officielles* L'engagement de l'ACSTA à l'égard des langues officielles

L'ACSTA s'engage à créer et à maintenir un milieu de travail respectueux de ses obligations linguistiques en vertu de la *Loi sur les langues officielles* (LLO). L'ACSTA reconnaît que la dualité linguistique est une valeur fondamentale de la société canadienne et elle s'engage à maintenir la richesse linguistique du Canada.

Par l'intermédiaire de ses fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA doit assurer la prestation de services bilingues aux points de contrôle des aéroports où nous avons une obligation linguistique. Elle s'engage à servir les passagers dans la langue officielle de leur choix et de continuer à apporter des améliorations dans ce domaine.

Les nouvelles modalités prévues dans les prolongations des contrats conclus avec les fournisseurs de services de contrôle, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2007 et demeurent jusqu'au 31 mars 2009, comprennent une clause stipulant qu'il incombe aux fournisseurs de services responsables des aéroports bilingues de s'assurer qu'au moins un agent de contrôle bilingue est en poste à chaque point de contrôle préembarquement pendant les heures ouvrables. L'ACSTA mesure l'observation de cette obligation contractuelle au moyen de son programme de paiement au rendement des fournisseurs de services de contrôle. Par ailleurs, en 2007, l'ACSTA a augmenté la pondération des langues officielles dans l'évaluation du rendement des fournisseurs de services de contrôle, afin d'insister sur l'importance des langues officielles. Ainsi environ 20 pour cent de la pondération du rendement est attribuée aux langues officielles.

En 2007, l'ACSTA a conclu un partenariat avec le plus important collègue français hors-Québec, La Cité collégiale, à Ottawa, dans le but d'élaborer et de lancer un nouveau programme axé sur la protection et la sûreté du transport aérien, le premier en son genre au Canada enseigné en français. Dans le cadre du programme, les étudiants francophones prennent connaissance des différentes possibilités d'emploi à l'ACSTA et entraîne une augmentation du nombre de candidats bilingues au poste d'agent de contrôle. Cette mesure positive contribue à la consolidation des relations entre les collectivités linguistiques minoritaires et l'ACSTA.

Cette année encore, l'ACSTA a appuyé *Les Rendez-vous de la Francophonie* 2008 et y a participé avec fierté. Durant les festivités, l'ACSTA a fait la promotion de l'avancement des collectivités francophones minoritaires. En effet, elle a élaboré et mis en œuvre un plan d'action pour inviter les employés à participer à diverses activités, organisées partout au Canada, visant à souligner le dynamisme et la vitalité des francophones.

Le Commissariat aux langues officielles sélectionne approximativement 37 institutions fédérales chaque année et évalue leur rendement sur le plan de l'observation de la LLO. L'ACSTA a été évaluée chaque année depuis 2004-2005 et sa notation s'améliore année après année. Cette année, l'ACSTA a obtenu « B » sur le Bulletin de rendement du Commissariat.

L'ACSTA est fière de ses réalisations à l'égard des langues officielles et continue à promouvoir l'utilisation des langues officielles dans son milieu de travail et dans les aéroports partout au Canada.



Wayne Ning avec Terri-Lee Kelly d'Air Canada



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

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

Entre le 1^{er} avril 2007 et le 31 mars 2008, l'ACSTA a reçu 52 nouvelles demandes en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Si l'on y ajoute les dix demandes de l'an dernier qui n'ont pas encore été réglées, l'ACSTA devait répondre à 62 demandes. Au total, 61 de ces demandes ont été réglées au cours de l'exercice et une a été reportée à l'exercice 2008-2009. En outre, l'ACSTA a reçu neuf demandes de consultation en vertu de la Loi sur l'accès à l'information émanant d'autres ministères fédéraux et toutes ont été réglées au cours de l'exercice.

Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu dix nouvelles demandes en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Si l'on y ajoute la demande de l'an dernier qui n'a pas encore été réglée, l'ACSTA devait répondre à onze demandes. Toutes ces demandes ont été traitées et aucune n'a été reportée à l'exercice suivant.

Équité en matière d'emploi

L'ACSTA favorise un milieu de travail qui valorise et souligne les différences de chacun. Elle s'engage à maintenir un milieu de travail ouvert aux nouvelles idées et favorable au respect mutuel. Pour l'aider à atteindre ses objectifs, l'ACSTA a mis sur pied un Conseil sur la diversité. Son rôle est de générer des idées qui contribuent au maintien d'un milieu de travail juste et équitable, qui accueille favorablement et encourage l'engagement d'Autochtones, de minorités visibles, de femmes et de personnes handicapées.

L'ACSTA continuera à mesurer la progression de nos différentes initiatives sur la diversité et de s'adapter au fur et à mesure. En favorisant une culture d'inclusion, l'ACSTA pourra en tirer un avantage concurrentiel, ce qui lui permettra d'attirer et de retenir une main-d'œuvre compétente et diversifiée, représentative de la société canadienne.



Partie I – Points saillants et accomplissements

A. Points saillants

L'exercice financier 2007-2008 (2008) a été extrêmement important pour l'ACSTA puisque la société a terminé six ans d'activités avec succès tout en répondant à une demande croissante de services et en mettant en place de nouvelles technologies, telles que la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR). À l'automne 2007, le gouvernement a suivi les recommandations émises dans deux examens distincts : l'examen spécial du Bureau du vérificateur général (BVG) et l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*.

En ce qui concerne les recommandations émises dans l'examen de la *Loi sur l'ACSTA*, les décisions suivantes ont été prises :

- Transports Canada conservera la responsabilité de la sûreté de l'aviation;
- L'ACSTA demeurera une société d'État et conservera sa flexibilité administrative;
- L'ACSTA conservera ses activités de base de contrôle de sûreté aérienne;
- Le Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA) sera transféré à la Gendarmerie royale du Canada (GRC);
- Le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports sera transféré à Transports Canada;
- L'ACSTA conservera la gestion de l'aspect opérationnel du programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).

À compter de l'exercice 2008-2009 (2009), le financement des programmes de police liés à la sûreté du transport aérien a été transféré à la GRC et à Transports Canada.

B. Accomplissements

En 2008, l'ACSTA a orienté une partie de ses ressources afin de suivre les recommandations de l'examen spécial du BVG et de l'examen quinquennal ainsi que de collaborer avec Transports Canada et les organismes centraux afin d'assurer le financement de la société. Parmi les accomplissements de l'ACSTA, on compte l'élaboration d'un plan de gestion des immobilisations et du cycle de vie établi sur cinq ans, l'achèvement de la phase initiale du programme d'inscription à la CIZR, ainsi que la présentation d'une proposition au gouvernement du Canada dans le but d'obtenir un financement à long terme et durable.

C. Améliorations à l'infrastructure générale de la gestion des finances et de l'approvisionnement

En 2008, la direction des services financiers et de l'approvisionnement de l'ACSTA a entrepris d'élaborer un plan de transformation qui sera mis en œuvre sur une période de quatre ans dès 2008. Ce plan aborde les recommandations de l'examen spécial du BVG et des vérifications internes de l'ACSTA. Par conséquent, ce plan sera fondé sur le cadre de gestion des finances et de l'approvisionnement déjà en place et le renforcera. On doit s'intéresser aux secteurs à risque en priorité. Lorsque le plan de transformation sera terminé, l'ACSTA aura un solide cadre de gestion des finances et de l'approvisionnement qui lui permettra de servir l'organisation de façon plus efficace tout en se conformant aux exigences en matière de législation et de présentation de l'information financière.

