



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority



AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE

Rapport annuel de 2009

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

Numéro de catalogue CC401-2009

ISBN 978-0-662-06761-0

Couverture: John, agent de contrôle et Sandy, passagère voyageant à Paris





Gates / Portes



TABLE DES MATIÈRES



Kumaran, agent de contrôle, Harpreet, chef de point de contrôle et Leslie, agent de surveillance

Glossaire	4
Survol de l'ACSTA	5
Message du président du Conseil d'administration	6
Message du président et chef de la direction	8
Qui nous sommes	11
Ce que nous faisons	12
Notre environnement opérationnel	13
Notre personnel	14
Rapport sur les résultats	18
Préparer l'avenir	38
Gouvernance de la société	41
Rapport de gestion	56
États financiers vérifiés	66



- CBE** Contrôle des bagages enregistrés : 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 peuvent comprendre les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel d'entretien et de construction, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions
- CPE** Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et leurs bagages de cabine

Les huit aéroports les plus occupés du Canada

Par ordre alphabétique : Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa, Toronto (Pearson), Vancouver, 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

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

62 000 000

DE BAGAGES CONTRÔLÉS

48 000 000

DE PASSAGERS CONTRÔLÉS

6 000

AGENTS DE CONTRÔLE AU CANADA

2 364

AGENTS DE CONTRÔLE CERTIFIÉS DE NOUVEAU

1 026

NOUVEAUX AGENTS DE CONTRÔLE FORMÉS ET CERTIFIÉS

392

EMPLOYÉS AU CANADA

97

POINTS DE CONTRÔLE

89

AÉROPORTS PARTOUT AU CANADA

85

POUR CENT DU BUDGET DE L'ACSTA EST
CONSCRÉ AUX OPÉRATIONS DE CONTRÔLE



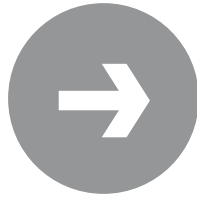
SURVOL DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

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

Les photographies de cette année illustrent l'ACSTA et ses partenaires de l'aéroport international Pearson à Toronto, notamment, les agents de contrôle, les voyageurs, l'administration aéroportuaire, les transporteurs aériens, les organismes gouvernementaux et d'autres organismes du domaine de la sûreté.

L'aéroport international Pearson de Toronto, l'un des aéroports du Canada les plus occupés et la principale fenêtre sur les grandes destinations touristiques au Canada, accueille près de 30 millions de passagers annuellement. Ces derniers partent de la capitale des affaires la plus occupée pour se rendre à des centaines de destinations internationales et nationales, donnant ainsi lieu à une augmentation des besoins en services de sûreté multiculturels et multilingues.

L'ACSTA remercie tout le personnel de l'aéroport international Pearson de Toronto pour sa collaboration lors de la séance-photo du rapport annuel.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

À l'ACSTA, le terme « confiance » est un mot qui est utilisé souvent, parce que la confiance est à la base de ce que nous faisons. Nous devons continuellement gagner et maintenir la confiance des voyageurs. Il s'agit aussi de la croyance que nous avons en nos propres capacités de fonctionner de façon efficace, efficiente et dans l'intérêt fondamental de tous les Canadiens. C'est aussi la confiance que nous avons en nos partenaires et celle que ces derniers accordent à l'ACSTA, qui nous permet de travailler ensemble pour atteindre l'excellence dans le domaine de la sûreté du transport aérien.

En tant que conseil, nous nous appliquons à faire en sorte que les voyageurs puissent avoir confiance en l'ACSTA. En travaillant de concert avec la direction, nous avons obtenu un financement supplémentaire du gouvernement fédéral, ce qui nous permettra de réaliser des progrès importants relativement à la question de la viabilité à plus long terme de l'ACSTA. Cela a demandé beaucoup d'efforts des deux parties au cours de l'année, mais le jeu en valait la chandelle puisque ce financement permettra à l'ACSTA de réaliser son mandat maintenant et de se préparer pour l'avenir.

Le processus d'embauche pour le poste de président et chef de la direction a pris fin au cours de l'année écoulée, et nous avons beaucoup de chance que Kevin McGarr, qui occupait ces fonctions de façon intérimaire, ait été sélectionné pour assumer ce rôle vital en permanence. Au nom du Conseil, j'aimerais féliciter Kevin et réaffirmer la confiance que nous avons en ses capacités de leadership durant cette période de maturation et de nouveaux défis pour l'ACSTA. Le domaine de la sûreté du transport aérien évolue au même rythme effréné que la technologie et les processus. En même temps, l'engagement de l'ACSTA à fournir d'excellents services aux voyageurs est inébranlable. Le défi de l'ACSTA sera de progresser sur la voie du leadership global dans ces domaines.

À l'échelle du Conseil, nous avons fonctionné à pleine capacité toute l'année et nous croyons que c'est pour cette raison que nous sommes devenus plus efficaces dans notre rôle de représentants de l'organisation. Cela nous a permis, notamment, d'envisager certaines restructurations et certains développements en ce qui concerne nos comités. Nous sommes maintenant bien placés pour aller de l'avant avec deux nouveaux comités : un comité de stratégie et un comité du régime de retraite et des avantages sociaux. J'attends avec impatience la valeur ajoutée que l'ACSTA retirera de cette expérience.



Je profite également de cette occasion pour vous présenter un nouveau membre de notre conseil, M. Mike Shaikh de Calgary, Alberta. Il apporte à l'organisation son expérience considérable dans le domaine des finances et de la gouvernance qu'il a acquise grâce à sa participation à de nombreux conseils d'organisations des secteurs privé, public et à but non lucratif.

Je m'en voudrais à ce point-ci, de ne pas profiter de cette occasion pour remercier, au nom du Conseil, le personnel travaillant et compétent de l'ACSTA, les agents de contrôle et les entrepreneurs – qui sont les ambassadeurs de première ligne de la sécurité du transport aérien au Canada – et nos nombreux autres partenaires. Je tiens aussi à remercier le gouvernement fédéral du financement supplémentaire qu'il nous a accordé ainsi que Transports Canada de son aide et de son soutien pour obtenir ces fonds tant attendus. Comme l'indique M. McGarr dans son message, ce financement nous permettra de surmonter les défis existants et nouveaux qui attendent l'ACSTA au cours de l'année à venir.

Nous nous engageons à continuer de travailler avec le gouvernement en vue d'obtenir un financement durable à plus long terme afin d'assurer l'efficacité des opérations de l'ACSTA dans le cadre de son nouveau mandat élargi.

Cela me ramène à l'idée de la confiance. Mes collègues du Conseil et moi-même sommes persuadés que l'organisation réussira dans tout ce qu'elle entreprendra.

D. Ian Glen, c. r.

Président du Conseil d'administration





MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

J'ai toujours hâte de lire le rapport annuel, car il nous permet de faire le point et de réfléchir à nos réalisations et aux défis qui ont marqué l'année écoulée. Je suis heureux d'affirmer que ce fut une bonne année pour l'ACSTA.

Nous avons poursuivi nos efforts en vue d'intéresser le gouvernement fédéral à la question de la viabilité à long terme de l'ACSTA. Le budget de 2009 nous a déjà permis d'améliorer la sûreté du transport aérien par un investissement qui augmentera notre présence dans les aéroports canadiens, qui accroîtra nos activités de surveillance et qui nous permettra d'offrir un meilleur soutien aux voyageurs.

Plus particulièrement, le financement supplémentaire permet à l'ACSTA de répondre aux exigences en matière de contrôle qui seront nécessaires aux aéroports désignés durant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, d'acquérir du nouvel équipement de contrôle de pointe, d'ouvrir des voies de contrôles supplémentaires dans cinq des aéroports les plus occupés du Canada et de commencer le contrôle des non-passagers ainsi que la fouille des véhicules dans les zones critiques réglementées dans deux des principaux aéroports.

Nous avons maintenant l'occasion d'apporter des améliorations à ce que nous avons bâti au cours des sept dernières années. Ces initiatives nous permettent d'aller de l'avant. Néanmoins, la mise en œuvre de la stratégie quinquennale de l'ACSTA dépend de l'obtention d'un financement à plus long terme, et nous travaillerons à partir des bases du budget de 2009.

Vous pouvez être assurés qu'à partir de maintenant, tout ce que nous faisons, tout ce que nous créons et tous les systèmes que nous utilisons seront conçus et mis en œuvre en vue de favoriser l'excellence.



opérationnelle. Toutefois, dans tout ce que nous faisons, l'esprit du travail d'équipe nous amène à toujours faire de notre mieux. Lorsque vous rencontrez des agents de contrôle dans n'importe lequel des 89 aéroports désignés du Canada, vous avez l'assurance qu'ils n'agissent pas seuls. Les agents de contrôle font partie des gardiens de première ligne de la sûreté du transport aérien de ce pays comme chacun d'entre nous à l'ACSTA, et ils prennent cette responsabilité au sérieux.

Sur une note personnelle, cette année a été une belle occasion pour moi puisque le rôle important de président et chef de la direction que j'occupais de façon intérimaire est devenu permanent. Je ne pourrais m'acquitter de ces responsabilités sans le soutien exceptionnel que je reçois et les efforts continus de tous les employés et du Conseil d'administration de l'ACSTA, de même que de nos partenaires du gouvernement, de l'industrie du transport aérien, de la police, et bien sûr, des femmes et des hommes exceptionnels qui assurent chaque jour les services de contrôle dans les aéroports du Canada. Le public canadien peut être assuré que nous travaillons tous ensemble afin que notre système de transport aérien soit sans égal en ce qui a trait à la sécurité et la sûreté.

Je suis fier de présenter le rapport annuel de l'exercice 2008-2009 de l'ACSTA.

Kevin McGarr

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





MISSION

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

VISION

La vision de l'ACSTA consiste à être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en s'acquittant de sa mission et en s'engageant à atteindre l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel.

QUI NOUS SOMMES

Au cours de ses sept années d'exploitation, l'ACSTA a amélioré le contrôle de sûreté aérienne pour les Canadiens, en collaborant avec Transports Canada et ses partenaires de l'industrie.

Organisation et mandat

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est une société d'État créée le 1er avril 2002. Elle a le mandat d'assurer des services de contrôle efficaces, efficients, uniformes et dans l'intérêt du public. Elle est financée par les crédits parlementaires et rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Un conseil d'administration dirige l'ACSTA et lui permet de bénéficier d'une vaste expérience du milieu des affaires et de l'industrie. 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 pour la prestation de services de contrôle de sûreté aux aéroports canadiens.

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 et il exerce son rôle en vertu des normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Pour réaliser cette vision, l'ACSTA doit :

- contribuer à assurer un réseau de transport aérien des plus sécuritaires;
- être rentable;
- rechercher l'excellence;
- développer un réseau avec les 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, responsabilité, 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 interagissent les uns avec les autres et avec les gens de l'extérieur.



CE QUE **NOUS** FAISONS

L'ACSTA joue un rôle primordial dans la protection du système de transport aérien du Canada en assumant les responsabilités ci-dessous 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, quelque 6 000 agents de contrôle effectuent le contrôle de sûreté de plus de 48 millions de passagers et de leurs effets personnels chaque année. Le contrôle des passagers se fait avant leur entrée dans la zone réglementée de l'aérogare. Les agents de contrôle examinent les passagers et leurs effets personnels pour s'assurer que des articles tels que des couteaux, des armes à feu, des dispositifs incendiaires et des explosifs se trouvant dans la liste d'articles interdits de Transports Canada ne sont pas transportés à bord des aéronefs, ce qui élimine 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 équipement de détection d'explosifs spécialisé pour contrôler plus de 62 millions de bagages enregistrés chaque année. Cela constitue un autre niveau de sûreté vital pour protéger le public voyageur. 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)

En novembre 2002, l'ACSTA se voyait confier la responsabilité du CNP. Chaque année, l'ACSTA effectue le contrôle de sûreté aléatoire de 600 000 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, les fournisseurs et le personnel des concessions et des autres services aéroportuaires.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

En novembre 2002, le programme de la CIZR a également été confié 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 est munie d'une puce informatique contenant un microprocesseur et une mémoire dans laquelle est stocké le profil biométrique des empreintes digitales et de l'iris. Outre la carte d'identité, le programme de la CIZR comprend des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris qui sont installés dans les aéroports et une infrastructure de réseaux reliant les 28 aéroports à une base de données centrale sécurisée.

La phase initiale du déploiement de la CIZR se concentrait sur certaines zones définies à l'intérieur des aéroports. La seconde phase, qui vise d'autres zones à l'intérieur du périmètre de sécurité des aéroports, y compris les portes automatiques pour véhicules et les points d'accès des employés, sera entreprise au cours du prochain exercice financier.



NOTRE ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

De par la nature de son mandat de société d'État responsable d'assurer le contrôle de sûreté du transport aérien à l'échelle nationale, l'ACSTA est vulnérable aux événements nationaux et internationaux car ceux-ci ont une incidence sur ses activités.

Pour exécuter son mandat avec succès et poursuivre ses opérations avec vigilance, l'ACSTA doit évaluer le niveau de compétence de ses ressources pour résoudre les questions stratégiques auxquelles elle doit faire face. Pour ce faire, elle doit définir les tendances internes et externes qui pourraient avoir une incidence sur sa capacité de remplir son mandat et elle doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer qu'elle puisse continuer à remplir son mandat.

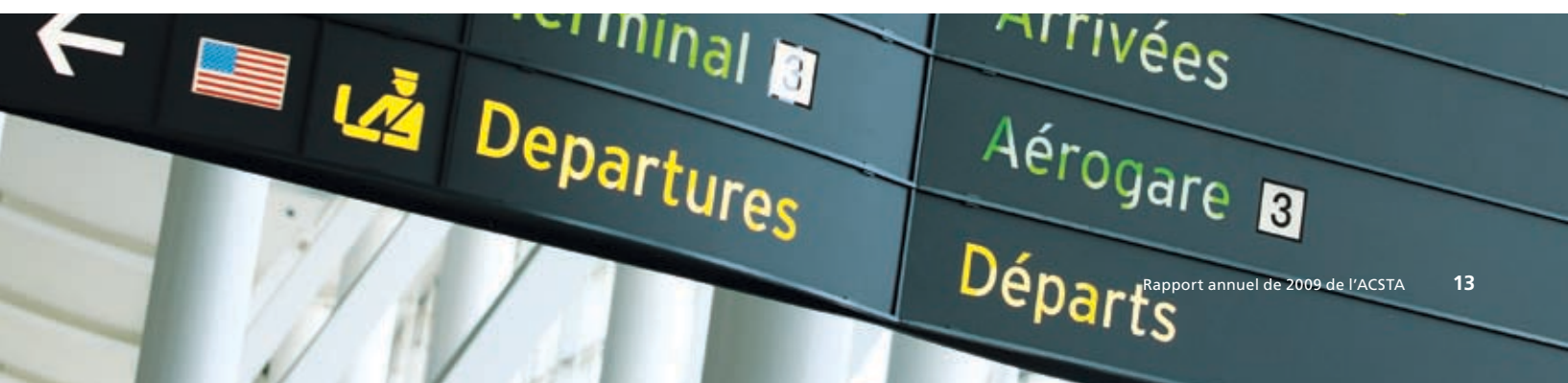
Afin de réaliser ses programmes de contrôle de sûreté, l'ACSTA doit collaborer étroitement avec Transports Canada, l'organisme de réglementation, d'autres organismes du gouvernement, les autorités responsables de l'application de la loi, les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes.

L'ACSTA ne se contente pas de fournir un service essentiel à la protection des voyageurs, elle doit également se soucier de son incidence sur la viabilité de l'industrie du transport aérien, c'est-à-dire les compagnies aériennes et les aéroports ainsi que les industries du voyage et du tourisme.

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 quatre façons suivantes : l'emploi direct, la sous-traitance aux fournisseurs de services de contrôle, le modèle direct d'aérodrome (l'aérodrome embauche les agents de contrôle) et le modèle de sous-traitance d'aérodrome (contrat avec un aéroport lui permettant de sous-traiter à son tour avec un fournisseur de services de contrôle). 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 une étude indépendante pour réévaluer les options en matière de prestation de services. Les résultats de cette étude ont indiqué que le modèle de prestation de services faisant appel à des fournisseurs était l'option la plus appropriée pour l'ACSTA.

L'ACSTA prévoit lancer un appel d'offres concurrentiel en 2010 pour le remplacement des contrats actuels des fournisseurs de services de contrôle.





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

L'ACSTA est heureuse d'annoncer que Jamal Hdoud, conseiller en apprentissage et rendement, direction générale du Capital humain, est le récipiendaire du prix Employé de l'année 2008-2009 du Chef de la direction.

Jamal s'est joint à l'ACSTA en décembre 2006. Il fait preuve de créativité dans l'exécution de son travail et d'un engagement indéfectible envers la réussite de la formation des agents de contrôle. Il motive, inspire et encourage tous ceux qui l'entourent à viser l'excellence. Jamal s'adapte très facilement et consacre beaucoup de temps à travailler avec ses collègues et à la poursuite des objectifs, des buts et de la vision de son équipe. Il est un véritable joueur d'équipe, un grand motivateur et représente à merveille les valeurs de l'équipe d'Apprentissage et rendement.

Jamal s'est valu le Prix mensuel du Chef de la direction en mai 2008.

Félicitations Jamal et merci pour votre travail assidu et votre engagement!

NOTRE PERSONNEL

L'ACSTA offre à ses employés un emploi stimulant et valorisant où leur travail contribue directement à la sûreté des voyageurs aériens. Ensemble, avec ses partenaires des aéroports et du domaine de la sûreté, nous sommes les professionnels qui contribuent à rendre l'espace aérien sécuritaire.



Sonia, agente de contrôle



Communiquer avec les employés

L'ACSTA s'efforce de mettre les bonnes personnes en place, d'assurer des conditions dans lesquelles les employés peuvent donner le meilleur d'eux-mêmes et de créer un climat qui favorise le rendement optimal et la satisfaction au travail. L'ACSTA favorise un milieu d'apprentissage qui est avantageux non seulement pour les employés, mais aussi pour l'organisation. Cette approche s'avère essentielle pour gérer les ressources de l'ACSTA de manière efficace et pour atteindre les objectifs de l'organisation.

L'ACSTA a fait tout en son pouvoir pour s'assurer que son personnel soit au fait des projets et des enjeux au sein de l'organisation. Chaque année, l'ACSTA organise deux séances de réflexion pour ses employés pour les tenir à jour. Outre l'information quotidienne publiée sur Destination – le site intranet de l'ACSTA – la haute direction communique en personne avec ses employés. Ce style de communication permet à tous les employés de bien comprendre la stratégie globale.

Programme de fierté et de reconnaissance de l'ACSTA

Le Programme de fierté et de reconnaissance renforce la fierté, la productivité et l'innovation des employés. Le programme souligne le rôle clé que jouent les employés de l'ACSTA dans la protection du public grâce à la qualité de leur travail et aux résultats positifs qu'ils obtiennent. Le prix mensuel du chef de la direction et le prix de l'employé de l'année sont des éléments importants de ce programme. Le Programme de fierté et de reconnaissance comporte également des prix pour les années de service ainsi que le travail d'équipe et individuel dans diverses catégories.

Académie de l'ACSTA

Le succès et l'innovation résident dans l'apprentissage continu à l'ACSTA et c'est pourquoi elle s'est engagée à instaurer une culture d'apprentissage continu en milieu de travail. C'est pour cette unique raison que l'Académie de l'ACSTA a été créée en avril 2007 pour appuyer les employés en leur offrant des possibilités d'apprentissage et des outils pour promouvoir cette culture d'apprentissage continu.