Le 1^{er} avril 2007, l'ACSTA a mis en place divers modules du Système intégré de gestion financière. Le projet d'engagement à payer, qui se veut un prolongement du nouveau module de passation de marchés, permettra à l'ACSTA de mieux gérer les processus d'établissement du budget, de passation de marchés, d'approvisionnement, de réception de biens et de paiement des factures. Le module des immobilisations comprend un dénombrement détaillé des actifs et des stocks, l'évaluation des actifs et la mise à jour des politiques afin d'aborder les questions telles que la définition des actifs, le coût des actifs, les classes d'actifs et l'amortissement, les mises hors service et les réductions de valeur ainsi

que le repérage de l'information. Le module sur les voyages comprend la mise en œuvre d'une solution pour l'administration des voyages, appelée Travel Access Voyage (TAV), pour remplacer les processus manuels en place. Le module sur les voyages comprend également l'intégration des services de voyages, les cartes de voyages et un outil automatisé de gestion des dépenses ainsi que divers rapports en ligne et une nouvelle politique sur les voyages.

D. Mise en œuvre des NIIF

Le Conseil des normes comptables du Canada (CNC) a annoncé son intention d'adopter les Normes internationales d'information financière (NIIF) en tant que principes comptables généralement reconnus (PCGR)

au Canada pour les entités qui ont une obligation publique de rendre des comptes. La date de conversion prévue pour l'adoption complète des NIIF est le 1^{er} janvier 2011, date à laquelle l'ACSTA devra avoir des données comparatives pour 2011 ainsi qu'un bilan d'ouverture conforme aux NIIF le 1^{er} avril 2011. Pour l'ACSTA, les répercussions seront importantes puisque les principes comptables sont complexes et seront en vigueur à long terme, et leur portée est vaste. En vue de la mise en œuvre des NIIF, l'ACSTA a commencé une délimitation de la vérification et un diagnostic de haut niveau afin de déterminer l'incidence sur les états financiers. L'ACSTA a également établi une structure de gouvernance et une fondation pour un plan de mise en place complet qui sera élaboré en 2009. L'Administration doit obtenir et allouer des ressources afin de terminer la transition vers les NIIF.

Partie II – Vision et stratégie

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

Fondée par le gouvernement du Canada le 1^{er} avril 2002 à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a pour mandat, en particulier, d'offrir des services clés en matière de sûreté du transport aérien à 89 aéroports désignés au pays. Relevant du Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'ACSTA est chargée de la prestation de services uniformes, efficaces et efficaces selon les normes établies par Transports Canada.

Afin d'accroître encore davantage la sûreté du réseau de transport aérien au Canada, l'ACSTA a adopté une stratégie opérationnelle, afin de garantir qu'elle évolue en tant qu'administration de la sûreté du transport aérien. En d'autres termes, son objectif est de déployer ses ressources et

d'aligner ses activités de façon stratégique, afin d'améliorer sa capacité de remplir sa mission. L'ACSTA a concentré ses efforts sur trois résultats stratégiques afin de respecter ses obligations statutaires en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, c'est-à-dire la sûreté axée sur le client, la capacité et l'expertise reconnue. Chaque initiative que l'ACSTA entreprend a pour objectif de contribuer à la réalisation d'au moins un de ces résultats stratégiques.

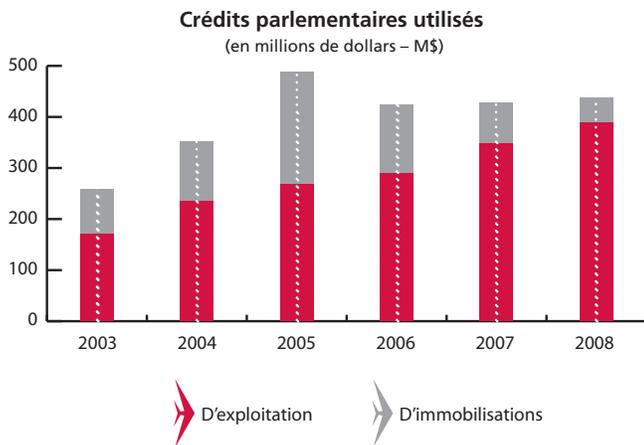
L'ACSTA reconnaît également l'importance d'établir des relations solides avec ses principaux intervenants nationaux, comme les fournisseurs de services de contrôle, les aéroports, les compagnies aériennes, les passagers, les services de police, les organismes gouvernementaux, les autres ministères et le grand public.

Partie III – Financement et tensions

A. Financement

L'ACSTA est entièrement financée par l'intermédiaire de crédits alloués par le gouvernement du Canada. Une première enveloppe budgétaire de 1,942 milliard de dollars répartis sur cinq ans a été allouée pour les exercices de 2003 à 2007. Le budget de 2005 a ajouté 85 M\$ afin de financer l'agrandissement des principaux aéroports non connus en 2001. En 2006, l'ACSTA a reçu un financement de l'intégrité des programmes de deux ans de 211 M\$, en plus de ses niveaux de référence approuvés par le Parlement, ainsi qu'un budget annuel

de 234,4 M\$ pour 2007 et 2008. L'ACSTA a également obtenu un financement d'urgence sur un an de l'intégrité des programmes de 41 M\$ en novembre 2007 afin de mettre en place le règlement sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que d'ajouter des voies de contrôle afin de répondre aux besoins des projets d'agrandissement à certains aéroports principaux. Le tableau ci-dessous présente les crédits parlementaires totaux utilisés au cours des exercices 2003 à 2008.



A la fin de 2008, l'ACSTA avait une fraction inutilisée de 16 M\$ (4 p. 100) provenant de ses crédits parlementaires approuvés, en raison du paiement au rendement plus faible que prévu pour certains fournisseurs de services de contrôle et d'entretien, de difficultés éprouvées durant la dotation de postes d'agent de contrôle dans certaines régions, de retards dans les projets d'agrandissement de certains aéroports et d'un taux de change favorable entre le Canada et les États-Unis.

B. Tensions

Il existe un nombre de tensions externes qui pourraient influencer sur la stratégie financière de l'ACSTA ou les opérations de sûreté de l'ACSTA. Ces tensions comprennent une augmentation du nombre de voyageurs aériens, des coûts de fournisseurs de services axés sur le marché, y compris les salaires et les avantages sociaux des agents de contrôle, les exigences en matière de l'entretien du matériel et du cycle de vie, et le nombre de projets d'agrandissement des aéroports.

Une augmentation du nombre de voyageurs entraîne souvent un besoin de ressources supplémentaires en termes de voies de contrôle et d'agents de contrôle. Le nombre de voyageurs a augmenté de 28 p. 100 au cours des cinq ans d'activités de l'ACSTA et Transports Canada a prévu une croissance annuelle de 4 à 5 p. 100 jusqu'en 2010. L'introduction, en août 2006, de mesures de sûreté accrues en ce qui a trait au contrôle des liquides, des gels et des aérosols a également demandé des ressources supplémentaires.

L'ACSTA doit répondre aux besoins des projets d'agrandissement des aéroports et fournir du nouveau matériel de détection d'explosifs (SDE). Afin de déterminer les besoins en immobilisations à long terme, l'ACSTA a effectué, en 2008, des entrevues à tous les principaux aéroports et a révisé leurs projets d'agrandissement pour les cinq prochaines années.

Depuis que l'ACSTA a réalisé le déploiement national complet de ses systèmes de contrôle des bagages enregistrés (CBE) en 2006, l'entreprise a centré ses efforts sur l'entretien et le remplacement du matériel de contrôle essentiel. Certaines pièces d'équipement transférées à l'ACSTA de Transports Canada sont parvenues à la fin de leur cycle de vie utile. Il est nécessaire d'investir continuellement dans les systèmes de contrôle afin de balancer de façon appropriée les capitaux en amont par rapport aux coûts continus d'exploitation, et de se conformer aux normes internationales.