L'Académie de l'ACSTA offre aux employés l'occasion de s'inscrire à des cours de perfectionnement professionnel à l'extérieur du bureau, des cours collectifs en milieu de travail, une formation en langue seconde et des dîners-causerie. De plus, elle rembourse les frais d'études postsecondaires et de la formation en langue seconde suivies après les heures de travail ainsi que les frais d'adhésion aux associations professionnelles. En plus de ces occasions d'apprentissage continu, l'ACSTA a mis sur pied quelques programmes dignes de mention en 2008-2009, tels que le programme d'orientation et de formation des agents de surveillance, le programme continu pour l'obtention du 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 secourisme et de réanimation cardio-respiratoire offert aux employés de l'ACSTA.

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

Ce programme comporte des cours sur la sûreté aérienne ainsi que la sûreté mondiale, les compétences en gestion, le comportement organisationnel et les relations interpersonnelles. Ce programme est offert en direct pour permettre à tous les employés partout au Canada d'y accéder. La première cohorte a terminé le programme en juin 2008 et la deuxième devrait terminer en avril 2010.

Programme d'orientation et de formation des agents de surveillance

La surveillance efficace des opérations de l'ACSTA est essentielle à la conformité accrue aux politiques, procédures et règlements en matière de sûreté. C'est le rôle principal des agents de surveillance de l'ACSTA en plus de celui d'améliorer le rendement général permettant d'atteindre l'excellence des services de contrôle de sûreté et de cerner les tendances et les secteurs à améliorer. Les agents de surveillance sont les piliers de notre équipe et, grâce à leurs compétences spécialisées, ils peuvent déceler les améliorations et recommander des solutions pour s'assurer que les opérations se poursuivent sans heurts aux points de contrôle. Le programme est conçu de façon à donner aux agents de surveillance les connaissances et les compétences nécessaires en vue de surveiller les opérations de l'ACSTA, notamment les services de contrôle préembarquement, des bagages enregistrés et des non-passagers. Les candidats qui terminent tous les modules et qui réussissent à l'évaluation se qualifient en tant qu'agent de surveillance de l'ACSTA.

APPUYER LES FORCES ARMÉES DU CANADA

Compte tenu des changements récents apportés à la législation relative aux congés pour service dans la Force de réserve et des réservistes qui travaillent à l'ACSTA, l'organisation a reconnu l'avantage d'établir une politique qui appuierait nos troupes canadiennes. Une politique sur les congés pour service dans la Force de réserve a donc été élaborée. Cette politique permet aux réservistes d'obtenir un supplément de salaire à concurrence de 93 % pour combler l'écart entre leur solde militaire et le salaire qu'ils reçoivent de l'ACSTA durant leur service dans les Forces armées canadiennes, et elle permet aux réservistes de participer à l'entraînement et aux déploiements annuels requis par les Forces canadiennes.

Mike Roach, gestionnaire principal du Bureau de gestion de projets de l'ACSTA, détient le grade de lieutenant-colonel dans la Réserve de l'Armée de terre. Mike s'est porté volontaire, et a été sélectionné pour servir en Afghanistan avec l'administration centrale de la FIAS de l'OTAN. Il était la personne responsable de surveiller les engagements pris par les dirigeants clés dans le domaine des Opérations (d'influence) d'information. Avec l'entraînement et les principes anti-insurrectionnels comme points de mire, Mike était responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une campagne touchant l'ensemble de l'Afghanistan, à laquelle ont participé des troupes de nombreux pays et des partenaires, ce qui a permis d'assurer la sécurité et de contribuer à l'objectif d'établir une gouvernance efficace en Afghanistan.

« L'ACSTA bénéficie directement de l'entraînement militaire ainsi que des habiletés, des compétences et de l'expertise acquises au sein des Forces canadiennes », explique Mike. « Ce que nous faisons à l'ACSTA, c'est ce que nous faisons aussi dans l'armée; nous concentrons sur la mission à accomplir, travailler en équipe et reconnaître les menaces et les risques. »

Owen Andrusiak, gestionnaire des Procédures opérationnelles à l'ACSTA et officier commissionné affecté à la BFC Trenton chaque été comme pilote de remorqueur et instructeur de pilotage de planeur pour le programme d'instruction des cadets de l'air, est d'accord et affirme que « plusieurs des habiletés que je développe dans l'armée, y compris celles associées au leadership, aux habiletés organisationnelles, à la discipline et à l'apprentissage de systèmes de gestion de la sécurité bien établis, sont tout à fait transférables au travail que je fais à l'ACSTA ».

En reconnaissance de la politique de l'ACSTA, le Conseil de liaison des Forces canadiennes lui a remis un Prix d'excellence pour les pratiques exemplaires en matière d'appui de l'employeur : Industrie (grande organisation) Ontario (prix provinciaux).

Programme de secourisme, de réanimation cardio-respiratoire et de défibrillation

Il arrive que les gens tombent malade ou subissent un accident au travail, que ce soit causé par une défaillance cardiaque, la suffocation ou une blessure légère. Ces situations peuvent causer la mort et requièrent une intervention rapide et efficace. Savoir comment réagir peut sauver une vie. Au printemps 2008, 23 employés de l'administration centrale ont reçu une formation en secourisme, réanimation cardio-respiratoire et défibrillation. Au cours de l'année, 76 employés régionaux (comprenant les gestionnaires régionaux et des opérations, les agents de surveillance et les conseillers en apprentissage et rendement) dans sept des aéroports les plus occupés ont été certifiés en secourisme et en réanimation cardio-respiratoire.

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 en 2008-2009 :

- Au profit de la campagne annuelle Centraide/United Way Ottawa, l'ACSTA a organisé plusieurs activités au cours de l'automne 2008 et a recueilli la plus grande somme d'argent à ce jour.
- Tournoi de golf : un groupe d'employés de l'ACSTA a organisé un tournoi de golf en l'honneur de l'un de ses employés qui a été grièvement blessé lors d'un accident de la route. La bonté et la générosité des familles, des amis et des collègues de l'ACSTA qui ont participé au tournoi de golf ont été des plus remarquables.
- Durant la période des Fêtes, dans le cadre de la campagne *Éloignons a faim* de la Banque d'alimentation d'Ottawa, les employés de l'ACSTA ont fait des dons en argent et en denrées alimentaires pour la lutte contre la faim dans la collectivité.



ÉTABLIR DES PARTENARIATS POUR RENFORCER LA SÛRETÉ - FORUM INTERNATIONAL SUR LE CONTRÔLE DE SÛRETÉ EN AVIATION (FICSA)

Du 25 au 27 mars 2009, des représentants des secteurs de l'aviation et de la sûreté de partout dans le monde se sont réunis à l'Hôtel Delta à Montréal, Québec, pour participer à la conférence du FICSA de 2009. Les participants sont venus de l'Argentine, de l'Australie, du Canada, de Dubaï, de Hong Kong, d'Israël, du Japon, du Mexique, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique du Sud, de la Suisse et des États-Unis. Il y avait également des représentants de l'Association du transport aérien international (IATA).

Ce Forum international est une initiative qui a pour objet de réunir des cadres supérieurs d'organismes de sûreté aérienne des quatre coins du monde qui échangent des idées et se penchent sur les pratiques exemplaires en matière de contrôle de sûreté. Le but de cette conférence est de permettre aux participants d'acquérir une meilleure compréhension de la façon dont divers pays traitent des aspects particuliers du contrôle de sûreté et de mettre à contribution cette connaissance et cette expertise pour améliorer l'ensemble du système de contrôle de sûreté du transport aérien.

L'ACSTA a organisé la conférence de cette année et elle a accueilli des participants de plusieurs pays qui ont contribué aux discussions sur des sujets tels que la sûreté durant les événements spéciaux (Jeux d'hiver de 2010 et la Coupe du monde du soccer de 2010), le système de sûreté aérienne en réseau, les essais d'infiltration, la mesure du rendement et les répercussions de la sûreté sur la protection des renseignements personnels.

Merci à tous les participants qui ont été les artisans du succès du FICSA de 2009.



Introduction

L'ACSTA a établi trois résultats stratégiques à moyen terme pour l'exercice 2008-2009 :

- Sûreté à la mesure du client
- Renforcement de la capacité
- Reconnaissance de l'expertise

Dans les sections à suivre, nous expliquerons comment l'ACSTA s'est prise pour atteindre ces résultats et comment elle mesure son progrès.

Au niveau le plus élémentaire, l'ACSTA a entrepris un nombre d'initiatives stratégiques à court terme pour faire progresser chacun des trois résultats stratégiques. Chaque initiative, les activités prévues et les résultats atteints sont décrits dans des tableaux détaillés.

RAPPORTS SUR LES **RÉSULTATS**

Cependant, il ne suffit pas de simplement faire ce que nous avons prévu de faire. Des mesures doivent être prises pour s'assurer que l'ACSTA se dirige dans la bonne voie - vers les exigences législatives pour effectuer un contrôle qui est efficace, efficient, uniforme et dans l'intérêt du public. L'ACSTA a établi des mesures pour évaluer quantitativement si chaque exigence a été respectée et rend compte de ces mesures.

À la page suivante, on présente ce récit à l'aide du "modèle logique". Ce diagramme illustre comment les ressources de l'ACSTA sont utilisées dans le cadre des activités législatives du contrôle des passagers, des bagages et des non-passagers ainsi que du système de la CIZR. On poursuit avec l'identification des initiatives stratégiques à court terme qui ont été entreprises, la façon que ces initiatives respectent les trois résultats stratégiques, puis la manière que ces résultats sont reliés aux exigences législatives.

Bien qu'il y ait eu des progrès au niveau de la mesure du rendement, une amélioration à cet égard est une priorité pour l'exercice 2009-2010.



Mission de l'ACSTA : protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement.

Nos ressources en 2008-2009 (intrants)

427 M \$ pour 2008-2009 • 392 ETP • 6 000 agents de contrôle (AC) • Plus de 2 500 pièces d'équipement de contrôle

Ce que nous faisons (activités mandatées)

CPE

CBE

CNP

CIZR

Ce que nous livrons (extrants)

Passagers et bagages de cabine contrôlés par des AC hautement qualifiés et de l'équipement

Bagages enregistrés contrôlés par des AC hautement qualifiés et des systèmes de détection des explosifs (SDE)

Non-passagers (choisis au hasard) et leurs effets personnels contrôlés par des AC hautement qualifiés et de l'équipement

Technologie en biométrie (iris et empreintes digitales) de contrôle pour les non-passagers dans les 28 principaux aéroports

Élaborer une direction stratégique et appliquer un processus d'amélioration continue pour optimiser les extrants

Nos résultats

Initiatives stratégiques (court terme)

- Améliorer l'efficacité du CPE
- Communications intégrées et proactives
- Élargir les services d'approche auprès du public et des intervenants
- Améliorer le contrôle de sûreté et la technologie relativement au CPE et au CBE
- Carrière d'agent de contrôle
- Améliorer la réponse aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux incidents

- Améliorer la surveillance de la conformité et du rendement
- Cibler les ressources sur le risque
- Renforcement de l'effectif des agents de contrôle
- Accroître l'uniformité du contrôle
- Durabilité du cycle de vie
- Établir et renforcer la capacité pour remplir le mandat
- Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle
- Revoir le modèle de prestation des services de contrôle
- Obtenir un financement et des niveaux de référence durables à long terme
- Amélioration de la planification, de l'exécution et de la mesure
- Amélioration aux pratiques de gouvernance
- Infrastructure améliorée

- Tirer profit de l'expertise en matière de contrôle
- Renforcer les liens avec l'actionnaire
- Faire preuve de leadership continu auprès des groupes de gouvernance
- Améliorer les processus opérationnels et les systèmes financiers
- Tirer profit de l'expertise en matière d'équipement

Résultats stratégiques (moyen terme)

→ Sûreté à la mesure du client

→ Renforcement de la capacité

→ Reconnaissance de l'expertise

Nos résultats à long terme (résultats finaux)

Contrôle efficace • Contrôle efficace • Contrôle uniforme • Contrôle dans l'intérêt du public



Résultat des activités stratégiques

Résultats stratégiques

Pour accomplir son mandat, l'ACSTA a établi les trois résultats stratégiques quinquennaux dans son Plan d'entreprise de 2007-2008 à 2011-2012 :

1. Sécurité à la mesure du client
2. Renforcement de la capacité
3. Reconnaissance de l'expertise

Les activités entreprises par l'ACSTA au cours de la dernière année afin d'atteindre ces résultats sont décrites dans la section suivante :

Activité terminée :

Activités terminées comme prévu

En partie terminée :

Activités qui ne sont pas terminées comme prévu; glissement par rapport au délai pour terminer une activité, ou des écarts budgétaires

En cours :

Activités qui se dérouleront sur plusieurs années



Marta, agente de contrôle en compagnie de Karina, représentante de la compagnie aérienne

Résultat stratégique : Sûreté à la mesure du client

Pour atteindre ce résultat stratégique, l'ACSTA a besoin des ressources humaines et matérielles ainsi que des procédures et de l'expérience nécessaires, qui vont garantir que sa démarche au titre de ses programmes opérationnels et de contrôle de sûreté demeure à la mesure du client, c'est-à-dire qu'elle demeure aussi efficace et utile aux yeux des voyageurs.

Améliorer l'efficacité du CPE **Activité prévue :** Élaborer de nouvelles procédures normalisées d'exploitation (PNE) afin d'identifier des solutions possibles pour améliorer l'efficacité de la fouille manuelle des personnes (FMP)

État : Activité terminée

Résultats : Une nouvelle version des PNE a été élaborée pour identifier une solution possible dans le but d'améliorer l'efficacité. Son entrée en vigueur est prévue pour l'automne 2009

.....

Activité prévue : Diriger des recherches concernant l'emplacement des portiques de détection de métal (PDM) aux points de contrôle

État : Activité terminée

Résultats : Recherche effectuée dans le cadre de l'étude sur le débit et les temps d'attente en juillet 2008 qui comparait l'efficacité des différentes configurations. De plus amples analyses sont nécessaires avant de prendre une décision

.....

Activité prévue : Commencer à rédiger une politique relative à la collecte, la sauvegarde et la divulgation des renseignements liés aux systèmes de télévision en circuit fermé (TVCF) pour la fin du quatrième trimestre de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : Une ébauche de la politique relative à la TVCF était en cours de rédaction en mars 2009 et devrait se terminer pour la fin du premier trimestre de l'exercice 2009-2010

.....

Activité prévue : Rédiger l'Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (ÉFVP) pour la fin du quatrième trimestre et la présenter au Commissariat à la protection de la vie privée aux fins d'examen

État : Activité terminée

Résultats : La version finale de l'ÉFVP a été rédigée au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2008-2009

**Communications
intégrées et
proactives**

Activité prévue : Effectuer des sondages pour évaluer la demande dans les deux langues officielles dans 71 aéroports où le volume annuel était inférieur à 1 million de passagers (c.-à-d. petits aéroports)

État : Activité terminée

Résultats : On a effectué un sondage dans 71 aéroports et les résultats seront utilisés pour mettre à jour la liste des aéroports où l'ACSTA a une obligation législative d'offrir des services dans les deux langues officielles

.....

Activité prévue : Entreprendre un projet de recherche de base à l'aéroport international Pearson de Toronto afin de déterminer sur quels segments précis des voyageurs l'ACSTA doit concentrer ses efforts

État : Activité terminée

Résultats : Un important projet de recherche de base a été entrepris à l'aéroport international Pearson en juillet et août 2008

Les résultats de ces recherches ont permis à l'ACSTA de mieux déterminer les types de voyageurs et de les segmenter en catégories précises de manière à adapter le message transmis en fonction des groupes cibles

.....

Activité prévue : Procéder à une vérification du site Web dans le but de le remanier et le rendre plus pertinent pour les passagers

État : En cours

Résultats : L'ACSTA effectue actuellement une vérification de son site Web et formulera des recommandations sur la façon de le remanier et de le rendre plus efficace pour que les passagers puissent trouver les renseignements qu'ils cherchent

**Élargir les
services
d'approche
auprès du
public et des
intervenants**

Activité prévue : Présider le Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation (FICSA) au mois de mars 2009 et y participer

État : Activité terminée

Résultats : Au mois de mars 2009, l'ACSTA a organisé la conférence du FICSA 2009 à Montréal. Des participants de plusieurs pays ont participé aux discussions sur divers sujets touchant la sûreté aérienne



Améliorer le contrôle de sûreté et la technologie relativement au CPE et au CBE

Activité prévue : Mettre à niveau l'équipement de CPE et de CBE afin de consolider la capacité de détection, ce qui comprend la détection des liquides, aérosols et gels et l'augmentation du nombre de détections de traces d'explosifs sur les passagers de la façon suivante :

- Mettre à l'essai et planifier de nouvelles technologies ainsi que prévoir le remplacement de la technologie au CPE et CBE
- Examiner plusieurs moyens d'améliorer le CPE et le CBE grâce à l'utilisation de nouvelles technologies

État : En partie terminée

Résultats : Il n'y avait pas de fonds suffisants en 2008-2009 pour appuyer toutes les mises à niveau nécessaires. Cependant, les activités suivantes ont été réalisées :

- De juin 2008 à janvier 2009, un projet pilote a été effectué à l'aéroport international de Kelowna sur la technologie d'imagerie du corps en entier
- En février et mars 2009, des essais ont été effectués à l'aéroport Pearson de Toronto afin d'évaluer l'utilisation de deux types de détecteurs de vapeur d'explosif (DVE)
- En juin 2008, deux unités de la nouvelle technologie CT ont été déployées dans le cadre d'un CBE avancé à l'aéroport international Jean Lesage à Québec
- Installation de l'équipement de mise en réseau du CTX aux aéroports de Vancouver et de Toronto
- Installation de deux appareils CTX 9000 au terminal des vols intérieurs de l'aéroport de Vancouver afin d'offrir un soutien additionnel aux agents de contrôle
- On a achevé la conception d'un convoyeur de retour de niveau 5
- Le projet pilote pour un CTX de positionnement des bagages a été complété le 23 mars à Halifax. On planifie actuellement des déploiements additionnels dans certains aéroports principaux. D'autres appareils de positionnement de bagage seront mis à l'essai en 2009-2010.
- Installation de 12 systèmes de retour des bacs pour le CPE au Canada
- Le Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) a été mis au point en 2008-2009; le projet pilote a commencé le 20 avril 2009 à Montréal

Carrière d'agent de contrôle

Activité prévue : Lancer le programme national de breffage de quart pour améliorer la communication et donner de l'information sur la sûreté et d'autres sujets courants aux agents de contrôle dans tous les aéroports d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : En date du 31 mars 2009, tous les agents de contrôle recevaient un breffage de quart

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

Activité prévue : Augmenter le nombre d'heures d'ouverture du Centre des opérations de la sûreté (COS)

État : Activité terminée

Résultats : Deux autres employés ont été embauchés, ce qui fait qu'il y a du personnel présent au COS 24 heures par jour, 7 jours par semaine

Objectif stratégique : Renforcement de la capacité

L'ACSTA doit développer et maintenir un effectif talentueux, dévoué et agile, pour satisfaire à ses nouvelles exigences et faire en sorte que les ressources humaines, les processus et les programmes contribuent au renforcement de la capacité organisationnelle de l'Administration.