Partie IV – Analyse de l'état des résultats

Le mandat de l'ACSTA, qui est de contrôler les passagers et leurs effets, s'effectue au moyen de trois programmes : le contrôle préembarquement (CPE), le contrôle des bagages enregistrés (CBE) et le contrôle des non-passagers (CNP).

Pour réaliser ces activités, l'ACSTA utilise un modèle public-privé au sein duquel les contrats organisationnels conclus avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'établir un effectif d'agents de contrôle. Les fournisseurs de services de contrôle sont chargés du recrutement et de la gestion administrative et des ressources humaines des agents de contrôle. L'ACSTA demeure chargée de la formation et de la

certification des agents de contrôle ainsi que de fournir leurs uniformes. L'organisation établit également les normes relatives aux procédures d'exploitation selon les exigences de Transports Canada et élabore un plan stratégique et des mesures de rendement dans le cadre de son rôle de surveillance.

L'ACSTA gère également le programme de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), une carte d'identité biométrique de classe mondiale déployée dans 28 principaux aéroports au Canada afin d'identifier les non-passagers dont le travail nécessite l'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

A. Dépenses d'exploitation par programme

La prestation efficace et efficiente de services dépend des services de soutien et des systèmes qui forment l'infrastructure organisationnelle de l'ACSTA. Le tableau ci-dessous compare les dépenses d'exploitation de 2008 et de 2007 pour chaque programme.

Tableau 1 – Charges d'exploitation par programme

Charges d'exploitation par programme (M\$)	2008	2007
Contrôle préembarquement (CPE)	219,1	192,2
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés (CBE)	209,5	191,2
Services généraux	38,1	35,4
Contrôle des non-passagers (CNP)	13,3	10,9
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	6,1	8,2
Total des charges d'exploitation	486,1	437,9
Moins : produit de l'intérêt et profit sur change	(3,3)	(1,9)
Moins : amortissement du financement des immobilisations reporté	(93,4)	(88,9)
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu pour l'exercice	(0,1)	0,3
Crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation	389,3	347,4

1. Contrôle préembarquement (CPE)

Les coûts en matière de CPE sont passés de 192,2 M\$ en 2007 à 219,1 M\$ en 2008. Cette augmentation de 26,9 M\$ est principalement causée par les exigences de contrôle supplémentaires en matière de liquides, de gels et d'aérosols ainsi que par l'ajout de voies de contrôle aux aéroports principaux. Ils reflètent également l'augmentation du nombre de passagers, ce qui a nécessité des heures supplémentaires de contrôle ainsi qu'une augmentation des salaires à la suite de négociations collectives.

2. Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés (CBE)

En règle générale, les coûts sont passés de 191,2 M\$ en 2007 à 209,5 M\$ en 2008, ce qui représente une augmentation de 18,3 M\$. En plus des augmentations de salaire, l'augmentation des dépenses est causée par des coûts d'entretien plus élevés pour le matériel de CBE, tant le nouveau que le vieux. L'un des facteurs qui a également contribué à l'augmentation en 2008 est une légère augmentation des activités de contrôle en raison du nombre plus élevé de voyageurs et des mesures de sûreté améliorées en ce qui concerne les liquides, les gels et les aérosols.

3. Services généraux

Les dépenses liées aux services généraux comptent les coûts reliés aux employés, aux voyages et aux affaires, aux services professionnels, aux communications et à la sensibilisation du public et d'autres coûts administratifs, comme les bureaux et les ordinateurs, la réseautique et la téléphonie, les assurances et le loyer ainsi que les installations à l'administration centrale et dans les régions. En général, les dépenses sont passées de 35,4 M\$ en 2007 à 38,1 M\$ en 2008, un écart de 2,7 M\$. En 2008, tout comme durant l'exercice précédent, des cotisations supplémentaires ont été versées afin de couvrir le déficit du régime de retraite de l'ACSTA et les assurances prépayées. Le tableau 2 ci-dessous présente les dépenses liées aux services généraux par type de dépense.

Tableau 2 – Dépenses des services généraux par type de dépense

Dépenses des services généraux (en M\$)	2008	2007
Coûts reliés aux employés	15,8	14,8
Dépenses associées aux voyages et aux affaires	0,7	0,9
Services professionnels	4,4	2,6
Communication et sensibilisation du public	2,6	2,2
Autres coûts administratifs	11,8	11,5
Sous total	35,3	32,0
Plus : amortissement	2,8	3,4
Total des services généraux	38,1	35,4

Les coûts reliés aux employés sont passés de 14,8 M\$ en 2007 à 15,8 M\$ en 2008, ce qui reflète une légère augmentation du nombre d'employés nécessaire au soutien des opérations de base et de l'infrastructure.

La hausse des coûts liés aux services professionnels est causée par la mise en œuvre de certaines initiatives servant à renforcer l'infrastructure et à appuyer les services opérationnels et technologiques. Ces initiatives assurent également que les systèmes et les processus appuient effectivement la réalisation du mandat de l'ACSTA.

4. Contrôle des non-passagers (CNP)

Le programme de CNP comprend le contrôle aléatoire de plus de 600 000 employés des aéroports qui ont accès aux zones réglementées dans les 28 principaux aéroports au Canada. Les dépenses sont passées de 10,9 M\$ en 2007 à 13,3 M\$ en 2008. Cette augmentation de 2,4 M\$ est en harmonie avec l'accroissement de 1 p. 100 du nombre de contrôles aléatoires des non-passagers.

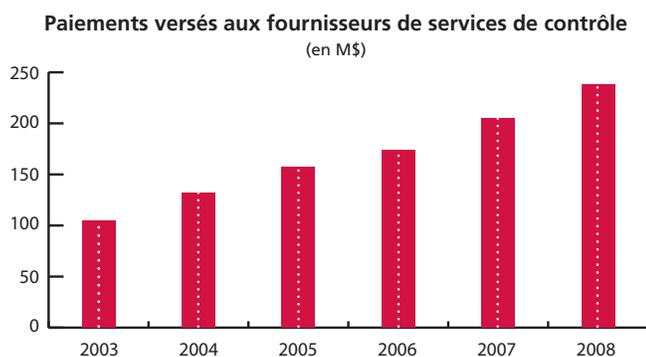
5. Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

En date du 31 janvier 2007, la phase initiale du programme de CIZR était en place et fonctionnelle dans chacun des 28 principaux aéroports. On a terminé l'installation de 230 lecteurs biométriques le long de la ligne d'accès principale aux zones réglementées à l'intérieur des aéroports. Plus de 100 000 employés des aéroports ont reçu une carte d'identité biométrique, laquelle permet une validation en temps réel du détenteur. Une fois la première phase du programme terminée, au début de 2007, on a noté une diminution des dépenses relatives à l'entretien du matériel et de l'émission de CIZR, passant de 8,2 M\$ en 2007 à 6,1 M\$ en 2008.

B. Dépenses d'exploitation par type de dépense

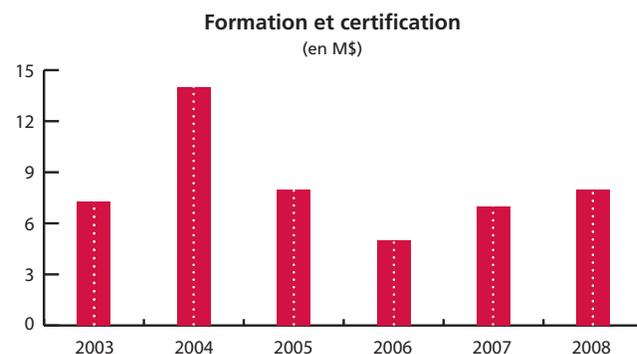
1. Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle (pour le CPE, CBE et CNP) occupent la plus grande partie des dépenses d'exploitation de l'ACSTA, soit environ 60 p. 100 des coûts d'exploitation totaux, en excluant l'amortissement. Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle sont passés de 204,6 M\$ en 2007 à 237,2 M\$ en 2008, une augmentation de 32,6 M\$, principalement en raison d'une hausse du nombre de passagers, des coûts supplémentaires liés aux liquides, aux gels et aux aérosols, aux voies de contrôle supplémentaires à certains aéroports principaux et aux augmentations de salaire pour les agents de contrôle. Le tableau ci-dessous présente les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les exercices 2003 à 2008.



2. Formation et certification

Les coûts liés à la formation et à la certification sont passés de 6,9 M\$ en 2007 à 8 M\$ en 2008, ce qui représente une formation accrue sur les mesures de sûreté améliorées et la formation des nouveaux employés. Le tableau ci-dessous présente les dépenses liées à la formation et la certification pour les exercices 2003 à 2008.

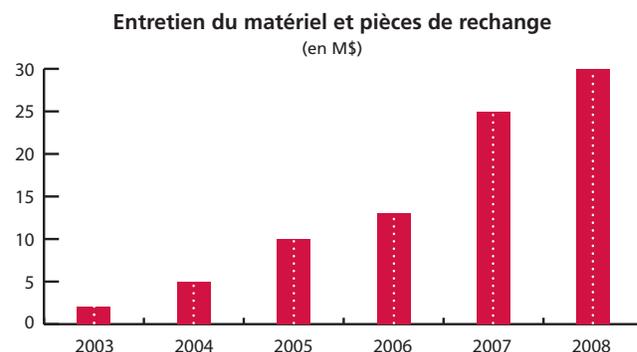


3. Entretien du matériel

Les coûts liés à l'entretien du matériel ont augmenté au cours des années en raison du déploiement du matériel de SDE. En général, les coûts sont passés de 23,8 M\$ en 2007 à 25,3 M\$ en 2008, ce qui représente les renouvellements de contrat et les coûts plus élevés en matière d'entretien du matériel en vue d'un déploiement complet.

4. Pièces de rechange et entrepôt

Les dépenses liées aux pièces de rechange sont passées de 0,6 M\$ en 2007 à 4,5 M\$ en 2008, ce qui reflète la nécessité de regarnir les stocks à la suite de l'acquisition de nouveau matériel ainsi que d'établir un fonds d'urgence afin d'assurer un entretien et des réparations rapides. Le tableau ci-dessous présente les dépenses liées à l'entretien du matériel et aux pièces de rechange pour les exercices 2003 à 2008.



Partie V – Analyse de bilans

A. Actifs

La majorité des actifs de l'ACSTA comprend des créances, les stocks ainsi que les immobilisations corporelles. Le solde d'actif de 2008 a subi une baisse de 90 M\$, passant de 655,4 M\$ en 2007 à 565,4 M\$ en 2008, principalement en raison de soldes moins élevés du côté des créances, qui ont diminué de 42,2 M\$, et des immobilisations corporelles, qui ont diminué de 46,2 M\$ en 2008.

1. Encaisse

L'encaisse est reçue du gouvernement du Canada sous forme de prélèvements mensuels dans les crédits parlementaires selon les prévisions de besoin de trésorerie pour le mois qui vient. La diminution importante de 3,5 M\$ en 2008 reflète des prévisions plus précises des besoins relatifs à l'encaisse ainsi qu'une amélioration considérable de la vitesse de paiement des factures.

2. Créances

Le solde des créances comprend les crédits parlementaires de 74,2 M\$ et le recouvrement des taxes provinciales et sur les biens et services de 8,3 M\$. De façon générale, les créances ont subi une baisse de 42,2 M\$ (33,9 p. 100) en 2008. Les crédits parlementaires à recevoir ont diminué de 25,6 M\$ (25,7 p. 100) en raison de prélèvements plus rapides en 2008. Cela était nécessaire afin de soutenir les améliorations dans la vitesse à laquelle on effectue les paiements des factures des fournisseurs et la mise en œuvre d'un projet pilote de paiements anticipés pour certains fournisseurs de services de contrôle. De plus, on a remarqué une diminution du recouvrement des taxes de 16,6 M\$ (66,8 p. 100) à la fin de l'exercice en raison des autoévaluations plus fréquentes durant l'exercice et de la résolution d'une série de problèmes de recouvrement des taxes des exercices précédents.

3. Stocks

Les stocks de l'ACSTA sont composés de pièces de rechange de SDE (à 81 p. 100) et de CIZR (à 19 p. 100). On a noté une augmentation de 1 M\$ (6,1 p. 100) du solde des stocks à la fin de l'exercice, dont 0,8 M\$ touchait les pièces de rechange. En ce qui concerne les pièces de rechange, l'augmentation est causée principalement par le vieillissement du matériel et l'expiration des garanties pertinentes, ce qui a entraîné la nécessité de conserver des pièces de rechange en réserve.

4. Frais payés d'avance

On a remarqué une réduction des frais payés d'avance, passant de 3 M\$ en 2007 à 2,7 M\$ en 2008, principalement grâce à des taux de change favorables en fin d'exercice des assurances payées d'avance.

5. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont composées principalement de matériel de SDE et des coûts liés à leur intégration, ce qui représente 96,1 p. 100 du total. La diminution globale de 46,2 M\$ (9,1 p. 100) du côté des immobilisations corporelles représente l'écart entre l'amortissement de 2008 (93,9 M\$) et l'acquisition d'immobilisations de 2008 (47,7 M\$). La grande partie de l'acquisition d'immobilisations (33,6 M\$) en 2008 touche l'achat de matériel de SDE et les coûts d'intégration, principalement en ce qui a trait à l'agrandissement de certains aéroports principaux. Les acquisitions qui ne touchent pas les SDE (14,1 M\$) comprennent la CIZR, la télévision à circuit fermé (TVCF), les acquisitions en matière de bureaux et d'installations dans les régions, les améliorations apportées au système de gestion financière de l'entreprise, le Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps (ISET) ainsi que le matériel informatique et les logiciels.

B. Passif et avoir

La grande partie des passifs de l'ACSTA comprennent le financement des comptes créditeurs et des charges à payer ainsi que des immobilisations reportées. Le solde passif est passé de 638,2 M\$ en 2007 à 548,3 M\$ en 2008. Cette baisse est liée à un solde plus bas en matière de comptes créditeurs et de charges à payer (baisse de 44,5 M\$) ainsi qu'à un solde également moins élevé en ce qui concerne les immobilisations reportées (baisse de 45,7 M\$).

1. Comptes créditeurs et charges à payer

On a noté une diminution du total des charges en 2008 en raison du traitement plus rapide des factures et des dépenses d'immobilisations moins élevées au cours de l'exercice, particulièrement en ce qui a trait aux installations dans les aéroports. Les projets d'intégration du CBE ont représenté 8,9 M\$ de charges à payer en 2008, comparé à 24,8 M\$ en 2007.