Améliorer la surveillance de la conformité et du rendement

Activité prévue : Déployer 60 agents de surveillance d'ici la fin de l'exercice 2008-2009 en vue d'améliorer la conformité avec les politiques, les procédures et les règlements en matière de sûreté

État : Activité terminée

Résultats : Le déploiement de 60 agents de surveillance a été terminé à la fin de l'exercice 2008-2009

Cibler les ressources sur le risque

Activité prévue : Utiliser les unités de contrôle portatives (UCP) pour d'autres activités prévues au mandat après les Jeux olympiques et paralympiques de 2010

État : En cours

Résultats : Le comité de planification du rôle de l'ACSTA pendant la durée des Jeux d'hiver de 2010 a conclu qu'une fois les Jeux terminés, les unités de contrôle portatives seront utilisées au besoin dans le cadre d'autres activités prévues au mandat de l'ACSTA

Renforcement de l'effectif des agents de contrôle

Activité prévue : Entreprendre des mises à l'essai de la nouvelle version du logiciel du Système de TIP afin de permettre sa réactivation et de le déployer aux points de CPE et CBE

État : Activité terminée

Résultats :

- On a terminé la mise à l'essai de la nouvelle version du logiciel afin de permettre la réactivation du Système de TIP au mois de décembre 2008
 - On a procédé au déploiement du logiciel amélioré et à la réactivation du Système de TIP à tous les points de CPE et CBE munis d'appareils de radioscopie
-

.....
Activité prévue : Lancer un projet pilote pour remplacer l'édition standard du X ray Tutor par l'édition professionnelle d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : L'édition standard du XRT a été remplacée par l'édition professionnelle dans huit aéroports lors du lancement initial en 2008-2009.

.....

Activité prévue : Élaborer le programme d'apprentissage périodique et de recertification d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : Le programme a été conçu et a fait l'objet d'un projet pilote à Halifax, Winnipeg, Québec et Edmonton

.....

Activité prévue : Concevoir le Programme national de préqualification des agents de contrôle d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : Le programme a été élaboré pour améliorer la qualité du répertoire de candidats à la formation d'agent de contrôle et pour réduire les taux d'attrition. Il fait l'objet d'un projet pilote à l'intention des candidats aux postes d'agent de contrôle et de chef de point de contrôle

.....

Activité prévue : Élaborer et mettre en œuvre le programme de certification des nouveaux chefs de point de contrôle d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : En partie terminée

Résultats : Le programme est en voie d'élaboration et fait l'objet d'un projet pilote. Le programme offre aux chefs de point de contrôle une formation approfondie dans des domaines de compétences clés et mène à la certification

.....

Activité prévue : Créer et faire l'essai d'un programme d'apprentissage et de perfectionnement à l'intention des agents de surveillance

État : Activité terminée

Résultats : Le programme à l'intention des agents de surveillance a été créé et mis à l'essai à Vancouver

**Accroître
l'uniformité
du contrôle**

Activité prévue : Élaborer et lancer le programme d'orientation et de formation des agents de surveillance. Donner des sessions à un total de 60 agents de surveillance dans 9 aéroports partout dans le pays.

Réviser et mettre à jour les Plans opérationnels de l'ACSTA (POA) des 28 principaux aéroports du Canada.

État : En cours

Résultats : Le programme de formation initiale des agents de surveillance a été mis au point et il est actuellement administré à 60 agents de surveillance aux huit aéroports les plus occupés

Durabilité du cycle de vie

Activité prévue : Terminer le remplacement de l'équipement vieillissant de CPE et de CBE qui arrive à la fin de sa durée de vie utile

État : En partie terminée

Résultats : Il n'y avait pas de fonds suffisants en 2008-2009 pour appuyer tous les remplacements nécessaires. Cependant, les activités suivantes ont été terminées :

- mise à niveau des portiques de détection de métal
 - mise à niveau du logiciel VDS
 - remplacement des CTX 9000 par des CTX 9400 à l'aéroport international Pearson de Toronto
-

Activité prévue : Renouveler les contrats de services d'entretien au besoin

État : Activité terminée

Résultats :

- On a conclu un nouveau contrat d'entretien pour le Reveal CT-80
 - On rencontre régulièrement General Electric, L3 et NAV Canada pour discuter des questions d'entretien
-

Activité prévue : Répondre à la recommandation de l'examen spécial du Bureau du vérificateur général concernant l'aliénation des équipements pouvant être nuisibles à l'environnement

État : En cours

Résultats : Une politique et des directives concernant l'aliénation des biens excédentaires ont été élaborées. Cette politique traite aussi de l'aliénation de composantes possiblement dangereuses pour l'environnement

Établir et renforcer la capacité pour remplir le mandat

Activité prévue : Terminer les négociations pour la prolongation des contrats avec les fournisseurs de services de contrôle

État : Activité terminée

Résultats :

- On a terminé les négociations avec les quatre principaux fournisseurs de services de contrôle en octobre 2008 et on a prolongé leurs contrats pour une période de deux ans
 - Le reste des plus petits fournisseurs de services de contrôle ont été approuvés en février 2009 pour une période de deux ans
-

Activité prévue : Entreprendre les consultations avec les fournisseurs de services de contrôle pour mettre au point une stratégie d'affectation des agents de contrôle dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver

État : Activité terminée

Résultats : Les consultations ont commencé en novembre 2008 pour mettre au point une stratégie visant à satisfaire au besoin d'affecter des agents de contrôle additionnels dans le cadre des Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver

.....

.....
Activité prévue : Établir un budget estimant les coûts totaux liés aux Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver

État : Activité terminée

Résultats : On a établi un budget estimant les coûts totaux liés aux Jeux d'hiver à Vancouver dans le cadre de la demande de financement de l'ACSTA au gouvernement du Canada

.....

Activité prévue: Se procurer 10 unités de contrôle portatives (UCP) et de l'espace supplémentaire pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2010

État : Activité terminée

Résultats:

- Le contrat pour 10 UCP a été utilisé pendant les Jeux d'hiver a été adjugé en octobre 2008. La conception d'un prototype d'UCP a été approuvée et sa mise en essai a été effectuée en février 2009
- La production des unités devrait commencer en avril 2009 et la dernière UCP devrait être livrée en octobre 2009
- L'ACSTA a loué de l'espace additionnel à l'intérieur de l'aérogare de Vancouver en fonction des exigences opérationnelles et d'aménagement des UCP

Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle

Activité prévue : Recueillir les suggestions des fournisseurs de services de contrôle sur les améliorations opérationnelles à apporter

État : En cours

Résultats :

- On a consulté les experts externes et effectué un examen à la grandeur du pays
- Diverses stratégies sont mises en œuvre afin d'améliorer les conditions de travail, notamment l'utilisation d'une approche intégrée pour assurer la stabilité au sein de l'effectif des agents de contrôle

Revoir le modèle de prestation des services de contrôle

Activité prévue : Examiner la rentabilité du modèle actuel de prestation de services de contrôle d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : En décembre 2008, l'ACSTA a demandé à un tiers de réévaluer les options en matière de prestation de services. Les résultats de cette étude ont indiqué que le modèle de prestation de services faisant appel à des fournisseurs était l'option la plus appropriée pour l'ACSTA

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

Activité prévue : Obtenir un financement durable, en collaboration avec Transports Canada, par le truchement du budget fédéral de 2009

État : En partie terminée

Résultats :

- En collaboration avec TC, l'ACSTA a participé à la préparation d'une demande au gouvernement du Canada afin d'obtenir un financement durable pour la période de planification 2009-2014 et au-delà
- Le budget de 2009 a consacré 356 millions \$ à l'ACSTA pour 2009-2010, en plus de son financement permanent et continu de 234 millions \$
- Pour 2010-2011 et au-delà, le financement de l'ACSTA retournera à 234 millions \$, sans budget d'immobilisations

**Amélioration
de la planification,
de l'exécution
et de la mesure**

Activité prévue : Établir les priorités en matière de mesure du rendement et identifier les ressources dans les directions générales pour l'exécution des activités de mesure du rendement

État : Activité terminée

Résultats :

- La haute direction a mené un examen trimestriel formel du rendement opérationnel lors des réunions du Comité d'examen des incidents concernant des passagers et du Comité d'examen des incidents de sûreté
 - Un Comité d'initiatives des Opérations a été formé pour examiner le rendement opérationnel sur une base régulière pour aborder les mesures à prendre dans les deux comités susmentionnés et de créer des plans d'actions et des initiatives continues pour l'avenir
-

Activité prévue : Élaborer davantage et mettre en œuvre les plans de mesure du rendement pour chaque direction générale

État : En partie terminée

Résultats :

- Un plan officiel de mesure du rendement pour la direction générale de la Technologie a été élaboré et est actuellement mis en œuvre
 - Des rapports sur les indicateurs de rendement clés sont préparés trimestriellement
-

Activité prévue : Examiner le plan de mesure du rendement pour s'assurer que le cadre de travail répond aux besoins de l'organisation

État : Activité terminée

Résultats : Une évaluation du programme de mesure du rendement a été effectuée pendant le dernier trimestre de l'exercice 2008-2009. On a préparé un rapport provisoire contenant une série de recommandations

.....

Activité prévue : Élaborer un ensemble d'indicateurs de rendement clés concernant les résultats que l'ACSTA doit atteindre en vertu de la loi (fournir des services de contrôle efficaces, efficaces, uniformes et dans l'intérêt du public)

État : Activité terminée

Résultats : On a élaboré des indicateurs de rendement clés qui sont présentés dans la section du Rendement organisationnel du présent rapport annuel



**Améliorations
aux pratiques
de gouvernance**

Activité prévue : Maximiser l'efficacité du Conseil d'administration, et par conséquent, celle de l'organisation en:

- adoptant des pratiques exemplaires en matière de gouvernance
- améliorant le respect des exigences statutaires
- appuyant les recommandations du rapport sur l'examen spécial

État : En cours

Résultats :

- Le Conseil d'administration a élaboré et mis en place un processus d'évaluation annuelle
 - La matrice des compétences des administrateurs a été mise à jour et sert d'outil pour fournir une orientation en ce qui concerne les nouvelles nominations
 - Le Conseil d'administration de l'ACSTA a continué à divulguer de manière proactive les dépenses de déplacement et d'accueil des administrateurs sur le site Web de l'ACSTA
-

**Infrastructure
améliorée**

Activité prévue : Mettre en œuvre un système de surveillance de l'ensemble du réseau, lequel permettra d'évaluer le rendement de l'équipement, notamment

- la mise en réseau des portiques de détection de métal (PDM) aux huit aéroports les plus occupés grâce à un réseau étendu vers l'administration centrale de l'ACSTA
- la validation de principe du réseau des CPE et des appareils de radioscopie
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un système d'information de gestion du matériel (SIGM)

État : En partie terminée

Résultats : Il n'y avait pas suffisamment de fonds en 2008-2009 pour appuyer une mise en œuvre complète. Cependant, les activités suivantes ont été réalisées :

- la mise en réseau des PDM aux huit aéroports les plus occupés grâce à un réseau étendu vers l'administration centrale de l'ACSTA se poursuit
 - la validation de principe du réseau des CPE et des appareils de radioscopie se poursuit
 - un système d'information de gestion du matériel (SIGM) qui incorpore les indicateurs de rendement clés a été mis au point et mis en œuvre
-

Activité prévue : Procéder à la transition du système de gestion de l'apprentissage (SGA)/système de gestion du contenu de l'apprentissage (SGCA) vers une nouvelle base de données qui améliorera l'interface client, le soutien aux programmes, l'intégrité des données et la surveillance du rendement. Terminer la phase 1 d'ici la fin de l'exercice 2008-2009

État : Activité terminée

Résultats : La phase 1 de la transition du SGA/SGCA est terminée

.....

Activité prévue : Procéder au financement des projets d'agrandissement des aéroports pour lesquels les fonds ont été identifiés

État : En partie terminée

Résultats : Les projets d'agrandissement des aéroports à Montréal et à Québec ont été achevés comme prévu en 2008-2009. Une grande partie des projets d'agrandissement des aéroports de Calgary et Winnipeg ont été achevés en 2008-2009 et le reste sera achevé en 2009-2010 – 2010-2011

.....

Activité prévue : Octroyer un contrat de service de gestion de réseau en vue d'assurer une connectivité efficace des réseaux dans les 89 aéroports désignés

État : Activité terminée

Résultats : Le contrat de service de gestion de réseau a été octroyé en juin 2008

Activité prévue : Installer du matériel sécurisé à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux pour assurer le respect de base de la Politique gouvernementale en matière de sécurité

État : En cours

Résultats : L'installation du matériel sécurisé est en cours à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux de l'ACSTA, notamment un réseau local et des clés USB biométriques



Objectif stratégique : Reconnaissance de l'expertise

L'ACSTA a développé une expertise considérable dans ses secteurs d'activité et, à de nombreux égards, représente un modèle international. Par exemple, la CIZR a été reconnue comme une innovation exceptionnelle dans le cadre du Concours de l'informatique et de la productivité pour l'avenir.

L'expertise de l'ACSTA a été reconnue par les intervenants canadiens et les partenaires internationaux, comme cela a été le cas lors de la Conférence canadienne sur la sûreté de l'aviation (CCSA), des réunions interorganismes et le Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation (FICSA).

Une fois qu'on a fait état de reconnaissance de son expertise, l'ACSTA va pouvoir solidifier et maintenir la confiance avec le gouvernement, son actionnaire et responsable de la réglementation, ainsi que les intervenants et les voyageurs.

Tirer profit de l'expertise en matière de contrôle

Activité prévue : Collaborer avec l'Association canadienne des chefs de police pour mettre en place le « Projet Griffin » dans les aéroports canadiens

Le projet s'inspire d'une initiative mise de l'avant au Royaume-Uni et vise à offrir de la formation axée sur la sûreté aérienne à la communauté aéroportuaire afin d'accroître la vigilance aux premières lignes

État : En cours

Résultats :

- Des rencontres interorganismes entre intervenants se tiennent actuellement afin d'établir la liste des participants et les lignes directrices. Le travail se déroulera sous l'égide du comité de la sûreté aérienne de l'Association canadienne des chefs de police

Renforcer les liens avec l'actionnaire

Activité prévue : Développer davantage les relations avec Transports Canada en collaborant à l'élaboration de la demande de financement et des initiatives de contrôle

État : Activité terminée

Résultats :

- L'ACSTA a appuyé le projet pilote de contrôle du fret de Transports Canada durant l'automne 2008 sous la forme de services de contrôle et elle a participé à l'élaboration des PNE
 - La haute direction et les employés de l'ACSTA ont collaboré étroitement avec Transports Canada à la rédaction d'une demande de financement pour l'exercice 2008-2009 à présenter au gouvernement du Canada
 - Le président du Conseil d'administration continue de collaborer étroitement avec les cabinets du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et du ministre d'État aux Transports
-

Faire preuve de leadership continu auprès des groupes de gouvernance

Activité prévue : Poursuivre l'évaluation comparative par rapport à d'autres sociétés d'État dans le secteur de la gestion opérationnelle, financière et de l'information et apprendre à acquérir de nouvelles connaissances sur les pratiques exemplaires

État : En cours

Résultats : L'ACSTA continue de participer à un forum de discussions avec des secrétaires généraux d'autres sociétés d'État

Améliorer les processus opérationnels et les systèmes financiers

Activité prévue : Effectuer des vérifications internes au cours de l'année dans les secteurs suivants, sans toutefois s'y limiter :

- la fonction de communications de l'ACSTA,
- les grands fournisseurs de services de contrôle; et
- le plan de continuité des activités

État : Activité terminée

Résultats :

- Fonction de communications : Approuvée par le Comité de vérification, le 17 juin 2008
 - Grands fournisseurs de services de contrôle : Approuvée par le Comité de vérification, le 2 octobre 2008
 - Plan de continuité des activités : Présenté au Conseil d'administration, le 10 décembre 2008
-

Activité prévue : Élaborer et mettre en œuvre une nouvelle version du Programme de paiement au rendement (PPR) pour les quatre principaux fournisseurs de services de contrôle

État : Activité terminée

Résultats : La nouvelle version du PPR a été élaborée et mise en œuvre pour les quatre principaux fournisseurs de services de contrôle au deuxième trimestre de l'exercice 2008-2009

.....

Activité prévue : Élaborer des directives relatives à la certification du chef de la direction et du chef des services financiers, en même temps que les procédures de l'article 34 sur la vérification de la *Loi sur la gestion des finances publiques*

État : En cours

Résultats : Les directives relatives à la certification du chef de la direction et du chef des services financiers sont en voie d'élaboration

.....

Activité prévue : Mettre en place le Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps (ISET) dans les huit aéroports les plus occupés

État : Activité terminée

Résultats : Le Système ISET a été mis en place dans les 28 principaux aéroports

Tirer profit de l'expertise en matière d'équipement

Activité prévue : Appuyer le projet pilote de contrôle du fret de Transports Canada

État : Activité terminée

Résultats : L'ACSTA a participé au projet pilote en octobre et novembre 2008

Rendement organisationnel

Pour l'ACSTA, la mesure du rendement commence par l'établissement des objectifs du contrôle de sûreté. Pour établir le rendement par rapport aux objectifs établis, l'ACSTA doit définir les indicateurs de rendement clés, préciser les lignes de base et les objectifs, ainsi que recueillir, analyser et évaluer des données mesurables. Les objectifs de contrôle de sûreté de l'ACSTA s'appuient sur les quatre résultats énoncés dans la *Loi sur l'ACSTA* : efficace, efficient, uniforme et dans l'intérêt du public. Les définitions suivantes proviennent du *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du comité consultatif* :

Efficace signifie « atteindre l'objectif visé. L'objectif premier de l'ACSTA consiste à assurer la sûreté... »

Efficient signifie « le rapport entre le niveau de ressources mises en œuvre et les résultats obtenus. Cette notion peut s'exprimer de façon quantitative ou qualitative et porter, par exemple, sur le souci de l'optimisation des ressources. »

Uniforme signifie que « la sûreté devrait être au même niveau à la grandeur du Canada. Il n'est pas nécessaire de l'assurer de façon identique à chaque endroit, en raison des différences au chapitre des conditions locales et du contexte des menaces. »

Dans l'intérêt du public signifie principalement « vivre une expérience de voyage raisonnablement agréable qui répond aux attentes, par exemple partir à l'heure prévue, être traité avec courtoisie, ne pas rester en file pendant de longues périodes et ne pas perdre ses bagages. »

Les indicateurs de rendement clés et les résultats pour l'exercice 2008-2009 sont représentés dans les tableaux ci-dessous. Tous les indicateurs tiennent compte des résultats obtenus auprès d'un ou plusieurs des huit aéroports les plus occupés du Canada qui traitent presque 85 % du volume de passagers dans tout le pays.

L'ACSTA examine continuellement ses indicateurs de rendement pour s'assurer qu'elle recueille les bonnes données et pour cerner les possibilités d'élaborer de nouveaux indicateurs et améliorer ses rapports de rendement. Ce processus continu ainsi que les résultats de l'évaluation indépendante de son cadre de mesure du rendement signifient que le programme de mesure du rendement de l'ACSTA continuera d'évoluer.

Nota : D'autres importants indicateurs de l'efficacité du contrôle proviennent des résultats de tests administrés par Transports Canada et l'ACSTA sur les systèmes de CPE et de CBE ainsi que des données recueillies par l'ACSTA sur les infractions de sûreté au CPE. Ces résultats et ces données sont examinés par la haute direction de l'ACSTA dans le cadre du processus régulier d'analyse du rendement opérationnel. Cependant, puisque les résultats de ces tests et les efforts de collecte de données sont classifiés Secret, ils ne peuvent être inclus dans un document public comme le Rapport annuel.



ÉDITION PROFESSIONNELLE DU X-RAY TUTOR (XRT)

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 et l'utilisateur doit les découvrir et les situer.

En novembre 2008, l'ACSTA a remplacé le logiciel actuel de l'édition standard du XRT par l'édition professionnelle du XRT dans huit aéroports (Toronto, Edmonton, Kitchener, Québec, Halifax, Ottawa, Vancouver et Winnipeg). Cette mise à niveau de l'outil de formation occupe une place de plus en plus importante dans l'amélioration continue des agents de contrôle et offre les améliorations suivantes :

- un répertoire d'images trois fois plus grand;
- des images de meilleure qualité;
- une bibliothèque d'images améliorées permettant aux utilisateurs de suivre trois fois plus de séances pour atteindre chaque niveau de formation.

L'ACSTA a l'intention d'installer la version professionnelle du XRT sur tous les postes de formation des aéroports d'ici le deuxième trimestre de 2009-2010.