On a remarqué une réduction de 32,4 M\$ (43,5 p. 100) des comptes créditeurs pour la mise en œuvre du matériel et les programmes de police aux aéroports en raison d'une amélioration significative de la vitesse à laquelle les factures sont payées et du plus petit nombre d'acquisitions d'immobilisations en 2008. Il y a également une diminution de 10,2 M\$ (30,8 p. 100) des sommes à verser pour les opérations de contrôle en raison de la mise en œuvre d'un projet pilote de paiements anticipés pour certains fournisseurs de services de contrôle et de l'introduction de procédures internes qui ont entraîné un processus de traitement des factures plus rapide pour tous les paiements réguliers. Les comptes créditeurs pour le programme de la CIZR, qui comprend

des sommes à verser pour du matériel, des logiciels et des cartes ainsi qu'à l'intention des aéroports, ont diminué de 1,2 M\$ (24,1 p. 100) en 2008 à la suite du déploiement de la première phase de la CIZR en 2007. D'autres sommes à verser et charges sont constantes par rapport aux dépenses de l'année précédente.

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

Les obligations de mise hors service se rapportent aux coûts prévus qui seront nécessaires lors de la destruction de certains biens de l'ACSTA, tels que ceux qui contiennent des matières dangereuses. On a noté une augmentation de 0,4 M\$ (8,1 p. 100), c'est-à-dire de 5,1 M\$ en 2007 à 5,5 M\$ en 2008. Cette augmentation reflète les acquisitions d'immobilisations sujettes à une obligation de mise hors service.

3. Financement d'immobilisations reporté

Les crédits parlementaires pour les dépenses d'immobilisations sont consignés en tant qu'élément de passif (financement d'immobilisations reporté) et amortis selon la même base et au cours des mêmes périodes que les immobilisations corporelles. Le solde du financement d'immobilisations reporté a augmenté du montant des crédits parlementaires utilisés pour les dépenses d'immobilisations versés au cours de l'exercice moins le montant de l'amortissement annuel des immobilisations corporelles (en excluant les montants liés à l'obligation de mise hors service). Le solde est passé de 502,4 M\$ en 2007 à 456,8 M\$ en 2008, ce qui représente un écart de 9,1 p. 100, en raison des dépenses plus faibles en matière d'immobilisations corporelles (de 81,4 M\$ en 2007 à 47,7 M\$ en 2008) et d'une charge d'amortissement plus élevée du financement des immobilisations reporté (de 88,9 M\$ en 2007 à 93,4 M\$ en 2008). Les acquisitions d'immobilisations en 2008 sont moins élevées que durant l'année précédente, principalement en raison du report de certains projets d'agrandissement des aéroports et d'autres projets de rapports de

sûreté de moindre envergure qui ont trait à l'intégration d'un logiciel d'ordonnement des ressources. Cela a entraîné un report de fonds de 43,4 M\$ en 2009.

4. États des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

On a noté une augmentation de 11 p. 100 des dépenses totales (de 437,9 M\$ en 2007 à 486 M\$ en 2008), principalement en raison d'une augmentation des coûts liés au contrôle afin de répondre aux besoins des mesures de sûreté améliorées en matière de liquides, de gels et d'aérosols ainsi qu'aux voies de contrôles supplémentaires aux aéroports principaux. De plus, les augmentations de salaire des agents de contrôle ainsi que de l'entretien et des pièces de rechange pour le matériel de CBE ont aussi contribué à cette hausse.

Les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation ont augmenté de 41,9 M\$, passant de 347,4 M\$ en 2007 à 389,3 M\$ en 2008, desquels 35 M\$ ont été financés par le programme d'intégrité d'urgence. Les résultats d'exploitation nets de (0,1 M\$) pour 2008 ont réduit les bénéfices non répartis à 17,1 M\$.

5. Gestion financière

La société gère attentivement les demandes de prélèvement de ses crédits parlementaires approuvés pour s'assurer qu'elle dispose d'un financement suffisant et en temps opportun pour respecter ses engagements liés à la prestation de ses programmes. L'ACSTA envisage des défis financiers importants en ce qui a trait au financement à long terme et à l'intégrité des programmes à compter de 2010. D'autres risques financiers externes liés à la conjoncture défavorable du marché ont entraîné une augmentation du déficit des régimes de retraite. La section portant sur les risques financiers de la partie VII contient des renseignements supplémentaires.

Partie VI – Conséquences du financement pour l'exercice 2009

Les crédits parlementaires totaux alloués pour l'exercice 2009 sont de 461 M\$. Ce montant comprend les 43,4 M\$ en crédits pour les dépenses d'immobilisations reportés de l'exercice 2008, plus 5,3 M\$ supplémentaires pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Le budget de 2009 correspondra aux augmentations prévues de Transports Canada en matière du nombre de voyageurs et des salaires des agents de contrôle.

On prévoit que le nombre d'employés de l'ACSTA à temps plein augmentera, passant de 300 en 2008 à 390 en 2009, afin de répondre aux priorités et aux exigences actuelles et futures. Les ressources

visant à surmonter les difficultés organisationnelles viendront d'une réaffectation interne ainsi que de nouveaux employés dans les régions et à l'administration centrale afin de répondre aux besoins créés par une plus grande pression découlant de la charge de travail, y compris le recrutement prévu d'agents de surveillance à temps plein.

Les dépenses d'immobilisations seront centrées sur le remplacement du matériel de CPE par des technologies semblables et la remise à neuf du matériel de contrôle des bagages enregistrés afin de répondre, à court terme, aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Grâce au report de fonds de 2008, certains projets d'agrandissement de quelques aéroports principaux pourront être financés en 2009.

Partie VII – Risques et gouvernance

Les risques principaux auxquels l'ACSTA s'expose sont présentés (par catégorie) dans son profil de risques organisationnels. Ce document important :

- forme la base de la communication cohérente au Conseil d'administration des risques principaux qui pourraient influencer sur la réalisation de notre mandat;
- permet à l'ACSTA de prendre des décisions éclairées et d'effectuer une bonne planification stratégique.

Les responsabilités liées à la gestion des risques sont décrites ci-dessous.

A. Conseil d'administration

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

Il veille à ce que la direction identifie, surveille et gère les risques organisationnels de l'ACSTA; il s'assure également que la direction l'informe de tout changement au profil de risques organisationnels au moyen de séances d'information régulières.

B. Comité de vérification du Conseil

Le Comité de vérification est responsable de la surveillance des contrôles et des pratiques en matière de gestion des risques de la direction :

- en examinant les changements internes et externes identifiés par la haute direction et qui pourraient influencer sur la réalisation du plan stratégique de l'ACSTA;
- en examinant les tendances passées et futures qui auront une incidence sur l'entreprise;
- en examinant la façon dont la direction identifie et évalue les risques auxquels l'ACSTA fait face;
- en discutant des résultats des évaluations des risques avec la direction et les vérificateurs internes et externes;
- en évaluant la pertinence des mesures prises contre les risques ainsi que pour les atténuer.

C. Haute direction

Les membres de la haute direction sont les champions de la gestion des risques et favorisent un climat positif en la matière. Leur rôle principal est d'établir, d'analyser, d'évaluer et de mettre en place des stratégies de gestion des risques. Ce rôle comprend la mise en œuvre de processus afin de surveiller et de communiquer les risques dans toute l'entreprise ainsi que d'améliorer ces processus.

D. Risques financiers

L'ACSTA s'attend à une hausse des coûts à la suite d'une augmentation du nombre de passagers, des projets d'agrandissement d'aéroports et d'une forte concurrence sur le marché de l'emploi dans certaines parties du Canada. L'Administration est entièrement financée par l'intermédiaire de crédits parlementaires et a reçu un financement de 181 M\$ dans le budget 2008 pour l'exercice 2009, en plus de ses niveaux de référence approuvés par le Parlement de 234,4 M\$. À compter du 1^{er} avril 2009, le budget d'exploitation de l'ACSTA est limité à 234,4 M\$ et aucun montant n'est affecté aux dépenses d'immobilisations.

L'augmentation du déficit des régimes de retraite de l'ACSTA et d'autres avantages sociaux complémentaires de la retraite et postérieurs à l'emploi est attribuable à la conjoncture défavorable du marché et on devra l'atténuer au moyen d'un financement supplémentaire provenant des crédits parlementaires.

En raison du niveau de financement pour l'exercice 2010 et au-delà, l'intégrité des programmes des activités de base de contrôle constituera un risque important. Par conséquent, il faudra présenter une autre demande de financement durable à long terme dans les prochains quelques mois afin d'atténuer ce risque.

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice terminé le 31 mars 2008

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

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

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

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

Le président et chef de la direction (par intérim),



Kevin McGarr, M.S.M., MBA

La vice-présidente et chef des services financiers,



Chantale Cousineau-Mahoney, CGA, MBA

Le 28 mai 2008



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2008 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis 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 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada
Le 28 mai 2008

BILAN

31 mars
(en milliers de dollars)

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	1 559 \$	5 103 \$
Créances (note 6)	82 451	124 675
Stocks	17 629	16 613
Frais payés d'avance	2 732	3 016
	<u>104 371</u>	<u>149 407</u>
Avantages sociaux futurs (note 9)	2 027	841
Immobilisations corporelles (note 7)	<u>459 026</u>	<u>505 166</u>
	<u>565 424 \$</u>	<u>655 414 \$</u>
PASSIF ET AVOIR		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	82 709 \$	127 231 \$
Avantages sociaux futurs (note 9)	3 325	3 387
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 10)	5 548	5 130
Financement d'immobilisations reporté (note 11)	<u>456 755</u>	<u>502 436</u>
	<u>548 337</u>	<u>638 184</u>
Avoir		
Bénéfices non répartis	17 087	17 230
	<u>565 424 \$</u>	<u>655 414 \$</u>
Engagements (note 13) et passifs éventuels (note 16)		

Approuvé par le Conseil d'administration
Le président par intérim du Comité de vérification,



John Kaldeway

Approuvé par la direction
Le président et chef de la direction (par intérim),



Kevin McGarr, M.S.M., MBA

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Charges		
Contrôle préembarquement	219 128 \$	192 211 \$
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	209 498	191 225
Services généraux	38 050	35 412
Contrôle des non-passagers	13 295	10 925
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	6 053	8 176
	486 024	437 949
Produits		
Produit d'intérêts	2 624	1 813
Gain de change	623	90
Résultats d'exploitation nets avant le financement public	482 777	436 046
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	389 274	347 449
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 11)	93 360	88 921
	482 634	436 370
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu pour l'exercice	(143)	324
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	17 230	16 906
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	17 087 \$	17 230 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX		
Activités d'exploitation		
Résultats d'exploitation nets pour l'exercice	(143) \$	324 \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 7)	93 970	89 240
Charge de désactualisation (note 10)	246	160
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 11)	(93 360)	(88 921)
Variation des avantages sociaux futurs	(1 248)	1 649
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	22	438
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie (note 15)	<u>(4 075)</u>	<u>(7 028)</u>
	(4 588)	(4 138)
Activités de financement		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations	<u>72 944</u>	<u>84 836</u>
	72 944	84 836
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	<u>(71 900)</u>	<u>(76 909)</u>
	(71 900)	(76 909)
Rentrées (sorties) de fonds nettes	(3 544)	3 789
Encaisse au début de l'exercice	<u>5 103</u>	<u>1 314</u>
Encaisse à la fin de l'exercice	<u>1 559 \$</u>	<u>5 103 \$</u>

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie – note 15
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

1. Autorisation, objectifs et programmes

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

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

Le principal objectif de l'ACSTA est de poursuivre les objectifs du gouvernement du Canada en s'acquittant de manière efficace des responsabilités qui lui ont été confiées. Les responsabilités de l'ACSTA en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* visent six secteurs importants jusqu'au 31 mars 2008 :

1. le contrôle préembarquement des passagers, de leurs effets personnels et des bagages de cabine;
2. le contrôle des bagages enregistrés;
3. le Programme canadien de protection des transporteurs aériens;
4. le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports;
5. le contrôle des non-passagers dans les 28 principaux aéroports;
6. la carte d'identité pour les zones réglementées dans les grands aéroports canadiens.

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les 28 principaux aéroports et à la carte d'identité pour les zones réglementées dans les grands aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien.

Les six responsabilités de l'ACSTA ont changé en septembre 2007 lorsque le ministre des Transports a annoncé le transfert de deux programmes. Le 1^{er} avril 2008, le Programme canadien de protection des transporteurs aériens a été transféré à la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) et le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports a été transféré à Transports Canada.

À l'avenir, l'ACSTA continuera d'assumer la responsabilité de quatre secteurs de la sûreté du transport aérien, notamment, le contrôle préembarquement, le contrôle des bagages enregistrés, le contrôle des non-passagers et la carte d'identité pour les zones réglementées.

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

2. Principales conventions comptables

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

(a) Estimations utilisées dans la préparation des états financiers

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit se servir d'hypothèses et d'estimations selon l'information présentée à la date des états financiers. Les estimations de la direction sont liées aux stocks, à la vie utile des immobilisations corporelles, au pourcentage d'achèvement de travaux en cours, aux créditeurs et charges à payer, aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, aux passifs éventuels et aux avantages sociaux futurs. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

(b) Stocks

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles transférées de Transports Canada à la création de l'ACSTA ont été comptabilisées au coût non amorti à cette date. Les immobilisations corporelles acquises après cette date sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations comprend les frais d'expédition et d'installation.

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

Matériel de contrôle préembarquement	5 - 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 pour les zones réglementées	3 - 7	ans
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	3	ans
Ameublement et matériel de bureau	5	ans

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

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

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

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

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

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

Le coût de la mise hors service d'une immobilisation qui a été capitalisé et intégré dans la valeur comptable des immobilisations corporelles est amorti sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation connexe.

(e) Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées, un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS) pour offrir des avantages de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi (autres régimes d'avantages sociaux) à ses employés, notamment des prestations d'invalidité à court terme et à long terme, pour soins de santé, pour soins dentaires et une assurance-vie.

La direction considère que les hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût net des prestations de retraite et des autres avantages sociaux de retraite, sauf le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées, sont à long terme, ce qui est conforme à la nature à long terme des avantages sociaux futurs.

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

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

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

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

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

Les gains ou les pertes actuariels découlent de l'écart entre le rendement réel des actifs des régimes pour une période et le rendement prévu des actifs des régimes pour la même période ou des variations des hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Le montant du gain actuariel net accumulé ou de la perte actuarielle nette accumulée qui dépasse de 10 p. 100 la valeur de l'obligation au titre des prestations constituées ou la juste valeur des actifs des régimes, en prenant le plus élevé des deux, est amorti sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs. Pour 2008, la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs est de 13 ans (2007 – 13 ans) pour le RRE, de 9 ans (2007 – 9 ans) pour le RRS et de 17 ans (2007 – 17 ans) pour les autres régimes d'avantages sociaux.

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

(f) Crédits parlementaires

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont comptabilisés dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis de l'exercice au cours duquel les charges qui s'y rattachent sont engagées.

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

(g) Produit d'intérêts

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

(h) Conversion des devises

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

(i) Facteurs liés à la sûreté

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

enregistrés et les programmes de police liés à la sûreté du transport aérien.

(j) Résultat étendu

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

(k) Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur et leur évaluation dépend de leur classement tel que représenté ci-dessous. Le classement dépend de la raison pour laquelle les instruments financiers ont été acquis ou émis, leurs caractéristiques et la désignation de ces instruments établie par l'ACSTA. On a recours à la comptabilisation à la date de règlement.