Contrôle dans l'intérêt du public

Indicateur de rendement clé	Objectif	Résultats de 2008-2009					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
<p>Degré de satisfaction des clients</p> <p><i>Définition :</i> Le pourcentage de passagers qui sont satisfaits du processus de CPE.</p>	90 %	S/O	92 %	S/O	S/O	92 %	<p>Objectif dépassé.</p> <p>Les résultats obtenus d'un sondage sur place (complété en juillet 2008) auprès des voyageurs à l'aéroport international Pearson de Toronto.</p> <p>Bien que les questions pour ce sondage différaient légèrement de celles d'il y a quelques années, le résultat est conforme à ceux de sondages précédents sur le niveau de satisfaction, lesquels se situaient entre 91 et 94 % (voir les rapports annuels de 2005, 2006 et 2007 de l'ACSTA).</p> <p>En 2009-2010, en plus de continuer à suivre le niveau de satisfaction global des voyageurs en matière de contrôle de sûreté, l'ACSTA explorera des mesures et des indicateurs de suivi additionnels dans ce secteur.</p>
<p>Temps d'attente au CPE dans les huit aéroports les plus occupés</p> <p><i>Définition :</i> Le temps qui s'écoule entre le moment où un passager entre dans une file d'attente au point de CPE et commence le processus de contrôle.</p>	< 8 min, 90 % du temps	S/O	< 8 min, 97 % du temps	S/O	S/O	< 8 min, 97 % du temps ¹	<p>Objectif dépassé.</p> <p>Les résultats du deuxième trimestre est la moyenne obtenue aux points de CPE dans les quatre principaux aéroports – l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver. Le sondage a été effectué en juillet et août 2008.</p> <p>Pour l'exercice 2009-2010, l'ACSTA étudie la possibilité d'utiliser un système automatisé pour répertorier le temps d'attente aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés. Un projet pilote mettant à l'essai cette nouvelle technologie commencera au premier trimestre de 2009 à l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal.</p>

Contrôle uniforme

Indicateur de rendement clé	Objectif	Résultats de 2008-2009					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
<p>Disponibilité de l'équipement de contrôle</p> <p><i>Définition :</i> Le pourcentage de disponibilité opérationnelle (20 heures d'opération par jour moins le temps d'arrêt prévu pour l'entretien) des principaux appareils de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés, rapporté trimestriellement.</p>	99,62 %	99,56 %	99,40 %	99,38 %	99,46 %	99,47 %	Bien que quelque peu en-dessous de l'objectif, la disponibilité de l'équipement de contrôle au cours de l'année a été très stable, ne connaissant qu'un écart global de 0,18 %. La disponibilité de l'équipement de contrôle à 99 % tout au long de l'année est un accomplissement considérable.
<p>Déclenchement des mesures de secours par l'équipement de contrôle</p> <p><i>Définition :</i> Nombre total de déclenchements des mesures de secours au CBE et au CPE causés par l'équipement de l'ACSTA dans les huit aéroports les plus occupés, rapporté trimestriellement.</p>	73 par trimestre	43	72	46	62	223	On a connu un faible écart au niveau des déclenchements des mesures de secours au courant de l'année. Cet écart se trouvait en dessous de l'objectif. Les déclenchements des mesures de secours varient selon le type et l'emplacement de l'équipement ce qui est causé en partie par l'écart de la disponibilité de l'équipement de secours à divers aéroports.

Contrôle efficient

Indicateur de rendement clé	Objectif	Résultats de 2008-2009					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Taux de réussite de la certification <i>Définition :</i> Le pourcentage d'agents de contrôle qui obtiennent la certification suite au cours de Fondement des niveaux 1 et 2 dans les huit aéroports les plus occupés	80 %	70 %	87 %	86 %	94 %	84 %	Les résultats ont tendance à augmenter et dépassent l'objectif dans tous les trimestres, sauf le premier. Les résultats qui se trouvent en dessous de l'objectif pour le premier trimestre sont causés, en partie, par le nombre élevé de cours durant cette période qui ont possiblement eu une incidence sur la qualité des candidats qui ont été sélectionnés pour suivre la formation.



Contrôle efficace

Indicateur de rendement clé	Objectif	Résultats de 2008-2009					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
<p>Rendement au X-Ray Tutor (XRT) <i>Définition :</i> Le pourcentage d'agents de contrôle ayant atteint un niveau d'expertise (niveau 4 ou plus) sur l'édition standard du XRT dans les huit aéroports les plus occupés.</p>	80 %	56 %	68 %	72 %	78 %	71 %	Les résultats semblent avoir augmenté au cours de l'année au fur et à mesure que les problèmes étaient résolus. Une fois que l'édition professionnelle du XRT a été mise en œuvre dans les sites, ces derniers ont été exclus des pourcentages car les mesures courantes ne s'appliquent pas.
<p>Taux d'attrition des agents de contrôle - moyenne des huit aéroports les plus occupés <i>Définition :</i> Pourcentage calculé en divisant le nombre total d'agents de contrôle et de chefs de point de contrôle ayant démissionné ou ayant été mis à pied durant le trimestre par le nombre d'agents de contrôle et de chefs de point de contrôle en poste au début du trimestre.</p>	20 % (annua- lisé)	7,8 %	7,6 %	6,3 %	5,4 %	26,4 %	On a vu une baisse constante dans le taux d'attrition en général aux trois plus grands aéroports (Toronto, Vancouver et Montréal). Cette baisse a possiblement été causée en partie par un marché qui s'est calmé en raison la situation économique actuelle, la création d'une culture d'excellence dans le milieu de travail et la réduction d'heures de contrôle occasionnant un gel du recrutement.



PRÉPARER L'AVENIR

La fin de l'exercice 2008-2009 souligne sept années d'exploitation de l'ACSTA. Cette dernière est une organisation en pleine croissance et maturation.

HABILITER LES AGENTS DE CONTRÔLE À MIEUX SERVIR LES VOYAGEURS

Être alerte et vigilant sont deux éléments essentiels du travail quotidien d'un agent de contrôle. Afin de faciliter cette transition et de s'assurer que les agents de contrôle ont les outils nécessaires pour faire leur travail efficacement, l'ACSTA a mis en place un programme national de breffage de quart.

Ce programme fournit aux agents de contrôle de nouveaux renseignements pertinents sur les menaces changeantes, les nouvelles techniques de dissimulation et les détails sur les incidents qui surviennent dans les aéroports canadiens. En plus de relever les pratiques exemplaires en matière de service à la clientèle, les breffages de quart améliorent l'uniformité opérationnelle en créant un lien entre les agents de contrôle d'un océan à l'autre. À compter de décembre 2008, les agents de contrôle dans tous les 89 aéroports recevaient des breffages de quart.

Grâce à la rétroaction et aux suggestions des agents de contrôle aux premières lignes, l'administration centrale de l'ACSTA peut s'assurer que les breffages de quart sont toujours pertinents, informatifs et intéressants. La communication et l'éducation sont la clé du succès.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a pris les mesures nécessaires pour répondre aux enjeux stratégiques pressants comme l'évolution des risques et des menaces, l'augmentation du nombre de passagers, les demandes pour que les méthodes et la technologie utilisées pour procéder au contrôle soient compatibles avec celles de ses homologues internationaux et le renouvellement des contrats des fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA a réalisé de grands progrès en ce qui a trait à la création continue d'une culture d'excellence, et ce, en collaboration étroite avec ses fournisseurs de services de contrôle.

Compte tenu du financement accordé à l'ACSTA en 2009-2010 dans le budget fédéral de 2009, l'ACSTA continuera à résoudre les problèmes qui présentent les risques les plus élevés en investissant dans de nouveaux équipements de contrôle et de nouvelles capacités de détection, en mettant en œuvre plusieurs améliorations opérationnelles et en entreprenant le déploiement de nouvelles initiatives en matière de contrôle dans certains des huit aéroports les plus occupés, notamment la reconnaissance des types de comportements (RTC), le contrôle des exploitants de services aéronautiques (ESA) et l'établissement de la zone critique réglementée (ZCR). Pour 2009-2010, ces mesures rapprocheront le Canada d'une compatibilité future avec ses partenaires internationaux.

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 à la mesure du client, le renforcement de la capacité et l'expertise reconnue. Ces résultats demeureront des priorités dans le plan stratégique axé sur le risque de l'ACSTA.



Sûreté à la mesure du client

L'objectif de la stratégie de l'ACSTA est d'assurer le maintien et le renforcement de la sûreté et de garantir que le service à la clientèle reste l'une des principales priorités. Pour être en mesure d'obtenir les résultats voulus, l'ACSTA introduit des méthodes de contrôle axées sur le risque en mettant en place, de façon proactive, de nouvelles mesures permettant de simplifier et d'uniformiser le processus de contrôle, et en faisant participer les voyageurs, au moyen d'une stratégie de communication interactive et proactive. La mise en œuvre de ce concept amélioré des opérations renforcera la sûreté et permettra d'améliorer la sûreté à la mesure du client.

Renforcement de la capacité

L'objectif de l'ACSTA à l'égard du renforcement de la capacité est de se conformer aux normes internationales, de maintenir l'équipement en bon état de fonctionnement, de planifier l'agrandissement des aéroports et d'assurer des services de contrôle efficaces et efficaces. Outre le déploiement de nouvelles technologies au Canada, la surveillance dans les aéroports reste une priorité pour l'ACSTA, l'objectif étant de renforcer sa capacité d'assurer la sûreté du transport aérien.

Reconnaissance de l'expertise

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 raffermira et conservera la confiance du gouvernement, son actionnaire et organisme de réglementation, ainsi que celle des intervenants et du public voyageur.

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. Entre-temps, le maintien et l'amélioration de la sûreté reste sa principale priorité.



PENSER HORS DES SENTIERS BATTUS

Janis Jardine, une des chefs de point de contrôle à l'aéroport international de Victoria, a noté que plusieurs enfants deviennent visiblement troublés avant de passer au processus de contrôle. Non seulement ils doivent s'éloigner de la personne qui les accompagne, mais on leur demande de mettre leurs jouets ou autres articles précieux dans un bac en plastique.

Janis croyait qu'il fallait remédier à cela. Elle a donc acheté des autocollants très colorés qu'elle a placés sur quelques bacs en plastique qui seraient réservés aux enfants. Les enfants sont distraits par les autocollants et ne craignent plus de laisser leurs précieux articles dans le bac en plastique. Maintenant, les enfants ont hâte de placer leur ours ou leur poupée dans le bac orné d'autocollants amusants, de le voir entrer dans l'appareil de radioscopie puis en ressortir sain et sauf de l'autre côté.

La satisfaction de la clientèle est clairement une grande priorité pour Janis. Grâce à sa créativité et à son sens de l'initiative, le processus de contrôle de sûreté est devenu plus agréable pour les enfants et leurs parents, tout en rendant le travail de l'agent de contrôle un peu plus facile aux premières lignes. Un travail bien accompli!

MISE À L'ESSAI DE LA TECHNOLOGIE À ONDES MILLIMÉTRIQUES À L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE KELOWNA – DE JUIN 2008 À JANVIER 2009

Du 23 juin 2008 au 18 janvier 2009, l'ACSTA, l'aéroport international de Kelowna, Transports Canada et L3, un fournisseur de technologie, ont collaboré à la mise à l'essai d'une nouvelle technologie d'imagerie du corps appelée imagerie par ondes millimétriques. Utilisée en corrélation avec l'équipement actuel de radioscopie et de détection de traces au contrôle préembarquement, cette nouvelle technologie fournit un outil de contrôle supplémentaire à l'ACSTA et à ses agents de contrôle.

Le public voyageur a participé à l'essai de la nouvelle technologie sur une base entièrement volontaire.

Durant l'essai, l'ACSTA a recueilli des données et a évalué l'efficacité, l'amélioration de la sûreté et la commodité pour les voyageurs attribuables à la diminution des exigences de fouilles manuelles complètes. Les principales constatations du rapport issu de l'essai démontrent que la technologie est une amélioration importante du niveau de sûreté assuré par la technologie actuelle. Selon un sondage des passagers qui ont participé à l'essai, 95 % des passagers ont préféré la technologie à ondes millimétriques à la fouille manuelle.

Les passagers qui doivent se soumettre à des mesures de contrôle supplémentaires pourront toujours choisir entre la fouille manuelle et le portique du système d'imagerie à ondes millimétriques.

L'ACSTA a travaillé avec le Commissariat à la protection de la vie privée pour s'assurer que les facteurs relatifs à la vie privée ont été pris en ligne de compte lors de la mise en œuvre de l'essai. L'ACSTA continuera d'examiner les questions reliées à la protection de la vie privée dans tous les futurs projets de mise en œuvre de la technologie à ondes millimétriques.

COMPTE À REBOURS JUSQU'AUX JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2010 À VANCOUVER

L'ACSTA continue de travailler avec Transports Canada et d'autres partenaires gouvernementaux pour prendre des dispositions face aux exigences de contrôle accrues durant 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 pendant la durée des Jeux, l'ACSTA assurera la prestation de services de contrôle pour les passagers d'hydravions et d'hélicoptères, à l'aide de nouvelles unités de contrôle portatives (UCP). L'ACSTA a conclu un contrat pour la construction d'UCP; la conception du prototype a été approuvée et un prototype a été construit.

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 accueillir des milliers de visiteurs de partout dans le monde sur la scène internationale. L'ACSTA participe aux Jeux 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 du domaine de la sûreté.

NOUVELLE TECHNOLOGIE POUR LE CONTRÔLE PLUS EFFICACE DES LAG

L'ACSTA, l'administration aéroportuaire du Grand Toronto, Transports Canada et deux fournisseurs du secteur technologique ont collaboré à la mise à l'essai de détecteurs d'explosifs à main pour le contrôle des liquides, des aérosols et des gels aux voies de contrôle préembarquement au terminal 3 de l'aéroport international Pearson à Toronto. L'essai s'est déroulé du 11 février au 25 mars 2009. C'était la première fois qu'on mettait ce genre de technologie à l'essai dans le milieu de la sûreté aérienne au Canada et grâce à cet essai, l'ACSTA pourra recueillir de l'information et des données sur son efficacité, sa fiabilité, le débit, le rendement opérationnel et le taux d'alarmes.

Des essais similaires se poursuivent aux États-Unis. La participation des passagers à l'essai qui s'est déroulé pendant six semaines était sur une base entièrement volontaire.



GOVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

Le Conseil d'administration est responsable au sens large de l'administration 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 les activités de l'Administration respectent le mandat qui lui a été conféré par la loi et qu'elle rend des comptes au ministre d'État pour ce qui est des questions courantes.

Le Conseil d'administration est composé de 11 administrateurs, y compris le président, nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Quatre administrateurs sont des représentants de l'industrie; deux sont nommés par les membres de l'industrie du transport aérien et deux sont nommés par des représentants des exploitants d'aéroports. Les administrateurs n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction. Aucun administrateur n'est ni employé de l'ACSTA, ni 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 2008-2009, 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 Canadiens*. L'ACSTA satisfait à presque toutes les mesures qui relèvent d'elle. Le Conseil d'administration a commencé à élaborer un plan pour que l'ACSTA puisse tenir sa première réunion publique annuelle. On prévoit tenir la première réunion à l'automne 2010. Nous avons mis en œuvre un processus d'évaluation du Conseil d'administration et on a effectué la première évaluation. Le Conseil a poursuivi la mise à jour des pratiques de gouvernance de l'ACSTA. 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 lois, règlements, politiques, lignes directrices ou pratiques exemplaires recommandées, si elle a une incidence sur la gestion des sociétés d'État. Le Conseil d'administration divulgue de façon proactive les frais de déplacement et d'hébergement de tous les administrateurs dans le site Web de l'ACSTA. Chaque année, les administrateurs affirment avoir respecté le Code de conduite et d'éthique relatif aux administrateurs. Ce dernier est publié dans le site Web. Le directeur de la vérification interne relève du Comité de vérification,

ce qui renforce l'indépendance de cette fonction. Le vérificateur général du Canada est le vérificateur externe de l'ACSTA. Des représentants du Bureau du vérificateur général participent à chaque réunion du Comité de vérification.

Le Conseil d'administration est responsable de la gestion des affaires, des activités et d'autres aspects de l'ACSTA. Dans le cadre de ses responsabilités de gérance, le Conseil d'administration :

- est responsable d'engager le président et chef de la direction, d'approuver les objectifs du chef de la direction pour l'exercice financier, ainsi que d'évaluer son rendement;
- contribue à l'orientation stratégique du Plan d'entreprise et des priorités de l'ACSTA et l'approuve;
- s'assure que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- étudie et approuve le plan de relève des cadres supérieurs.

Le Conseil d'administration délègue bon nombre de ses responsabilités à quatre comités permanents : Le Comité de vérification, le Comité de gouvernance et des ressources humaines, le Comité de stratégie et le Comité du régime de retraite et des avantages sociaux. Le Comité de stratégie et le Comité du régime de retraite et des avantages sociaux ont été formés en 2008-2009. Les comités n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction. Chaque administrateur siège à au moins deux comités.

Comité	Nombre de réunions	Membres en date du 31 mars 2009	Activités régulières et faits saillants
Comité de vérification	4	Président : John Kaldeway Michael D. Campbell Denis Jacob Dora Koop Mike H. Shaikh D. Ian Glen	<ul style="list-style-type: none"> • a examiné les limites de la délégation des pouvoirs • a supervisé le plan et les rapports de vérification interne • a reçu le plan et le rapport de vérification externe • a examiné les états financiers annuels vérifiés ainsi que le rapport annuel • a examiné les budgets d'investissement et de fonctionnement compris dans le Plan d'entreprise de l'ACSTA • a examiné les données financières trimestrielles • a approuvé la politique sur les voyages des employés et la politique sur les activités d'accueil et les séances de travail des employés • a examiné le rapport d'étapes des systèmes de gestion de l'organisation et du plan d'amélioration des pratiques • a examiné le rapport d'étape du processus de certification du chef de la direction et du chef des services financiers • a examiné les principales politiques comptables, y compris les solutions de rechange, et les éventuelles estimations et décisions clés de gestion • a examiné l'élaboration et la mise en oeuvre par l'ACSTA d'un plan d'action afférent aux normes internationales d'information financière (IFRS)



Comité	Nombre de réunions	Membres en date du 31 mars 2009	Activités régulières et faits saillants
Gouvernance et ressources humaines	5	Président : Ron Patmore Gaetane C. Hains Gene McLean H. Glenn Rainbird Donald K. Robinson D. Ian Glen	<ul style="list-style-type: none"> • a recommandé la création d'un comité permanent pour aborder les questions de gouvernance liées aux deux régimes de retraite de l'ACSTA • 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 • a examiné le plan de relève des cadres supérieurs • a examiné la nouvelle structure organisationnelle en collaboration avec la direction et a recommandé son approbation auprès du Conseil • a examiné et appuyé la proposition de la direction d'adopter la philosophie de rémunération totale • a recommandé au Conseil la création d'un comité permanent pour aborder les questions stratégiques et le mandat des nouveaux comités
Comité de stratégie	1	Président : Denis Jacob D. Ian Glen John Kaldeway Dora Koop Gene McLean Ron Patmore H. Glenn Rainbird	<ul style="list-style-type: none"> • À cinq reprises durant l'exercice 2008-2009, l'ACSTA a mis sur pied un comité <i>ad hoc</i> de cinq administrateurs pour régler, en collaboration avec la direction, des questions stratégiques clés. Le comité était présidé par M. Denis Jacob. Le travail du comité <i>ad hoc</i> a occasionné la création du Comité de stratégie. Son mandat a été approuvé par la suite • a discuté avec la direction de la création d'un comité directeur sur la technologie et a examiné la liste de mises à l'essai, de projets pilotes et de mises à niveau de l'équipement présentement en cours • a discuté avec la direction du rendement des fournisseurs de services de contrôle et des risques connexes • a examiné le Plan d'entreprise et la demande de financement à long terme au gouvernement
Comité du régime de retraite et des avantages sociaux	1	Président : H. Glenn Rainbird Michael D. Campbell D. Ian Glen Gaetane C. Hains Donald K. Robinson Mike H. Shaikh	<ul style="list-style-type: none"> • a approuvé son mandat • a examiné les caractéristiques des régimes de retraite actuels et le cadre de gouvernance



Le Conseil rend compte de la gouvernance de la société

Le rôle du Conseil d'administration est de convertir la politique gouvernementale en opérations efficaces et conformes à l'éthique.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA

En date du 31 mars 2009, le Conseil d'administration de l'ACSTA était composé des onze membres suivants :

- D. Ian Glen, c.r., *président*
- Michael D. Campbell, *administrateur*
- Gaetane C. Hains, *administrateur*
- Denis Jacob, *administrateur*
- John Kaldewey, *administrateur*
- Dora Koop, *administrateur*
- Gene McLean, *administrateur*
- Ron Patmore, *administrateur*
- H. Glenn Rainbird, o.c., *administrateur*
- Donald K. Robinson, o.c., *administrateur*
- Mike H. Shaikh, FCA, *administrateur*

D. Ian Glen, c.r.

Président

M. Glen détient un baccalauréat ès arts de l'Université de Guelph et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's. Il a été admis au Barreau de l'Ontario en 1973 et nommé conseil de la reine en 1986. Il a débuté sa carrière juridique dans une pratique privée à Hunstville, en Ontario, puis a travaillé pour le ministère de la Justice de 1975 à 1987, date à laquelle il a été nommé sous solliciteur général adjoint, Direction de la police et de la sécurité, au ministère du Solliciteur général. M. Glen a occupé plusieurs postes supérieurs au gouvernement fédéral, y compris ceux de sous-ministre adjoint, au ministère de Citoyenneté et Immigration, sous-secrétaire du Cabinet (Opérations), sous-ministre d'Environnement Canada, et chef du Centre de la sûreté des télécommunications. Avant de prendre sa retraite de la fonction publique en 2006, il a occupé le poste de président de la Commission nationale des libérations conditionnelles. M. Glen a été nommé président du Conseil d'administration de l'ACSTA pour une période de cinq ans.