Classement :

Encaisse	Détenus à des fins de transaction
Créditeurs et charges à payer	Autres passifs

Détenus à des fins de transaction – Les actifs financiers qui sont détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur à la date du bilan. Les fluctuations de la juste valeur, y compris les intérêts gagnés, les intérêts courus, les gains et les pertes réalisés lors de la cession et les gains et les pertes non réalisés, sont incluses dans les autres produits.

Autres passifs – Les autres passifs sont comptabilisés à la juste valeur et sont ensuite évalués au coût après amortissement du coût et comprend tous les passifs financiers.

3. Adoption de nouvelles normes comptables

L'ACSTA a adopté les normes suivantes du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) relatives aux instruments financiers :

(a) Chapitre 3855 – Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation.

Ce chapitre décrit les normes de comptabilisation et d'évaluation des instruments financiers qui se retrouvent au bilan et les normes relatives au classement des gains et des pertes dans les états financiers. Conformément à cette nouvelle norme, les actifs financiers et les passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Par la suite, les instruments financiers qui sont classés au titre d'actifs financiers ou de passifs financiers détenus à des fins de transaction, d'actifs financiers disponibles à la vente et d'instruments financiers dérivés, qu'ils soient ou non un élément constitutif d'une opération de couverture, doivent être comptabilisés à la juste valeur dans le bilan à chaque date de clôture, tandis que les autres instruments financiers sont évalués au coût après amortissement en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

(b) Chapitre 3861 – Instruments financiers – Informations à fournir et présentation.

Ce chapitre établit des normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et précise les informations à fournir à leur sujet.

(c) Chapitre 1530 – Résultat étendu.

Ce chapitre établit des normes d'information et de présentation concernant le résultat étendu.

(d) Chapitre 3251 – Capitaux propres.

Ce chapitre définit des normes pour la présentation des capitaux propres et des variations des capitaux propres au cours de la période considérée.

Ces nouvelles normes ont été adoptées à compter du 1^{er} avril 2007 sans que les chiffres correspondants des exercices antérieurs n'aient été redressés. Puisque la désignation des actifs financiers et des passifs financiers de l'ACSTA est conforme à la méthode de comptabilisation antérieure, les changements aux conventions comptables susmentionnées, à l'exception du chapitre 3861, n'ont aucune incidence significative sur les présents états financiers. L'adoption du chapitre 3861 a engendré la présentation d'informations supplémentaires concernant les instruments financiers de l'ACSTA tel qu'énoncé dans la note 2.

4. Modifications comptables à venir

(a) Stocks

En juin 2007, l'ICCA a publié la nouvelle norme comptable au chapitre 3031 portant sur les stocks, qui remplace le chapitre 3030 qui portait

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

également sur les stocks. Ce nouveau chapitre est en vigueur pour tous exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2008. Par conséquent, l'ACSTA adoptera la nouvelle norme pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2008. Le chapitre 3031 renferme plus de directives sur les exigences d'évaluation et d'informations à fournir à l'égard des stocks. L'ACSTA évalue présentement cette nouvelle norme et son incidence sur les états financiers.

(b) Instruments financiers

En décembre 2006, l'ICCA a publié le chapitre 3862, Instruments financiers – Informations à fournir, le chapitre 3863, Instruments financiers – Présentation et le chapitre 1535, Informations à fournir concernant le capital. Tous ces chapitres s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007. Par conséquent, l'ACSTA adoptera ces nouvelles normes pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2008. Le chapitre 3862 sur les informations à fournir concernant les instruments financiers exige de fournir des informations à fournir sur l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière et de la performance financière de l'entité et la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée au cours de la période et à la date de

clôture, ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques. Le chapitre 3863 sur la présentation des instruments financiers améliore les exigences de présentation du chapitre 3861. Le chapitre 1535 sur les informations à fournir concernant le capital exige que l'entité fournisse les informations propres à permettre aux utilisateurs de ses états financiers d'évaluer ses objectifs, politiques et procédures de gestion de son capital. L'ACSTA évalue présentement l'incidence de l'adoption de ces nouvelles normes sur ses états financiers.

(c) Normes internationales d'information financière

En décembre 2006, le Conseil des normes comptables (CNC) du Canada a annoncé son intention d'adopter les Normes internationales d'information financière (NIIF) au titre de PCGR canadiens visant les entités qui ont une obligation publique de rendre des comptes. Au début de 2008, le CNC a annoncé que la date de conversion aux NIIF serait le 1^{er} janvier 2011. L'ACSTA devra disposer de chiffres correspondants pour 2011 et mettre en œuvre de façon intégrale les NIIF pour l'exercice de 2012 afin d'être en mesure de s'y conformer. L'ACSTA évalue présentement l'incidence de l'adoption des NIIF sur ses états financiers.

5. Crédits parlementaires

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

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Crédits parlementaires approuvés	452 954 \$	446 966 \$
Crédits parlementaires inutilisés (exploitation)	(11 126)	(5 959)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	(4 875)	(12 160)
Total des crédits parlementaires utilisés	436 953 \$	428 847 \$

Les crédits ont été utilisés comme suit :

Financement de l'exploitation	389 274 \$	347 449 \$
Financement des immobilisations (note 11)	47 679	81 398
Total des crédits parlementaires utilisés	436 953 \$	428 847 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

6. Créances

Les créances sont composées de ce qui suit :

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Crédits parlementaires	74 211 \$	99 834 \$
Taxe sur les produits et services à recouvrer	7 222	19 771
Taxes de vente provinciales à recouvrer	1 018	5 070
	82 451 \$	124 675 \$

7. Immobilisations corporelles

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2008	Valeur comptable nette 2007
Matériel de contrôle préembarquement	56 271 \$	40 729 \$	15 542 \$	23 466 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	527 301	197 828	329 473	402 374
Matériel de contrôle des non-passagers	1 815	907	908	1 157
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	18 551	13 512	5 039	6 434
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	22 605	15 385	7 220	6 033
Ameublement et matériel de bureau	3 663	2 849	814	806
Améliorations locatives	10 686	5 614	5 072	4 552
Travaux en cours	94 958	-	94 958	60 344
	735 850 \$	276 824 \$	459 026 \$	505 166 \$

L'amortissement de l'exercice s'élève à 93 970 \$ (2007 – 89 240 \$).

8 Créanciers et charges à payer

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

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Mise en œuvre du matériel et des programmes de police dans les aéroports	42 185 \$	74 630 \$
Opérations de contrôle	22 950	33 171
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	3 783	4 986
Divers	13 791	14 444
	82 709 \$	127 231 \$

Les charges à payer comprennent 32 212 \$ (2007 – 56 432 \$) liés à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

9. Avantages sociaux futurs

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

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2008	2007	2008	2007
Variation de la juste valeur des actifs des régimes				
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	23 960 \$	16 203 \$	– \$	– \$
Cotisations de l'ACSTA	3 948	4 608	27	14
Cotisations des participants aux régimes	1 238	1 156	–	–
Versement et transferts des prestations	(552)	(328)	(27)	(14)
Rendement réel des actifs des régimes	10	2 321	–	–
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	28 604 \$	23 960 \$	– \$	– \$
Variation de l'obligation au titre des prestations constituées				
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	27 395 \$	25 108 \$	3 665 \$	2 919 \$
Cotisations des participants aux régimes	1 238	1 156	–	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 503	4 271	609	591
Intérêts débiteurs	1 563	1 411	224	175
Versement et transferts des prestations	(552)	(328)	(27)	(14)
Gain actuariel	(1 706)	(4 223)	(14)	(6)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	31 441 \$	27 395 \$	4 457 \$	3 665 \$
Rapprochement avec la situation de capitalisation				
Passifs non capitalisés	(2 837) \$	(3 435) \$	(4 457) \$	(3 665) \$
Ajustement des cotisations au cours de l'exercice	3 396	1 557	–	–
Coût des services passés non amortis	588	632	248	285
Perte actuarielle nette non amortie	880	1 150	884	930
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	2 027 \$	(96) \$	(3 325) \$	(2 450) \$

À la fin de l'exercice, l'actif au titre des prestations constituées pour le RRS s'élevait à 904 \$ (2007 – 841 \$). L'actif (passif) au titre des prestations constituées pour le RRE s'élevait à la fin de l'exercice à 1 123 \$ (2007 – (937 \$)). Le passif au titre des prestations constituées pour les autres régimes d'avantages sociaux s'élevait à la fin de l'exercice à 3 325 \$ (2007 – 2 450 \$).