Michael D. Campbell

Administrateur

M. Campbell a œuvré dans le domaine de la gestion aéroportuaire dans le Canada atlantique pendant trente-six années. Il a travaillé à Goose Bay au Labrador et à Moncton au Nouveau-Brunswick. Il a occupé le poste de gestionnaire de l'aéroport à Saint John au Nouveau-Brunswick de 1978 à 1982. De 1982 à 2007, il a été président de l'aéroport de Charlottetown et a participé à la construction de la nouvelle aérogare et à la privatisation de l'aéroport qui est devenu une ressource communautaire importante au développement du tourisme et à la croissance des entreprises. M. Campbell a obtenu un baccalauréat ès sciences de l'Université de Saint-Dunstan et il possède une accréditation en tant que directeur d'aéroport. Il est également diplômé du cours de gestion des transports de Transports Canada. M. Campbell continue d'œuvrer dans le milieu des affaires en siégeant à divers comités et conseils, notamment le Charlottetown Harbour Authority and Rotary International. Il a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA à titre de représentant du Conseil des aéroports du Canada (CAC).



Gaetane C. Hains

Administrateur

Mme Hains est attachée d'enseignement à plein temps en gestion des ressources humaines à l'École des hautes études commerciales de Montréal (HEC Montréal). Elle a auparavant été vice-présidente des ressources humaines à la société Les Systèmes Proxima Ltée. Au cours de sa carrière, Mme Hains a occupé plusieurs postes clés rattachés aux ressources humaines dans des sociétés telles que MetroNet Communications, Les Modes Shirmax Ltée, la Communauté urbaine de Montréal, VIA Rail Canada, Montréal Trust, Gaz Métropolitain et Pneus Michelin. Elle a aussi fait partie des conseils d'administration de plusieurs sociétés. Mme Hains détient une maîtrise en administration des affaires de l'Université du Québec à Montréal et un baccalauréat en sciences de l'Université de Montréal.



Denis Jacob

Administrateur

M. Jacob est diplômé en administration et en comptabilité de l'Université du Québec à Montréal et travaille en ce moment comme consultant. Il a entrepris sa carrière à Hydro-Québec, à la division responsable de la flotte d'hélicoptères, et a ensuite été analyste financier et consultant en aviation pour Quebecair et Expair International. En 1989, M. Jacob est entré chez Air Transat comme directeur des finances, des ventes et du marketing. Il est ensuite devenu président et chef de la direction de la compagnie. De 2002 à 2003, il a été vice-président principal de la division du transport aérien de Transat A.T. Inc. M. Jacob a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA à titre de représentant de l'Association du transport aérien du Canada pour une période de deux ans.



John Kaldeway

Administrateur

De 2004 à 2007, M. Kaldeway a occupé le poste de président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) où il était responsable de la gestion de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. De 1974 à 1996, il a occupé plusieurs postes de plus en plus importants à Transports Canada. Il a été directeur de l'exploitation aéroportuaire à l'aéroport international Lester B. Pearson, de 1991 à 1996. En 1996, à la suite de la cession de l'aéroport de Transports Canada à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, il a joint les rangs de l'AAGT comme directeur des opérations et plus tard est devenu vice-président des opérations et de l'entretien. M. Kaldeway a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA à titre de représentant du Conseil des aéroports du Canada (CAC).



Dora Koop

Administrateur

Mme Koop a obtenu un diplôme en droit de l'Université de l'Alberta ainsi qu'une maîtrise en gestion des affaires de l'Université McGill. Mme Koop est présentement la directrice des Solutions d'entreprise à l'Institut international des cadres de l'Université McGill, gestionnaire du Programme sur le leadership à l'échelle mondiale et elle offre des services d'expert-conseil en gouvernance et en gestion. Auparavant, elle a occupé divers postes de niveaux supérieurs au sein du gouvernement fédéral et de plusieurs compagnies et organisations telles que FONOROLA Inc. Mme Koop est membre du conseil d'administration du Comité central mennonite du Canada, Organisation internationale de secours humanitaire. Elle a siégé au comité de l'Institut des administrateurs de sociétés, section du Québec et, pendant plusieurs années, elle a été membre du comité de nomination des prix de distinction pour les femmes du YMCA. Elle a été nommée au conseil d'administration de l'ACSTA pour une période de quatre ans.



Gene McLean

Administrateur

M. McLean est conseiller exécutif en sécurité et mandant de la firme McLean Security Advisory & Associates Inc. Il a été vice-président et chef de la sécurité à TELUS Communications où il a participé à l'établissement de la politique et des procédures de sécurité nationale. Il a également été directeur de la sécurité à l'Association des banquiers canadiens et a été membre de la GRC pendant 25 ans. M. McLean siège au conseil consultatif du programme d'éducation de la faculté de juricomptabilité de l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique et au comité consultatif du Collège universitaire Concordia de l'Alberta. Il est également membre du conseil consultatif de sécurité outre-mer. M. McLean est directeur à la Society for the Policing of Cyberspace (POLCYB) et est membre du conseil de l'AFI-International, un groupe de gestion et d'intervention en cas de crises. Il a rempli les exigences académiques du programme de principes essentiels de gouvernance des administrateurs de l'École de gestion Telfer. M. McLean a reçu récemment le prix d'« Administrateur de l'année » du magazine *Canadian Security*. En mai 2009, il a été nommé président de la Société canadienne de la sûreté industrielle. Il a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA au mois d'octobre 2007 pour une période de trois ans.



Ron Patmore

Administrateur

M. Patmore est retraité de Skyservice Airlines Inc. où il occupait le poste d'administrateur délégué/président. Il est l'un des administrateurs d'autres compagnies de Skyservice, soit Sky Service FBO Inc., Skyservice Aviation Inc. et Skyservice Investments Inc. M. Patmore a fait ses débuts dans l'industrie du transport aérien en 1973 chez Nordair à Montréal. Il a occupé divers postes de gestion dans les acquisitions, l'approvisionnement et l'exploitation, et a gravi les échelons jusqu'au poste de vice-président du marketing et des ventes et vice-président de la Région de l'Ontario, poste qu'il a occupé jusqu'en 1987. M. Patmore a fondé Ontario Express et en est devenu le président et chef de la direction. En 1993 et 1994, il a participé à la planification et à la mise en œuvre du lancement de Skyservice Airlines en collaboration avec Skyservice Group, et il l'a gérée jusqu'à sa retraite en 2002. Il a siégé à divers conseils et comités, notamment la Hamilton and District Chamber of Commerce, l'Ontario Chamber of Commerce, Crime Stoppers, Outward Bound, l'ATAC et le comité *ad hoc* pour l'aménagement de l'aéroport de Hamilton. M. Patmore a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA à titre de représentant de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC).



H. Glenn Rainbird, O.C.

Administrateur

M. Rainbird a acquis une expérience considérable en gouvernance dans l'exercice de ses fonctions de direction pendant plus de trente ans. Il a siégé aux conseils d'administration des secteurs privé, public et bénévole et a été le président de conseils et de comités. Il a exercé des fonctions de direction chez Imperial Oil et Nortel Networks. En 2001, il a terminé sa carrière dans le milieu des affaires comme président et chef de la direction de TRILabs, un consortium de recherche en technologie de l'information et de communications. M. Rainbird a été membre du conseil d'administration de l'Edmonton Regional Airports Authority pendant sept ans et il en a été le président de 2002 à 2003. En plus d'avoir été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA pour une période de trois ans, il est actuellement président de la société Veridian, distributeur d'énergie électrique, et il est membre du conseil consultatif du chef d'état-major de la Force aérienne du Canada. M. Rainbird a obtenu une maîtrise en administration des affaires et un baccalauréat ès sciences en génie civil de l'Université Queen's. Il a été nommé officier de l'Ordre du Canada en 2003.



Donald K. Robinson, O.C.

Administrateur

M. Robinson est un avocat à la retraite qui a été reçu au Barreau du Nouveau-Brunswick en 1964 et au Barreau de l'Ontario en 1966. Il a été nommé conseil de la Reine en 1979. Il a non seulement été associé de son cabinet d'avocats, mais il a aussi occupé des postes supérieurs à titre de directeur, vice-président, secrétaire et avocat général dans plusieurs compagnies internationales. Il a aussi été président des comités exécutifs de plusieurs organismes, notamment l'Association canadienne des commissions de police, l'Ontario Association of Police Boards et le Halton Regional Police Services Board. M. Robinson a été membre du Barreau du Nouveau-Brunswick, du Barreau du Haut-Canada, de la York County Law Association, du Conseil canadien de droit international et de l'Association du Barreau canadien où il a siégé aux comités provinciaux et nationaux. Il a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA pour une période de trois ans.



Mike H. Shaikh, FCA

Administrateur

M. Shaikh est comptable agréé à Calgary. Il occupe le poste de directeur au sein de divers organismes privés, publics et à but non lucratif. Il est présentement membre du conseil de *EducationMatters*, un groupe du Calgary Public School Board Trust, membre des conseils de l'Association canadienne des commissions de police et conseiller honoraire en investissements au gouvernement du Pakistan. Il est vice-président de la Calgary Police Commission et directeur de l'Alberta Law Enforcement Response Team. Il a été nommé au conseil des gouverneurs de la Chartered Accountants' Education Foundation et il a agi à titre de sénateur à l'Université de Calgary et membre du conseil de l'Alberta Securities Commission et de la Calgary Parking Authority.

Rémunération, dépenses et présence aux réunions du Conseil d'administration

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité quotidienne aux administrateurs et au président, le montant desquels est fixé par le gouverneur en conseil, 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.

Membre du Conseil d'administration	Acompte (A)	Indemnité quotidienne (B)	Rémunération totale (A+B)	Frais de déplacement et dépenses connexes
D. Ian Glen (président)	10 800 \$	44 100 \$	54 900 \$	- \$
Michael D. Campbell	5 400 \$	8 775 \$	14 175 \$	15 383 \$
Gaetane C. Hains	5 400 \$	6 435 \$	11 835 \$	2 588 \$
Denis Jacob	5 400 \$	18 915 \$	24 315 \$	11 422 \$
John Kaldeway	5 400 \$	13 650 \$	19 050 \$	10 373 \$
Dora Koop	5 400 \$	5 265 \$	10 665 \$	3 246 \$
Gene McLean	5 400 \$	7 020 \$	12 420 \$	7 599 \$
Ron Patmore	5 400 \$	7 215 \$	12 615 \$	9 214 \$
H. Glenn Rainbird	5 400 \$	10 140 \$	15 540 \$	5 494 \$
Donald K. Robinson	5 400 \$	6 435 \$	11 835 \$	3 991 \$
Mike Shaikh ^a	5 192 \$	7 605 \$	12 797 \$	17 640 \$
TOTAL	64 592 \$	135 555 \$	200 147 \$	86 952 \$

^a Le mandat de M. Shaikh a débuté en avril 2008

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 200 147 \$ en 2008-2009, comparativement à 197 123 \$ en 2007-2008. Le montant total des frais de déplacement et des dépenses connexes du Conseil d'administration en 2008-2009 s'élève à 86 952 \$, comparativement à 132 168 \$ en 2007-2008. 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	Régime de retraite et des avantages sociaux	Stratégie	Ad Hoc
D. Ian Glen ²	11/11	5/5	4/4	1/1	1/1	4/5
Michal D. Campbell	11/11	1/1	4/4			
Gaetane C. Hains	8/11	5/5		1/1		
Denis Jacob ⁶	11/11		4/4		1/1	5/5
John Kaldeway ³	8/11	5/5	4/4		1/1	4/5
Dora Koop	8/11	1/1	3/4		0/1	5/5
Gene McLean	10/11		3/4		1/1	
Ron Patmore ⁴	9/11	5/5			0/1	
H. Glenn Rainbird ⁵	11/11	5/5		1/1	1/1	4/5
Donald K. Robinson	8/11	5/5				
Mike Shaikh	10/11	1/1	4/4	1/1		

¹ La présence au Conseil d'administration est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou de ce comité.

² Membre de tous les comités du Conseil d'administration

³ Président du Comité de vérification

⁴ Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

⁵ Président du Comité du régime de retraite et des avantages sociaux

⁶ Président du Comité de stratégie





La haute direction

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 2009) :





Kevin McGarr

Président et chef de la direction

M. McGarr détient une maîtrise en administration des affaires au programme de l'aviation internationale de l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia. Il a terminé le Programme de formation en administration de l'Institut des administrateurs de sociétés. Avant de se joindre à l'ACSTA, M. McGarr a travaillé pendant plus de 26 ans au sein du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, où il s'est illustré dans la lutte contre le crime organisé. En reconnaissance de ses efforts pour combattre le crime organisé, le gouverneur général lui a accordé la Médaille du service méritoire en 1997. Après sa carrière dans les forces de l'ordre, de 1996 à 2002, M. McGarr a travaillé au sein d'une entreprise de services professionnels où il était chargé de la détection et de la prévention des délits d'entreprise et des malversations financières.

M. McGarr s'est joint à l'ACSTA en janvier 2003 en tant que directeur de l'élaboration et de la mise en œuvre du programme d'identification de sûreté doté d'une technologie biométrique, au même titre que l'élaboration du programme de contrôle de sûreté des non-passagers visant à améliorer le contrôle d'accès aux aéroports. En 2004, il a été promu au poste de vice-président, Risque et qualité et plus tard, il a été nommé vice-président et chef de la technologie. En 2006, il a été promu au poste de vice-président exécutif et chef des opérations chargé de superviser l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie globale de l'ACSTA.

Le 5 novembre 2008, le Conseil d'administration de l'ACSTA a annoncé la nomination de M. McGarr au poste de président et chef de la direction. Avant sa nomination, qui est entrée en vigueur le 15 septembre 2008, M. McGarr occupait le poste à titre intérimaire.



Renée Légaré

Vice-présidente principale, Capital humain

Mme Légaré est entrée au service de l'ACSTA au tout début de son existence, en juin 2002. Elle a occupé plusieurs postes de niveaux supérieurs au sein de l'organisation avant d'être promue au poste de vice-présidente, Capital humain, en avril 2006. De mai 2008 à février 2009, Mme Légaré était vice-présidente exécutive et chef des opérations par intérim où elle a assumé la surveillance de toutes les opérations de l'ACSTA.

Au cours de sa carrière à l'ACSTA, Mme Légaré a développé le cadre de travail des Ressources humaines de l'ACSTA qui a permis de recruter plus de 300 employés talentueux. Elle a participé à l'élaboration et à la mise en œuvre des régimes de retraite et d'avantages sociaux des employés de l'ACSTA. Mme Légaré a supervisé l'élaboration de plusieurs programmes au sein de l'ACSTA, dont le programme de mentorat, le programme de fierté et de reconnaissance, le programme de gestion du rendement et le programme de formation et de certification de l'ACSTA pour plus de 6 000 agents de contrôle au pays.

Mme Légaré a débuté sa carrière au ministère du Développement des ressources humaines en 1989 comme économiste à la Direction générale des politiques stratégiques. En 1997, elle s'est jointe à l'équipe de la Direction de l'évaluation des programmes de Transports Canada pour ensuite passer à la Direction générale de la politique maritime où elle a occupé divers postes.

Mme Légaré possède une maîtrise en relations industrielles de l'Université du Québec en Outaouais et un baccalauréat spécialisé en sciences économiques de l'Université de Sherbrooke. Mme Légaré a récemment terminé le programme de formation en administration de l'Institut des administrateurs de sociétés et fait un doctorat en relations industrielles.



Yves Duguay

Vice-président principal, Opérations

M. Duguay est entré au service de l'ACSTA en septembre 2007. Il est responsable de toutes les opérations de contrôle des passagers, des non-passagers et des bagages enregistrés dans les 89 aéroports désignés du Canada. Avec l'aide de son équipe dévouée et professionnelle, il est également responsable de la surveillance et de la gestion des contrats de services de contrôle et du personnel de contrôle de l'ACSTA. Il a récemment lancé une stratégie pour introduire une culture d'excellence opérationnelle dans les opérations de contrôle.

Avant de se joindre à l'ACSTA, M. Duguay a débuté sa carrière comme professionnel de la sûreté au sein de la Gendarmerie royale du Canada où il a servi les Canadiens dans plusieurs provinces dans des postes de niveaux supérieurs. Par la suite, M. Duguay s'est joint à Air Canada en 2000 pour participer à la fusion d'Air Canada et Canadian Airlines. Il a dirigé le service de sécurité d'Air Canada après l'incident tragique du 11 septembre 2001. Sous sa direction, on a mis en place un système de gestion de la sûreté qui favorisait la sûreté comme l'une des valeurs fondamentales de l'entreprise.

M. Duguay a obtenu un certificat en gestion et en informatique de l'Université de Montréal et un certificat en sécurité et en sûreté de l'aviation de la George Washington University. Il termine actuellement le programme de formation en administration de l'Institut des administrateurs de sociétés. M. Duguay vient d'être accepté au programme MBA pour les cadres de l'Université McGill.

John Stroud

Vice-président, Stratégie et communications

Dans ce poste qu'il occupe depuis décembre 2007, M. Stroud est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie globale, du programme de la mesure du rendement, des plans et des rapports intégrés, de la gestion du risque et des communications.

Avant de se joindre à l'ACSTA en avril 2002, M. Stroud a travaillé à Transports Canada dans le cadre du projet de conception et de création de l'ACSTA. Il a entrepris sa carrière de fonctionnaire en 2000 au ministère du Développement des ressources humaines comme analyste en politiques. De 1997 à 1998, il a été commis juridique à la Cour d'appel de l'Ontario.

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

Mike Saunders

Vice-président et chef de la technologie

M. Saunders est responsable du déploiement et de l'entretien d'un réseau complexe d'équipements de contrôle de sûreté en appui aux opérations de contrôle de sûreté uniformes et efficaces dans les 89 aéroports désignés du Canada. Il est également responsable des besoins en gestion de l'information et en technologie de l'information de l'organisation.

Avant de se joindre à l'ACSTA en juillet 2008, il a occupé divers rôles à la Gendarmerie royale du Canada pendant 28 ans, le plus récent étant celui de dirigeant principal de l'information. Il était responsable de pratiquement tous les aspects de la gestion de l'information et de la technologie de l'information, ainsi que de la surveillance de systèmes essentiels à la sécurité et à la protection des citoyens canadiens. Il a également occupé un nombre de postes de niveaux supérieurs, notamment dans les secteurs des opérations internationales, des délits commerciaux, des enquêtes sur les drogues, de la sécurité nationale et des services exécutifs.

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



Mario Malouin

Vice-président et chef des services financiers

M. Malouin assume le rôle de cadre dirigeant principalement responsable de la gestion des risques financiers de l'organisation, de la planification financière et des états financiers à l'intention de la haute direction, du Conseil d'administration et du Parlement.

M. Malouin s'est joint à l'ACSTA en 2006 en tant que vérificateur interne de l'ACSTA. Il a ensuite été nommé secrétaire de la société en février 2007 et vice-président et chef des services financiers en janvier 2009. Avant son arrivée à l'ACSTA, M. Malouin occupait le poste de directeur principal au Bureau du vérificateur général.

M. Malouin a obtenu un diplôme en administration des affaires avec spécialisation en comptabilité de l'Université Laval 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. M. Malouin enseigne à l'Université du Québec en Outaouais dans le cadre du programme d'études supérieures des candidats au programme de comptables agréés.



Lise Patry

Avocate générale et secrétaire de la société

Mme Patry s'est jointe à l'ACSTA en décembre 2002. Avant qu'on lui ait confié ses responsabilités actuelles, Mme Patry a occupé plusieurs postes au sein de l'Administration, notamment celui de vice-présidente et chef de la technologie, de septembre 2006 à février 2008.

Mme Patry a reçu la mention magna cum laude en génie chimique de l'Université d'Ottawa (1988) et elle a obtenu un diplôme en droit de l'Université McGill (1994).

Mme Patry a débuté sa carrière comme expert-conseil en systèmes d'information chez Andersen Consulting (maintenant Accenture). Elle a travaillé pendant plusieurs années comme avocate dans le domaine de la propriété intellectuelle et l'octroi de licences techniques chez Gowlings LLP. Elle a ensuite été avocate en chef spécialisée en droit commercial au sein de l'équipe de gestion d'approvisionnement mondiale de la société JDS Uniphase, entreprise mondiale de fabrication de fibres optiques. Mme Patry est diplômée du Programme de gestion en sûreté aérienne de l'OACI depuis 2005 et elle a terminé le programme de formation en administration de l'Institut des administrateurs de sociétés en 2007.

Rapport sur les exigences de la *Loi sur les 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*.

Le Comité de la haute direction de l'ACSTA est d'avis que le respect des droits linguistiques du public et des employés fait partie intégrante d'une gestion opérationnelle efficace. Servir les passagers dans la langue officielle de leur choix est au cœur d'un bon service à la clientèle. L'Administration s'est engagée à améliorer sans cesse le niveau de service et à s'assurer que le public est servi dans les deux langues officielles.

En partenariat avec les fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA doit assurer la prestation de services bilingues aux points de contrôle des aéroports où le bilinguisme est un prérequis. Conformément à la *Loi sur les langues officielles*, l'ACSTA assure les communications et les services au public dans les deux langues officielles aux aéroports dont le volume de passagers dépasse un million et aux aéroports où la demande de services dans une langue minoritaire représente au moins 5 % de la demande générale.

En 2008, l'ACSTA a rempli son obligation législative de développer et d'effectuer une évaluation de la demande de service dans les deux langues officielles aux points de contrôle. Les résultats du sondage assureront le respect continu de l'ACSTA à fournir des services aux passagers dans les deux langues officielles.

De plus, le nouveau programme de breffage de quart hebdomadaire rappelle régulièrement aux agents de contrôle d'assumer leur responsabilité en offrant le service dans la langue officielle du choix du passager tout au long du processus de contrôle.

Cette année encore, l'ACSTA a appuyé Les Rendez-vous de la Francophonie de 2009 et y a participé avec fierté. Durant les festivités, l'ACSTA a fait la promotion de l'avancement des collectivités francophones minoritaires en proposant diverses initiatives pour inviter les employés à participer à des activités, organisées partout au Canada, visant à souligner le dynamisme et la vitalité des francophones.

En prévision des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, le groupe de travail de l'ACSTA s'assurera que les obligations en matière de langues officielles font partie du processus de planification et de prise de décisions dans le cadre des opérations de contrôle de sûreté dans les aéroports désignés.

L'ACSTA est fière de ses réalisations à l'égard des langues officielles et continue à promouvoir l'utilisation des langues officielles dans ses bureaux et dans les aéroports partout au 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 2008 et le 31 mars 2009, l'ACSTA a reçu 39 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute la demande de l'an dernier qui n'a pas encore été réglée, l'ACSTA devait répondre à 40 demandes.

Au total, 29 de ces demandes ont été réglées au cours de l'exercice et 11 ont été reportées à l'exercice 2009-2010. En outre, l'ACSTA a reçu six 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 cinq nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Toutes ces demandes ont été traitées et aucune n'a été reportée à l'exercice suivant.

Équité en matière d'emploi

L'ACSTA connaît les exigences en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et elle s'engage à cultiver une main-d'œuvre compétente et diversifiée, représentative de la société canadienne. L'engagement de l'ACSTA à créer et à maintenir un environnement positif qui valorise et respecte les différences de chacun est le même. Elle croit que chacun devrait avoir le droit et la possibilité de développer son plein potentiel dans un milieu sécuritaire et inclusif, exempt d'obstacles et de préjugés.

Pour l'aider à réaliser cet objectif, l'ACSTA a organisé des soupers culturels (nouvel an vietnamien, soirée persane); elle a sensibilisé les employés au diverses cultures et religions et aux questions de diversité par le biais du site Intranet. Elle a, de plus, dispensé une formation en matière de diversité; elle a développé des produits de communication comme des dépliants et des signets; elle a créé une section sur la diversité sur le site Intranet; et elle a consacré une séance de réflexion des employés au thème de la diversité. Ces mesures visaient à approfondir les connaissances des employés sur l'importance de favoriser la diversité et de conscientiser les employés au sujet de la valeur de promouvoir l'inclusion ici à l'ACSTA.

Suite à un examen effectué par le Conseil sur la diversité, le plan d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA a été prolongé pour un an en 2008-2009. Il sera mis à jour tôt en 2009-2010 après avoir fait une nouvelle analyse de la main-d'œuvre fondée sur les résultats du recensement de 2006.

L'ACSTA tient également à s'assurer que ses pratiques opérationnelles sont inclusives à l'égard des voyageurs aériens. L'ACSTA a accueilli des membres du Comité paralympique canadien, à l'aube des Jeux paralympiques de 2010 à Vancouver. Les Jeux paralympiques serviront de point de départ à l'examen du processus de contrôle dans le contexte des défis auxquels font face les athlètes paralympiques. L'ACSTA pourra ainsi déterminer comment améliorer le processus pour satisfaire aux besoins de toutes les personnes qui ont un handicap.



Partie 1 – Aperçu de la société

A. Contexte de l'ACSTA

L'ACSTA est responsable du contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs effets avant qu'ils n'aient accès à l'aéronef ou aux zones réglementées des aéroports. Dans ce but, l'ACSTA mène les quatre activités suivantes conformément à son mandat :

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

À l'aube de sa huitième année d'activités, l'ACSTA se concentre sur la formation et le perfectionnement des agents de contrôle, sur des initiatives pour prévenir les menaces contre le système de transport aérien, et sur la gestion et le déploiement de matériel.

L'ACSTA continue d'assurer les services en faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle. À la fin de 2008, un examen effectué par une partie indépendante a confirmé que la sous-traitance à des fournisseurs de services de contrôle constituait toujours le moyen le plus efficient et le plus efficace d'assurer la prestation des services de contrôle de la sûreté aérienne.

B. Menaces et risques

Les bulletins de renseignements nationaux confirment que le terrorisme constitue toujours une menace à la sécurité et à la sûreté de la population canadienne. De plus, les bulletins de renseignements et les événements nationaux et internationaux confirment que l'aviation civile est toujours une cible privilégiée par les terroristes à l'échelle mondiale. Les attaques terroristes contre les aéronefs commerciaux de passagers demeurent la principale menace terroriste contre l'aviation canadienne.

Les vulnérabilités des systèmes de sûreté aérienne au Canada sont bien documentées dans plusieurs rapports importants, y compris le Rapport du Comité consultatif sur l'examen de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* de 2006, ainsi que les rapports et les observations de plusieurs comités parlementaires.

C. Conjoncture économique

Alors que l'exercice 2008-2009 se termine, le monde subit sa première récession globale depuis une génération. La crise des liquidités déclenchée en septembre 2008 par l'effondrement de quelques banques d'investissement américaines s'est étendue aux entreprises et aux consommateurs à l'échelle mondiale. Cela a entraîné une incertitude économique, une hausse du chômage et une réduction des revenus disponibles.

Le ralentissement économique mondial a eu une incidence négative sur l'industrie aéronautique. Transports Canada estime que le volume total de passagers au Canada diminuera de 5,5 % en 2009 comparativement à 2008. Cependant, pour les quatre années suivantes, Transports Canada estime que le trafic aérien devrait augmenter de 1,3 % à 6,2 % annuellement, avec la reprise de l'économie. En prévision de cette hausse, de nombreux aéroports ont l'intention de poursuivre leurs projets d'agrandissement. Ces projets d'agrandissement exigeront la mise en œuvre de matériel de contrôle et l'affectation de personnel aux nouveaux points et voies de contrôle.

D. Normes internationales d'information financière (IFRS)

En mars 2009, le Conseil canadien des normes comptables a publié un exposé-sondage intitulé « Adoption des IFRS au Canada II », qui fait référence au projet du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) afin de clarifier la source des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les organismes contrôlés par le gouvernement, tels que l'ACSTA. Parmi les solutions de rechange contemplées (même si elles peuvent être modifiées) par le CCSP, l'ACSTA serait libre de choisir entre le *Manuel de comptabilité pour le secteur public de l'ICCA* et les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme fondement comptable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. L'ACSTA a l'intention d'adopter les IFRS pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012 et de présenter des chiffres correspondants pour 2011.

Le plan de transition de l'ACSTA comprend trois étapes : la planification, l'élaboration et la mise en œuvre. L'étape de planification a été réalisée au cours de l'exercice 2008-2009 et comportait la mise en place d'une structure officielle de gouvernance du projet. Cette structure de gouvernance comprend un comité directeur composé de cadres supérieurs responsables des finances, des ressources humaines, de la technologie et des opérations. Une équipe pluridisciplinaire des IFRS a été mise sur pied et est appuyée par un cabinet comptable national indépendant qui fournit des interprétations techniques et d'autres services au besoin. Dans le cadre de l'étape de planification, une évaluation sommaire des principales différences entre les PCGR canadiens et les IFRS a été effectuée.

L'étape d'élaboration sera achevée au début de l'exercice 2009-2010 et comprend la préparation d'évaluations détaillées pour connaître l'incidence éventuelle de l'adoption des IFRS sur les méthodes comptables, les rapports financiers, les processus opérationnels, les systèmes d'information et les contrôles internes. Au cours de l'étape d'élaboration, l'ACSTA a donné une formation aux principaux employés et continuera de le faire pendant toute la transition. Des mises à jour régulières sur l'avancement du plan de transition sont communiquées au Comité de vérification du Conseil d'administration.

L'étape de mise en œuvre du plan de transition débutera au cours du deuxième trimestre de 2009-2010 et se poursuivra pendant tout l'exercice 2010-2011. Cette étape comprendra la mise en œuvre des modifications requises pour appliquer les nouvelles normes. Tout au long de ce processus, l'ACSTA continuera de surveiller tous les projets proposés et en cours de l'International Accounting Standards Board afin d'évaluer l'incidence des changements à venir sur l'organisation.

E. Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État qui a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACSTA)*. Elle est assujettie aux lois et règlements fédéraux, y compris la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*.

Partie 2

Mission, vision et stratégie

A. Mission

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

B. Vision

La vision de l'ACSTA est d'être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en s'acquittant de sa mission et en s'engageant à atteindre l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel.

C. Stratégie

Afin de rendre le réseau de transport aérien au Canada encore plus sûr, l'ACSTA poursuit une stratégie afin de garantir qu'elle respecte son mandat d'administration de la sûreté du transport aérien, à savoir affecter ses ressources et mener des activités de manière stratégique afin d'améliorer continuellement sa capacité de remplir sa mission. L'ACSTA s'est concentrée sur trois résultats stratégiques afin de s'acquitter de ses obligations en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, à savoir la sûreté à la mesure du client, le renforcement de la capacité et la reconnaissance de l'expertise. Chaque initiative que l'ACSTA entreprend contribue à l'atteinte d'un ou plusieurs de ces résultats stratégiques.

L'ACSTA reconnaît également l'importance d'établir des relations solides et durables avec les principaux intervenants à l'échelle nationale, tels que les fournisseurs de services de contrôle, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les passagers, les services de police et les autres institutions gouvernementales.

Partie 3 – Capacité de remplir son mandat

A. Risques

L'ACSTA est exposée à divers risques liés à la sûreté du transport aérien. S'ils ne sont pas réduits de manière adéquate, ces risques pourraient empêcher l'ACSTA de remplir son mandat.

L'ACSTA reconnaît qu'elle a un rôle à jouer dans le système de sûreté aérienne dans son ensemble. Cependant, l'ACSTA n'est pas un organisme de renseignements. Elle participe aux évaluations des risques pour le système de sûreté aérienne, mais elle n'en est pas responsable. Les données de ces évaluations des risques ont une incidence sur les activités de l'ACSTA et sur sa stratégie. Transports Canada a confié à l'ACSTA le mandat de répondre aux menaces précises qui sont déterminées par les organismes de renseignements.

La responsabilité de la mise en oeuvre d'un cadre de gestion des risques est partagée entre le Conseil d'administration, le Comité de vérification du Conseil d'administration et le Comité de la haute direction. Chaque groupe appuie intégralement les stratégies d'atténuation des risques de l'ACSTA.

Le Conseil d'administration s'assure que la direction identifie, surveille et gère les risques auxquels l'ACSTA fait face. Il veille également à ce que la direction l'informe de tout changement du profil de risques au cours de séances d'information régulières.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration est responsable de superviser les contrôles et les pratiques en matière de gestion des risques en :

- examinant tous les changements internes et externes identifiés par la direction qui pourraient avoir une incidence sur la réalisation du plan stratégique de l'ACSTA;
- s'assurant que la direction applique une méthode d'identification et d'évaluation des risques auxquels l'ACSTA fait face;
- discutant des résultats des évaluations des risques avec la direction et les vérificateurs internes;

- veillant à ce que la direction mette en place des contrôles et des mesures qui atténuent les principaux risques dans la mesure du possible;
- examinant le plan d'entreprise, le rapport de gestion, le rapport annuel, les états financiers et les systèmes de contrôle.

Le président et chef de la direction a la responsabilité de s'assurer que le risque est évalué et géré à l'échelle de l'organisation. Le Comité de la haute direction est chargé de déterminer et de surveiller les principaux risques de l'ACSTA, de fournir des directives claires relatives aux niveaux de tolérance aux risques et de s'assurer que des contrôles et des stratégies d'atténuation appropriés sont mis en oeuvre pour gérer les risques. Il favorise l'instauration d'une culture positive de gestion des risques et communique les risques à l'ensemble de l'organisation.

En 2008-2009, le Comité de la haute direction a identifié les principaux risques suivants qui pourraient empêcher l'ACSTA de remplir son mandat :

Les renseignements sur les menaces et les risques ne sont pas communiqués en temps opportun ou ne sont pas exacts

L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec d'autres organismes de sécurité afin d'échanger des connaissances et d'établir des procédures pour assurer des communications exactes et en temps opportun dans l'éventualité d'un attentat. De plus, l'ACSTA examine et améliore continuellement les procédures internes de diffusion des renseignements aux agents de contrôle de première ligne.

Des fonds insuffisants pour faire respecter les normes opérationnelles

L'ACSTA pourrait ne pas être en mesure d'intervenir face aux menaces nouvelles et changeantes en raison de l'incertitude de son financement après 2009-2010. L'ACSTA prévoit travailler de concert avec Transports Canada pour obtenir du gouvernement du Canada un financement additionnel à long terme pour l'exercice 2010-2011 et les exercices suivants.

Interruption du travail des agents de contrôle

Dans le cadre de la négociation de conventions collectives avec les syndicats des agents de contrôle, il y a toujours un risque inhérent de déclenchement de grève, ce qui entraînerait l'arrêt de travail des agents de contrôle. Afin d'atténuer ce risque d'interruption du travail, l'ACSTA travaille en étroite collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle et met en place des programmes qui améliorent la satisfaction professionnelle. Un financement durable à long terme permettrait à l'ACSTA de conclure des ententes à long terme avec ses fournisseurs de services de contrôle. De telles ententes exigeraient que les fournisseurs de services de contrôle effectuent des investissements importants qui amélioreraient la stabilité des services assurés par des tiers.

Impossibilité d'acquies un matériel de contrôle et l'expertise connexe

L'ACSTA pourrait ne pas pouvoir s'approvisionner en matériel sur le marché en raison du nombre limité de fournisseurs possédant l'expertise recherchée. Il existe un nombre limité de fournisseurs qui peuvent fournir à l'ACSTA le matériel de contrôle approuvé par Transports Canada. De plus, l'ACSTA doit obtenir une approbation conformément à la réglementation avant de sélectionner un nouveau fournisseur de matériel. Afin d'atténuer ce risque, l'ACSTA a signé récemment un protocole d'entente avec Transports Canada, qui donne à l'ACSTA plus de souplesse en matière de sélection des fournisseurs de matériel de contrôle. De plus, l'ACSTA continue d'affecter plus de ressources internes à l'entretien et au soutien du matériel afin de renforcer les compétences techniques internes.

B. Activités de contrôle essentielles

Une pierre angulaire de la sûreté aérienne contemporaine est le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels afin de détecter la présence d'articles interdits qui peuvent être apportés à bord de l'aéronef ou dans les zones réglementées de l'aéroport. Les éléments clés pour la prestation du mandat de l'ACSTA incluent l'effectif des agents de contrôle et le plan de mise en oeuvre des immobilisations.

Effectif des agents de contrôle

L'ACSTA doit avoir des procédures de contrôle rigoureuses afin de contrôler tous les passagers et leurs bagages aux aéroports. Les opérations de contrôle doivent répondre aux exigences réglementaires et aux besoins des principaux intervenants tels que les passagers, les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens.

Les agents de contrôle jouent un rôle primordial dans l'identification des menaces à la sûreté aérienne en contrôlant les passagers avant qu'ils ne pénètrent dans l'aéronef, en contrôlant les non-passagers aux points de contrôle dans les aéroports et en prenant les principales décisions d'évaluation des risques lors de l'utilisation du matériel de contrôle des bagages enregistrés. Compte tenu de ce fait, des ressources importantes ont été allouées afin de renforcer l'effectif des agents de contrôle. Parmi les principales réalisations pour 2008-2009 et celles planifiées pour 2009-2010, signalons :

- le renouvellement récent des contrats pour deux ans avec tous les fournisseurs de services de contrôle afin de stabiliser l'effectif des agents de contrôle;
- plusieurs projets de ressources humaines en cours qui amélioreront la stabilité de l'effectif des agents de contrôle de l'ACSTA;
- des investissements dans les programmes et la formation pour renforcer les compétences des agents de contrôle;
- l'élaboration de nouveaux programmes permettant de surveiller la conformité avec les normes de sûreté et de surveiller le rendement des agents de contrôle.