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

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

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2008	2007	2008	2007
Obligation au titre des prestations constituées	30 009 \$	26 009 \$	4 457 \$	3 665 \$
Juste valeur des actifs des régimes	26 764	22 106	-	-
État de capitalisation des régimes (déficit)	(3 245) \$	(3 903) \$	(4 457) \$	(3 665) \$

Selon la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2007 :

Les actifs des régimes se composent de ce qui suit :

Catégories d'actif	2008	2007
Titres de capitaux propres	64 %	61 %
Titres de créance	33 %	35 %
Compte d'impôt remboursable de l'ARC	3 %	4 %
	100 %	100 %

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

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2008	2007	2008	2007
Coût net engagé au titre des avantages sociaux au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 503 \$	4 271 \$	609 \$	591 \$
Intérêts débiteurs	1 563	1 411	224	175
Gain actuariel	(1 706)	(4 223)	(14)	(6)
Rendement réel des actifs des régimes	(10)	(2 321)	-	-
Coût net (gain) des prestations engagé au cours de l'exercice	3 350 \$	(862) \$	819 \$	760 \$

Coût net constaté au titre des prestations dans l'exercice

	2008	2007	2008	2007
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 503 \$	4 271 \$	609 \$	591 \$
Intérêts débiteurs	1 563	1 411	224	175
Rendement prévu des actifs des régimes	(1 464)	(1 018)	-	-
Amortissement du coût des services passés	43	43	36	36
Amortissement de la perte actuarielle nette	19	360	33	41
Coût net constaté au titre des avantages sociaux au cours de l'exercice	3 664 \$	5 067 \$	902 \$	843 \$

En 2008, les versements en espèces au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations de l'ACSTA versées à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de ses autres régimes sans capitalisation, se sont élevés 5 814 \$ (2007 – 4 262 \$). Ces versements comprenaient aussi des cotisations supplémentaires en 2008 de 2 620 \$ (2007 – 2 111 \$) au RRE se rattachant à un déficit du régime déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2006.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

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

	Régimes de retraite		Autres régimes d'avantages sociaux	
	2008	2007	2008	2007
Taux de rendement prévu des actifs des régimes pour établir le coût des avantages	5,56 %	5,38 %	S/O	S/O
Taux d'actualisation du coût des avantages	5,30 %	5,10 %	5,25 %	5,00 %
Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées	5,50 %	5,30 %	5,50 %	5,25 %
Inflation	2,50 %	2,50 %	2,50 %	3,00 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,75 %

Taux tendanciels hypothétiques des coûts de soins de santé :

	2008	2007
Taux tendanciel des coûts initiaux de soins de santé	8,98 %	9,02 %
Taux tendanciel final des coûts de soins de santé	4,87 %	4,86 %
Année d'atteinte du taux final	2017	2015

Analyse de sensibilité :

Les taux tendanciels hypothétiques des coûts de soins de santé ont un effet significatif sur les montants déclarés au titre des régimes de soins de santé. Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques des coûts des soins de santé aurait les effets suivants en 2008:

	Augmentation	Diminution
Total des frais de service et d'intérêts	195 \$	(144) \$
Obligation au titre des prestations constituées	803 \$	(616) \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

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

L'ACSTA a établi qu'elle avait des obligations liées à la mise hors service de certains matériels de contrôle et de contrats de location. Elle prévoit que ces obligations seront réglées entre 2009 et 2015.

La charge de désactualisation est intégrée dans les charges d'exploitation selon un calcul proportionnel. Le montant total non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations est de 5 743 \$ (2007 – 5 581 \$). Le passif est un montant actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 3,80 % (2007 – 4,44 %).

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

Le tableau qui suit présente le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations :

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Solde au début de l'exercice	5 130 \$	4 666 \$
Passifs engagés	172	304
Charge de désactualisation	246	160
Solde à la fin de l'exercice	5 548 \$	5 130 \$

11. Financement d'immobilisations reporté

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

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Financement d'immobilisations reporté au début de l'exercice	502 436 \$	509 959 \$
Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles	47 679	81 398
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(93 360)	(88 921)
Financement d'immobilisations reporté à la fin de l'exercice	456 755 \$	502 436 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

12. Instruments financiers

Juste valeur

Les instruments financiers de l'ACSTA sont composés de l'encaisse et des créditeurs et charges à payer. La direction croit qu'en raison de leur nature à court terme, la valeur comptable des créditeurs et charges à payer représente approximativement leur juste valeur.

Risque de change

L'ACSTA est aussi exposée à un risque de change du fait que certains de ses créditeurs et certaines de ses charges à payer sont libellés en devises américaines. Il s'écoule normalement moins de six mois entre le moment de l'obtention d'un prix forfaitaire et la livraison des biens. L'ACSTA ne couvre pas actuellement le risque de fluctuation du taux de change. Une somme de 7 196 \$ (7 001 \$ US) est incluse dans les créditeurs et charges à payer.

Risque de taux d'intérêt

L'ACSTA est exposée au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses régimes de retraite à prestations déterminées (voir la note 9).

13. Engagements

Contrats de location-exploitation

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

Exercice se terminant le 31 mars

2009	4 673 \$
2010	4 236
2011	4 171
2012	4 149
2013	1 581
	18 810 \$

Autres obligations contractuelles

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

Exercice se terminant le 31 mars

2009	312 953 \$
2010	51 299
2011	15 318
2012	623
2013 et par la suite	177
	380 370 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 mars 2008

(en milliers de dollars)

14. Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée au gouvernement du Canada, à ses ministères et à d'autres organismes tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), le Bureau de la traduction et Transports Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*. Le coût total de ces services, soit 44 775 \$ (2007 – 38 324 \$), a été comptabilisé à titre de charges d'exploitation. La valeur des opérations correspond au montant de la contrepartie établi et convenu entre les apparentés pour les services. Au 31 mars 2008, l'ACSTA devait 3 619 \$ (2007 – 1 348 \$) à ses apparentés. Ce montant est inclus dans les créanciers et charges à payer, ne porte pas intérêt, n'est pas garanti et est à payer à la fin de l'exercice.

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

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
Créances	21 347 \$	(29 375) \$
Stocks	(1 016)	(1 933)
Frais payés d'avance	284	454
Créanciers et charges à payer	<u>(24 690)</u>	<u>23 826</u>
	<u>(4 075) \$</u>	<u>(7 028) \$</u>

Les intérêts reçus et comptabilisés pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 ont totalisé 2 624 \$ (2007 – 1 813 \$).

Les créances n'incluent pas de crédits parlementaires à recevoir (2007 – 20 877 \$) pour le financement d'immobilisations.

Les créanciers et les charges à payer excluent les sommes de 32 212 \$ (2007 – 56 432 \$) reliées à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

16. Passifs éventuels

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