Plan de mise en oeuvre des immobilisations

Pour exécuter les activités de contrôle exigées par son mandat, l'ACSTA doit posséder un matériel fiable et sophistiqué dans le but de détecter les articles interdits. Le programme d'immobilisations en place prévoit le remplacement et la mise à niveau systématique du matériel en fonction des risques par de nouvelles technologies plus efficaces et plus efficaces. Après l'installation de matériel, le programme d'immobilisations permet la gestion du cycle de vie. L'ACSTA continue de s'assurer que son matériel lui permet de suivre l'évolution des menaces, tout en veillant à ce que les mesures prises et les technologies adoptées soient conformes à celles de ses principaux partenaires internationaux.

La majorité du budget d'immobilisations de l'ACSTA pour l'exercice 2008-2009 a été consacrée à l'acquisition et à la mise en oeuvre du SDE. Le SDE comprend le matériel requis pour le contrôle des passagers et de leurs bagages afin de détecter la présence d'explosifs qui peuvent être apportés à bord de l'aéronef ou dans les zones réglementées de l'aéroport.

Le reste du budget d'immobilisations pour 2008-2009 a été affecté au matériel lié à la CIZR et à d'autres matériels. Le matériel lié à la CIZR sert à valider l'identité et le niveau de sécurité en matière de transport des personnes ayant accès aux zones réglementées au moyen de données biométriques. Le matériel non lié au SDE comprend l'élaboration de programmes internes pour renforcer les compétences des agents de contrôle, ainsi que des investissements pour améliorer les systèmes de gestion de l'ACSTA.

C. Appui des stratégies opérationnelles

Afin de mettre en œuvre ses stratégies opérationnelles, l'ACSTA doit avoir des ressources internes solides qui appuient tous les aspects de ses activités essentielles de contrôle.

Ressources humaines

Le succès de l'ACSTA dépend grandement du rendement de son effectif. L'ACSTA investit continuellement dans ses ressources humaines en leur offrant la formation et les outils nécessaires pour travailler de manière efficiente et efficace. Ces investissements permettent à l'ACSTA de retenir ses employés et d'améliorer leur satisfaction professionnelle.

Systèmes et pratiques de gestion de l'ACSTA

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

Plan de continuité des activités

Pour faire face aux interruptions graves des activités ou de défaillance des systèmes à l'administration centrale ou à un aéroport, l'ACSTA a un plan de continuité des activités exhaustif qui est régulièrement mis à jour par la direction et examiné par le Conseil d'administration. Ce plan définit les services essentiels, établit les niveaux de service minimaux et comprend une stratégie détaillée qui inclut le commandement et le contrôle, les services des fournisseurs et les facteurs nécessaires à la reprise des activités et au rétablissement de l'infrastructure.

D. Financement

L'ACSTA a besoin de fonds d'exploitation et d'immobilisations suffisants pour financer les facteurs clés de succès mentionnés ci-dessus qui ont une incidence directe sur sa capacité à remplir son mandat. Le niveau de financement annuel permanent s'élève à 234,4 M\$. Toutefois, depuis la création de l'ACSTA, ce montant a été, presque chaque année, inférieur à ses besoins annuels pour la prestation des services de contrôle des passagers et des bagages prévus dans son mandat. Pour combler ces besoins, des crédits parlementaires additionnels en plus du niveau de financement annuel permanent ont porté le financement total de l'ACSTA des dernières années à des niveaux supérieurs à 425,0 M\$ par exercice.

Le total des crédits parlementaires de l'ACSTA pour ses dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour les exercices 2002-2003 à 2009-2010 se résume comme suit :

Crédits parlementaires

(en millions de dollars)

	Total quinquennal de 2002-2003 à 2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	Total
Exploitation	1 310,6 \$	389,3 \$	377,9 \$	493,7 \$	2 571,5 \$
Immobilisations	643,4	47,7	50,0	131,4	872,5
Total	1 954,0 \$	437,0 \$	427,9 \$	625,1 \$	3 444,0 \$

À compter de 2010-2011, le financement annuel retombera à 234,4M\$ et l'ACSTA ne recevra plus de fonds pour ses immobilisations. À l'automne 2009, l'ACSTA prévoit demander au gouvernement du Canada d'autres fonds à long terme pour 2010-2011 et les exercices suivants.

Partie 4 – Résultats financiers

Les charges d'exploitation de l'ACSTA par catégorie principale de dépenses pour 2008-2009 et l'exercice précédent se résument comme suit :

Charges d'exploitation par catégorie principale

(en millions de dollars)	2008-2009	2007-2008
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et programmes de services de police liés à la sûreté aérienne	260,6 \$	288,5 \$
Frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage	33,5	29,7
Uniformes, autres coûts relatifs au contrôle et biens non durables	8,9	7,3
Formation et certification	7,9	7,9
Cartes d'identité pour les zones réglementées	0,8	0,4
Frais administratifs directs et services généraux	64,0	58,2
Amortissement	100,7	94,0
Total	476,4 \$	486,0 \$

Dans l'intérêt de la sûreté et en vertu de l'article 32 de la *Loi sur l'ACSTA*, les renseignements sur les programmes de services de police liés à la sûreté aérienne ne sont pas rendus publics. Le financement des programmes de services de police est donc compris dans les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les activités de contrôle des bagages enregistrés.

A. Analyse de l'état des résultats

L'ACSTA s'acquitte des responsabilités de contrôle qui lui sont confiées aux 89 aéroports désignés. Ces activités sont exécutées par quelque 6 000 agents de contrôle qui contrôlent environ 48 millions de passagers annuellement.

La vaste majorité des coûts d'exploitation de l'ACSTA consiste en des paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle. Les autres coûts importants sont l'entretien de matériel de SDE et les pièces de rechange connexes, les uniformes, la formation et certification et les frais généraux.

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et programmes de services de police liés à la sûreté aérienne

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle incluent les salaires et les avantages sociaux des agents de contrôle, ainsi que les frais fixes et variables des coûts des fournisseurs de services de contrôle. Les deux principaux facteurs ayant une incidence sur les charges des salaires et des avantages sociaux des agents de contrôle sont les taux de facturation horaire et le nombre d'heures de contrôle. Les taux de facturation horaire sont déterminés par les conventions collectives entre les syndicats des agents de contrôle et les principaux fournisseurs de services de contrôle au service de l'ACSTA. Le nombre d'heures de contrôle dépend du nombre de passagers et des projets d'agrandissement des aéroports.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et pour les programmes de services de police liés à la sûreté aérienne sont passés de 288,5 M\$ en 2007-2008 à 260,6 M\$ en 2008-2009, soit une réduction de 27,9 M\$, en raison principalement du transfert des programmes de services de police de l'ACSTA à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et à Transports Canada, à compter du 1^{er} avril 2008. Cette réduction a été compensée, en partie, par des augmentations des paiements aux fournisseurs de services de contrôle.

L'augmentation globale des paiements aux fournisseurs de services de contrôle est attribuable à plusieurs facteurs, dont le principal facteur étant une augmentation des heures de contrôle résultant de l'augmentation des voies de contrôle préembarquement en raison de l'agrandissement des aéroports. De plus, il y a eu l'augmentation du taux horaire moyen de facturation pour les agents de contrôle, consécutive à la signature récente de conventions collectives entre les syndicats des agents de contrôle et les principaux fournisseurs de services de contrôle. Enfin, les frais fixes payés aux fournisseurs de services de contrôle étaient supérieurs cette année, en raison des ententes négociées récemment avec les fournisseurs de services de contrôle, ce qui leur permet de couvrir leurs frais administratifs pour les services rendus à l'ACSTA.

Frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage

L'ACSTA est responsable de l'exploitation et de l'entretien du matériel de contrôle utilisé dans les 89 aéroports désignés. Pour entretenir ce matériel, des pièces de rechange sont achetées en prévision des réparations requises et du remplacement de pièces. Ces stocks sont essentiels pour que le matériel puisse être remis en service promptement et que les retards et les interruptions de service connexes aux aéroports puissent être minimisés.

Les frais liés à l'entretien de matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage sont passés de 29,7 M\$ en 2007-2008 à 33,5 M\$ en 2008-2009, ce qui représente une augmentation de 3,8 M\$. Plusieurs facteurs expliquent cette augmentation. Les frais d'essais et d'évaluation de matériel ont augmenté avec le transfert de cette responsabilité de Transports Canada à l'ACSTA en 2008-2009. De plus, les frais d'entretien des convoyeurs ont augmenté en raison, notamment, de la mise en œuvre de matériel additionnel dans le cadre des projets d'agrandissement des aéroports de Vancouver et de Québec au cours de l'année. Enfin, les taux de facturation horaire exigés par les deux principaux fournisseurs de services d'entretien de matériel de l'ACSTA ont été haussés au cours de l'exercice. L'incidence de cette hausse a été encore plus importante en raison des taux de change défavorables en 2008-2009, comparativement à 2007-2008.

Uniformes, autres coûts relatifs au contrôle et biens non durables

L'ACSTA fournit des uniformes aux agents de contrôle afin de s'assurer qu'ils sont clairement identifiables par le public. L'ACSTA fournit également tout le matériel requis par les agents de contrôle pour exécuter les activités de contrôle, par exemple des gants et des cotons-tiges. Les autres frais de contrôle consistent en des locaux loués dans les aéroports.

Les uniformes, les autres coûts relatifs au contrôle et les biens non durables sont passés de 7,3 M\$ en 2007-2008 à 8,9 M\$ en 2008-2009, soit une augmentation de 1,6 M\$, et ce, en raison d'une hausse du coût par pied carré des locaux loués, ainsi que d'une augmentation des locaux nécessaires dans les aéroports pour la formation, les agents de surveillance et les bureaux.

Formation et certification

Même si les agents de contrôle ne sont pas des employés de l'ACSTA, l'ACSTA est responsable de leur formation et de leur certification. Les coûts de formation et de certification varient en raison du roulement du personnel, des besoins en formation pour les nouveaux matériels et nouvelles technologies et les réponses à l'évolution des menaces.

Les coûts de formation et de certification en 2008-2009 sont comparables à l'exercice précédent. Même s'il a fallu donner plus de formation en raison de la mise en œuvre du nouveau matériel en 2008-2009, des mesures ont été prises pour réduire les coûts de formation des agents de contrôle afin de faire face à l'augmentation des coûts des salaires et des avantages sociaux de ces derniers. Par conséquent, la formation prévue a été modifiée et l'ACSTA s'est concentrée sur la prestation de la formation essentielle aux agents de contrôle.

CIZR

L'ACSTA est responsable de l'exploitation et de l'entretien du matériel et des systèmes de CIZR utilisés dans les 28 principaux aéroports du Canada. Un stock de cartes CIZR est maintenu à l'administration centrale et dans les aéroports où un système de CIZR a été installé.

Les charges liées aux CIZR sont passées de 0,4 M\$ en 2007-2008 à 0,8 M\$ en 2008-2009, soit une augmentation de 0,4 M\$. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation du nombre d'employés de l'ACSTA en 2008-2009 comparativement à 2007-2008 ainsi qu'à l'augmentation du nombre d'agents de contrôle présents aux aéroports.

Frais administratifs directs et services généraux

Les services et systèmes de soutien sont essentiels à l'exécution efficace et efficiente du mandat de l'ACSTA et comprennent l'infrastructure administrative de l'ACSTA. Les frais administratifs directs et les services généraux incluent : les coûts relatifs aux employés, les services professionnels, les dépenses informatiques autres qu'en immobilisations, les fournitures de bureau, les frais de déplacement, les frais des campagnes de communication et de sensibilisation du public, les assurances, les loyers et les frais de réseau et de téléphone.

Les frais administratifs directs et les services généraux sont passés de 58,2 M\$ en 2007-2008 à 64,0 M\$ en 2008-2009, soit une hausse de 5,8 M\$, principalement en raison d'une augmentation des coûts relatifs aux employés. La majorité de l'augmentation des coûts relatifs aux employés en 2008-2009 est le résultat de l'affectation des agents de surveillance dans les aéroports. Cette surveillance accrue augmente la présence de l'ACSTA dans les aéroports et renforce sa capacité à contrôler la conformité et le rendement des agents de contrôle et des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA. Les coûts relatifs aux employés ont également augmenté à la suite de la hausse générale de l'effectif de l'ACSTA en 2008-2009, comparativement à 2007-2008.

Amortissement

La charge d'amortissement est passée de 94,0 M\$ en 2007-2008 à 100,7 M\$ en 2008-2009, soit une hausse de 6,7 M\$, en raison, notamment, de plusieurs nouveaux projets d'intégration du CBE et du matériel connexe mis en service au cours de l'exercice. De plus, les coûts liés à la mise hors service d'immobilisations capitalisées en 2008-2009 étaient considérables, en raison des acquisitions de nouveaux matériels au cours de l'exercice, ainsi que des estimations révisées des flux de trésorerie futurs requis pour la mise hors service d'immobilisations contenant des matières dangereuses. La hausse des coûts de mise hors service d'immobilisations au cours de 2008-2009 correspond à l'obligation accrue de mise hors service d'immobilisations comparativement à l'exercice précédent.

B. Gestion du capital

Afin d'exécuter les activités prévues dans ses plans opérationnels, l'ACSTA prélève des fonds du Trésor fédéral en fonction de ses besoins à court terme. Le principal objectif de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à maintenir des flux de trésorerie suffisants pour faire face à ses obligations financières, conformément à la *Politique de prélèvement concernant le financement des sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le tableau ci-dessous fournit un rapprochement entre les crédits parlementaires reçus pour l'exploitation et les charges d'exploitation comptabilisées à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

<i>(en millions de dollars)</i>	Fonds d'exploitation
Charges totales	476,4 \$
Amortissement des immobilisations	(100,7)
Charge de désactualisation relative aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(0,5)
Intérêts et autres produits	(0,5)
Variation nette des frais payés d'avance et des stocks	3,8
Perte nette à la cession d'immobilisations corporelles	(0,2)
Crédits parlementaires – exploitation	378,3 \$

Les stocks et les frais payés d'avance sont financés par des crédits parlementaires estimés selon la comptabilité de caisse, c'est-à-dire, lorsque les paiements sont effectués.

Le tableau ci-dessous fournit un rapprochement entre les crédits parlementaires en immobilisations reçus et les acquisitions d'immobilisations corporelles.

<i>(en millions de dollars)</i>	Fonds d'immobilisations
Total des acquisitions d'immobilisations	54,7 \$
Ajouts aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(6,0)
Produits sur cession d'immobilisations corporelles	(0,1)
Crédits parlementaires – immobilisations	48,6 \$

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont des coûts prévus qui seront engagés lors de la cession de certains actifs de l'ACSTA, tels que ceux qui renferment des matières dangereuses. Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont financées par des crédits parlementaires de l'exercice au cours duquel le coût de la cession des immobilisations sous-jacentes doit être engagé.

C. Immobilisations corporelles

Les facteurs essentiels qui ont une incidence sur la mise en œuvre d'immobilisations corporelles de l'ACSTA sont les suivants :

Remplacement et mises à niveau d'immobilisations

L'objectif de l'ACSTA est de s'assurer que la gestion du cycle de vie optimise la longévité et l'efficacité du matériel pour le contrôle des passagers et des bagages.

Capacité de répondre à la croissance du trafic

L'ACSTA est responsable de la mise en œuvre du matériel et des frais d'installation connexes afin de satisfaire aux besoins des nouvelles voies de contrôle créées en réponse à la croissance du nombre de passagers et aux agrandissements des aéroports.

Nouvelles normes

Comme de nouvelles menaces apparaissent, des technologies de contrôle plus avancées doivent être développées. L'ACSTA doit également investir dans de nouvelles technologies afin d'assurer l'interopérabilité avec ses partenaires internationaux.

Restructuration et optimisation du système

L'ACSTA doit tirer profit des possibilités d'optimiser l'utilisation de matériel grâce à la restructuration du système.

Initiatives de sûreté

L'ACSTA doit répondre aux nouvelles menaces, donner suite aux rapports externes tels que l'Examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada et l'Examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*, et se préparer à des événements tels que les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2010. Ces réponses ont exigé des investissements dans du matériel de SDE, qui ont permis le développement du système de télévision en circuit fermé, et du système de sûreté des cartes d'embarquement et la mise en œuvre de matériel de contrôle mobile.

Étant donné ces facteurs cruciaux, l'ACSTA met à jour régulièrement son plan d'affectation des investissements. Pour l'exercice 2008-2009, les dépenses en immobilisations se résument comme suit :

<i>(en millions de dollars)</i>	Acquisitions d'immobilisations
SDE	39,6 \$
Non liées au SDE	9,0
	48,6 \$

En 2008-2009, les principales acquisitions de matériel de SDE incluaient :

- les frais de matériel et d'intégration liés aux agrandissements des aéroports de Vancouver et de Québec, ainsi que les agrandissements des aéroports de Winnipeg et Calgary qui sont toujours en cours;
- les mises à niveau du matériel de CBE pour assurer la conformité avec les nouvelles normes de sûreté;
- les investissements dans le matériel en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2010;
- l'implantation du système de télévision en circuit fermé afin d'améliorer la surveillance des opérations de contrôle.

De plus, les principales acquisitions d'immobilisations non liées au SDE incluaient :

- les investissements dans le Système de gestion de l'apprentissage pour la formation des agents de contrôle;
- les investissements dans le Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps afin d'améliorer la surveillance des opérations des fournisseurs de services de contrôle;
- les mises à niveau du matériel informatique à l'administration centrale et dans les centres de soutien régionaux.

D. Financement d'immobilisations reporté

Les crédits parlementaires relatifs aux immobilisations sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté (passif) au bilan de l'ACSTA et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent. Le montant des acquisitions d'immobilisations au cours de l'exercice fait augmenter le solde du financement d'immobilisations reporté et le montant de l'amortissement annuel des immobilisations le fait diminuer (en excluant les montants au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations).

Lors de la cession d'immobilisations corporelles, l'ACSTA passe en résultat la totalité du solde du financement d'immobilisations reporté se rattachant à ces immobilisations.

Partie 5 – Perspectives d'avenir

Dans le budget de 2009, le gouvernement a octroyé 355,8 M\$ à l'ACSTA pour l'exercice 2009-2010, en plus du niveau de financement annuel permanent de 234,4 M\$. Cependant, rien ne garantit que l'ACSTA recevra des fonds supplémentaires après 2009-2010. De plus, sur les crédits parlementaires en immobilisations, un montant de 35,0 M\$ a été reporté de 2008-2009 à 2009-2010, en partie en raison des retards, indépendants de la volonté de l'ACSTA, des projets d'agrandissement d'aéroports. Compte tenu de l'incertitude entourant le financement de l'exercice 2010-2011 et les exercices suivants, la stratégie de l'ACSTA pour réaliser son mandat en 2009-2010 consistera à :

- fournir les services de contrôle actuels des passagers et des bagages sans compromettre la sûreté;
- gérer les principales vulnérabilités et prendre des mesures de sûreté adaptées aux risques;
- assurer l'interopérabilité nationale et internationale des aéroports en implantant un nombre limité de nouvelles mesures et technologies de sûreté et en entreprenant des étapes de travail précises et séparées qui pourront être entièrement terminées au cours de l'exercice 2009-2010.

Les fonds additionnels de 355,8 M\$ ont été fournis dans le but de renforcer la sûreté du transport de l'aviation civile du Canada. Ces fonds additionnels seront utilisés pour :

- mettre en œuvre de nouvelles initiatives de sûreté;
- investir dans du matériel de contrôle compatible à l'échelle internationale;
- donner une formation plus poussée aux agents de contrôle sur les nouvelles technologies;
- s'adapter à la croissance à long terme du volume de passagers, aux agrandissements d'aéroports, au remplacement et à la mise à niveau du matériel, au règlement salarial des agents de contrôle et à l'inflation.

Au-delà de l'exercice 2009-2010, l'ACSTA fera encore face à plusieurs enjeux stratégiques pressants tels que l'évolution des risques et des menaces pour la sûreté, ainsi que la croissance du nombre de passagers.

De plus, l'ACSTA doit s'assurer que ses méthodes et technologies de contrôle sont compatibles avec celles de ses homologues internationaux. Enfin, l'ACSTA doit conclure de nouvelles ententes avec les fournisseurs de services de contrôle au moyen d'un processus concurrentiel.

Le principal défi auquel l'ACSTA doit faire face relativement à ces enjeux stratégiques après l'exercice 2009-2010 est l'incertitude continue quant à son niveau de financement. Étant donné que le financement accordé sera ramené à 234,4 M\$ et qu'elle ne recevra aucun crédit pour les immobilisations à compter de 2010-2011, les efforts de l'ACSTA au cours de l'exercice suivant porteront sur les secteurs les plus risqués, mais de manière limitée, et ce jusqu'à l'obtention de ressources financières appropriées pour les exercices futurs.

En 2009-2010, l'ACSTA collaborera avec Transports Canada afin d'obtenir du gouvernement du Canada des fonds additionnels à long terme pour financer les nouveaux programmes et initiatives de sûreté à compter de 2009-2010 et pour les exercices suivants.

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice terminé le 31 mars 2009

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, qui doit se servir d'hypothèses et d'estimations reposant sur l'information disponible à la date des états financiers. La direction a eu recours à des estimations et des hypothèses dans les domaines suivants : avantages sociaux futurs, durée de vie utile des immobilisations corporelles, évaluation des stocks, pourcentage d'achèvement des travaux en cours, charges à payer, évaluation des passifs éventuels et 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.

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

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, le Conseil doit veiller à ce que la direction s'acquitte 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 régulièrement avec la direction et le service de vérification interne, et occasionnellement avec des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada. Le Bureau du vérificateur général du Canada peut communiquer sans restriction avec tous les membres du Comité de vérification pour discuter de ses conclusions.

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.



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



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

Le 29 mai 2009



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 2009 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 2009 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 29 mai 2009

BILAN

31 mars
(en milliers de dollars)

	2009	2008
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	2 049 \$	1 559 \$
Créances (note 6)	69 539	82 451
Stocks (note 7)	20 433	17 629
Frais payés d'avance	3 770	2 732
	95 791	104 371
Avantages sociaux futurs (note 10)	2 685	2 027
Immobilisations corporelles (note 8)	412 689	459 026
	511 165 \$	565 424 \$
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 9)	70 030 \$	82 709 \$
Avantages sociaux futurs (note 10)	4 243	3 325
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 11)	11 994	5 548
Financement d'immobilisations reporté (note 12)	407 181	456 755
	493 448	548 337
Capitaux propres		
Bénéfices non répartis	17 717	17 087
	511 165 \$	565 424 \$

Engagements (note 15) et passifs éventuels (note 19)

Approuvé par le Conseil d'administration



John Kaldeway

Président du Comité de vérification

Approuvé par la direction



Kevin McGarr, M.S.M., MBA

Président et chef de la direction

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)

	2009	2008
Charges		
Contrôle préembarquement, contrôle des bagages enregistrés et programmes de police liés à la sûreté du transport aérien	418 124 \$	428 626 \$
Services généraux	41 428	38 050
Contrôle des non-passagers	12 340	13 295
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	4 469	6 053
Total des charges (note 13)	476 361	486 024
Produits		
Produit d'intérêts	924	2 624
Gain (perte) de change	(405)	623
Résultats d'exploitation nets avant le financement public	475 842	482 777
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 5)	378 295	389 274
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 12)	98 177	93 360
Total du financement public	476 472	482 634
Résultats d'exploitation nets et résultat étendu pour l'exercice	630	(143)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	17 087	17 230
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	17 717 \$	17 087 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2009	2008
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX		
Activités d'exploitation		
Résultats d'exploitation nets pour l'exercice	630 \$	(143) \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 8)	100 731	93 970
Charge de désactualisation (note 11)	464	246
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 12)	(98 177)	(93 360)
Variation des avantages sociaux futurs	260	(1 248)
Perte nette sur cession d'immobilisations corporelles	191	22
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 18)	11 194	(4 075)
	15 293	(4 588)
Activités de financement		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations	32 298	72 944
	32 298	72 944
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(47 101)	(71 900)
	(47 101)	(71 900)
Rentrées (sorties) de fonds nettes	490	(3 544)
Encaisse au début de l'exercice	1 559	5 103
Encaisse à la fin de l'exercice	2 049 \$	1 559 \$

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

1. L'Administration, son mandat et ses 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.

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace :

- des personnes qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que de leurs effets personnels;
- des effets en leur possession ou sous leur contrôle;
- des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport.

L'ACSTA est aussi chargée, dans l'intérêt du public, de veiller à ce que les activités de contrôle soient menées de façon uniforme. À cette fin, son mandat comprend quatre activités :

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

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les aéroports les plus occupés et aux cartes d'identité pour les zones réglementées dans les principaux 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.

Depuis le 1^{er} avril 2008, l'ACSTA n'est plus responsable du Programme canadien de protection des transporteurs aériens ni du Programme de contributions aux services de police dans les aéroports, qui ont été transférés à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et à Transports Canada, respectivement.

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* (TPS) et à toutes les taxes de vente applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène des activités.

2. Principales méthodes comptables

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

a) 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 disponible à la date des états financiers. Les estimations de la direction sont liées aux hypothèses qui sous-tendent les avantages sociaux futurs, la vie utile des immobilisations corporelles, l'évaluation des stocks, le pourcentage d'achèvement de travaux en cours, les charges à payer, l'évaluation des passifs éventuels et les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

b) Stocks

Les stocks sont composés principalement de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel et des cartes d'identité pour les zones réglementées. Ils sont évalués au plus faible du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût des stocks est déterminé au moyen du coût moyen pondéré, et la valeur de réalisation nette est déterminée à partir du coût de remplacement, dont la valeur équivaut à peu près à la valeur de réalisation nette.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

(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, qui 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 à 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 à 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 aux catégories d'immobilisations corporelles appropriées lorsque les travaux sont terminés, et sont ensuite amorties selon la méthode énoncée ci-dessus à partir du moment où les immobilisations corporelles entrent en service.

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

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont constatées à leur juste valeur dans l'exercice au cours duquel l'ACSTA contracte des obligations juridiques ayant trait à la mise hors service des immobilisations à long terme par suite de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'utilisation des immobilisations. Dans l'exercice où l'immobilisation a été acquise, la juste valeur des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est estimée au moyen de la méthode des flux de trésorerie prévus, qui sont actualisés selon un taux sans 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 répercussions d'une variation de l'estimation sont constatées prospectivement.

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 de l'estimation originale des flux de trésorerie non actualisés 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, soit un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS), pour offrir des prestations de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi (autre régime d'avantages sociaux) à ses employés, notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires et une assurance-vie.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 prestations de retraite et des autres avantages sociaux acquis par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services, 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.

Le coût net des régimes de retraite comprend les prestations de retraite déterminées par calcul actuariel pour les services de l'exercice courant, les intérêts théoriques sur les obligations prévues au titre des régimes de retraite, moins le rendement prévu des actifs des régimes et l'amortissement d'une partie des gains ou des pertes actuariels sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs qui devraient toucher des prestations aux termes 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 l'autre régime 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 au 31 décembre de chaque année. La dernière évaluation actuarielle du RRE aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2007, et la prochaine évaluation obligatoire, devant être effectuée en 2009, sera en date du 31 décembre 2008. Pour ce qui est du RRS, l'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2007 et la prochaine évaluation obligatoire sera effectuée en date du 31 décembre 2010; cependant, la prochaine évaluation prévue sera en date du 31 décembre 2008.

Les gains ou pertes actuariels résultent de l'écart entre le rendement réel des actifs des régimes pour une période et le rendement prévu pendant cette période ou des modifications apportées aux hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. L'excédent des gains ou des pertes actuariels cumulés nets sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou sur 10 % de la juste valeur des actifs des régimes, si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne prévue d'activité des salariés actifs. Pour 2009, la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs est de 13 ans (13 ans en 2008) pour le RRE, de 9 ans (9 ans en 2008) pour le RRS et de 17 ans (17 ans en 2008) pour l'autre régime d'avantages sociaux.

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

(f) Crédits parlementaires

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

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

Les crédits parlementaires 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 la cession d'immobilisations corporelles amortissables financées, l'ACSTA passe en résultats tout le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache à ces immobilisations corporelles.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

2. Principales méthodes comptables (suite)

(g) Produit d'intérêts

Le produit d'intérêts, provenant des soldes du compte bancaire, est constaté au fur et à mesure qu'il est gagné.

(h) Conversion des devises

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

(l) 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 préembarquement, le contrôle des bagages 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 subséquente dépend de leur classement, tel que présenté dans le tableau ci-dessous. Le classement dépend de la raison pour laquelle les instruments financiers ont été acquis ou émis, de leurs caractéristiques et de la désignation de ces instruments établie par l'ACSTA. L'administration a recours à la comptabilisation à la date de règlement.

Les actifs et les passifs financiers de l'ACSTA sont classés et évalués comme suit :

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

3. Adoption de nouvelles normes comptables

L'ACSTA a adopté les recommandations suivantes du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés* (ICCA) :

a) *Le chapitre 3862 – Instruments financiers – Informations à fournir* s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007. Aux termes de ce chapitre, les entités sont tenues de fournir des informations quantitatives et qualitatives qui permettent aux utilisateurs d'évaluer a) l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et de la performance financière de l'entité et b) la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée au cours de l'exercice et à la date de clôture, ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la note 14, « Instruments financiers ».

b) *Le chapitre 3863 – Instruments financiers – Présentation* s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007. Ce chapitre établit les normes de présentation des instruments financiers et des produits dérivés non financiers. Il reprend les mêmes normes de présentation des instruments financiers que celles du chapitre 3861 « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation ». Voir la note 2(k), « Principales méthodes comptables – Instruments financiers ».

c) *Le chapitre 3031 – Stocks*, publié en juin 2007, remplace le chapitre 3030 « Stocks », et ce pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2008. Le nouveau chapitre prescrit la méthode d'évaluation des stocks selon le plus faible du coût ou de la valeur de réalisation nette. Il fournit également des directives sur la détermination du coût, interdit l'utilisation de la méthode du dernier entré, premier sorti et requiert la reprise des dépréciations antérieures dans le cas d'une augmentation subséquente de la valeur des stocks. Les changements mentionnés ci-dessus n'ont pas d'incidence importante sur les états financiers et l'analyse de l'exercice. Voir la note 7, « Stocks ».

d) *Le chapitre 1535 – Informations à fournir concernant le capital* s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007. Ce chapitre établit des normes de présentation des informations sur le capital d'une entité et sur ses méthodes de gestion. Il prévoit la divulgation des objectifs, politiques et procédures de l'entité quant à la gestion de son capital, des données quantitatives sur les éléments inclus dans le capital, le fait que l'entité se soit conformée aux exigences en matière de capital auxquelles elle est soumise en vertu de règles extérieures et, dans le cas contraire, les conséquences de cette inapplication. Voir la note 17, « Gestion du capital ».

4. Modifications comptables à venir

Normes internationales d'information financière

En mars 2009, le Conseil des normes comptables du Canada (CNC) a publié un exposé-sondage intitulé « Adoption des IFRS au Canada II », qui fait référence au projet du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) afin de clarifier la source des principes comptables généralement reconnus pour les organismes contrôlés par le gouvernement, comme l'ACSTA. Au nombre des possibilités envisagées (qui peuvent être modifiées) par le CCSP, l'ACSTA serait libre de choisir, soit le *Manuel de comptabilité pour le secteur public de l'ICCA* soit les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme règles comptables pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. L'ACSTA a l'intention d'adopter les IFRS pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012 et de présenter des chiffres correspondants pour 2011.

L'ACSTA a élaboré et mis en œuvre un plan de transition pour examiner les répercussions de l'adoption des IFRS sur les méthodes comptables, les rapports financiers, les processus administratifs, les systèmes informatiques, les contrôles internes et les besoins en formation. Une évaluation préliminaire a été menée et un examen détaillé a été entrepris. Les répercussions du passage aux IFRS sur les états financiers de l'ACSTA n'ont pas encore été déterminées.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

5. Crédits parlementaires

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

	2009	2008
Crédits parlementaires approuvés	428 348 \$	452 954 \$
Crédits parlementaires inutilisés (fonctionnement)	(18)	(11 126)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	(1 432)	(4 875)
Total des crédits parlementaires utilisés	426 898 \$	436 953 \$
Les crédits ont été utilisés comme suit :		
Financement de l'exploitation	378 295 \$	389 274 \$
Financement des immobilisations (note 12)	48 603	47 679
Total des crédits parlementaires utilisés	426 898 \$	436 953 \$

6. Créances

Les créances sont composées des éléments suivants :

	2009	2008
Crédits parlementaires	62 292 \$	74 211 \$
Taxe sur les produits et services à recouvrer	6 213	7 222
Taxes de vente provinciales à recouvrer	1 034	1 018
Total des créances	69 539 \$	82 451 \$

7. Stocks

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

	2009	2008
Pièces de rechange	16 918 \$	14 334 \$
Cartes d'identité pour les zones réglementées	2 855	3 295
Uniformes	660	–
Total des stocks	20 433 \$	17 629 \$

En 2009, des stocks d'une valeur totale de 3 672 \$ (4 715 \$ en 2008) ont été comptabilisés en charges d'exploitation. Cela comprend un montant de 32 \$ (851 \$ en 2008) en raison de la dépréciation des stocks.

Aucune reprise de dépréciation antérieure n'a été comptabilisée en réduction des charges en 2008 ou en 2009. Aucune partie des stocks n'a été donnée en nantissement de passifs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

8. Immobilisations corporelles

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2009	Valeur comptable nette 2008
Matériel de contrôle préembarquement	63 812 \$	49 499 \$	14 313 \$	15 542 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	611 181	280 796	330 385	329 473
Matériel de contrôle des non-passagers	1 792	1 114	678	908
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	18 517	15 757	2 760	5 039
Ordinateurs, logiciels et matériel électronique	26 758	19 221	7 537	7 220
Ameublement et matériel de bureau	3 674	3 128	546	814
Améliorations locatives	11 227	6 830	4 397	5 072
Travaux en cours	52 073	–	52 073	94 958
	789 034 \$	376 345 \$	412 689 \$	459 026 \$

L'amortissement de l'exercice s'élève à 100 731 \$ (93 970 \$ en 2008).

9. Crédoiteurs et charges à payer

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

	2009	2008
Acquisition d'immobilisations, entretien du matériel et programmes de police liés à la sûreté du transport aérien	40 509 \$	42 185 \$
Fournisseurs de services de contrôle	19 164	22 950
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	1 017	3 783
Divers	9 340	13 791
	70 030 \$	82 709 \$

Les crédoiteurs comprennent 33 714 \$ (32 212 \$ en 2008) liés à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

10. Avantages sociaux futurs

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2009	2008	2009	2008
Variation de la juste valeur des actifs des régimes				
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	28 604 \$	23 960 \$	– \$	– \$
Cotisations de l'ACSTA	5 928	3 948	29	27
Cotisations des participants aux régimes	1 350	1 238	–	–
Versements et transferts de prestations	(572)	(552)	(29)	(27)
Rendement réel des actifs des régimes	(5 137)	10	–	–
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	30 173 \$	28 604 \$	– \$	– \$
Variation de l'obligation au titre des prestations constituées				
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	31 441 \$	27 395 \$	4 457 \$	3 665 \$
Cotisations des participants aux régimes	1 350	1 238	–	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 689	3 503	607	609
Intérêts débiteurs	1 991	1 563	278	224
Versements et transferts de prestations	(572)	(552)	(29)	(27)
Gain actuariel	(12 039)	(1 706)	(2 353)	(14)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	25 860 \$	31 441 \$	2 960 \$	4 457 \$
Rapprochement avec la situation de capitalisation				
Surplus (déficit) des régimes	4 313 \$	(2 837) \$	(2 960) \$	(4 457) \$
Ajustement des cotisations au cours de l'exercice	2 060	3 396	–	–
Coût des services passés non amortis	546	588	212	248
Pertes ou gains actuariels nets non amortis	(4 234)	880	(1 495)	884
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	2 685 \$	2 027 \$	(4 243) \$	(3 325) \$

Comme l'ACSTA a versé des cotisations aux régimes de retraite entre la date de l'évaluation 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.

À la fin de l'exercice, l'actif au titre des prestations constituées pour le RRS s'élevait à 659 \$ (904 \$ en 2008) et pour le RRE à 2 026 \$ (1 123 \$ en 2008). Le passif au titre des prestations constituées pour l'autre régime d'avantages sociaux s'élevait à la fin de l'exercice à 4 243 \$ (3 325 \$ en 2008).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2009	2008	2009	2008
Obligation au titre des prestations constituées	- \$	30 009 \$	2 960 \$	4 457 \$
Juste valeur des actifs des régimes	-	26 764	-	-
État de capitalisation des régimes – déficit	- \$	(3 245) \$	(2 960) \$	(4 457) \$

Selon la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre 2008, les actifs des régimes se composent de ce qui suit :

Catégories d'actif	2009	2008
Titres de capitaux propres	64 %	64 %
Titres de créance	33 %	33 %
Compte d'impôt remboursable de l'ARC	3 %	3 %
	100 %	100 %

Le coût des avantages sociaux futurs pour l'exercice terminé le 31 mars s'établit comme suit:

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2009	2008	2009	2008
Coût net engagé au titre des avantages sociaux au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 689 \$	3 503 \$	607 \$	609 \$
Intérêts débiteurs	1 991	1 563	278	224
Gain actuariel	(12 039)	(1 706)	(2 353)	(14)
Rendement réel des actifs des régimes	5 137	(10)	-	-
Coût (gain) net des prestations engagé au cours de l'exercice	(1 222) \$	3 350 \$	(1 468) \$	819 \$
Coût net constaté au titre des prestations au cours de l'exercice				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 689 \$	3 503 \$	607 \$	609 \$
Intérêts débiteurs	1 991	1 563	278	224
Rendement prévu des actifs des régimes	(1 788)	(1 464)	-	-
Amortissement du coût des services passés	43	43	36	36
Amortissement de la perte actuarielle nette	-	19	26	33
Coût net constaté au titre des avantages sociaux au cours de l'exercice	3 935 \$	3 664 \$	947 \$	902 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

10. Avantages sociaux futurs (suite)

En 2009, les versements au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations versées par l'ACSTA à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de son autre régime d'avantages sociaux sans capitalisation, se sont élevés à 4 621 \$ (5 814 \$ en 2008). Ces versements comprenaient aussi des cotisations supplémentaires en 2009 de 1 500 \$ (2 620 \$ en 2008) au RRE se rattachant à un déficit du régime déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2007.

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2009	2008	2009	2008
Taux de rendement prévu des actifs des régimes pour établir le coût des avantages	5,60 %	5,56 %	S.O.	S.O.
Taux d'actualisation du coût des avantages	5,50 %	5,30 %	5,50 %	5,25 %
Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées	7,50 %	5,50 %	7,50 %	5,50 %
Inflation	2,50 %	2,50 %	2,50 %	2,50 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %

Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé

	2009	2008
Taux tendanciel du coût initial des soins de santé	8,76 %	8,98 %
Taux tendanciel final du coût des soins de santé	5,00 %	4,87 %
Année d'atteinte du taux final	2018	2017

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont un effet significatif sur les montants déclarés au titre des régimes de soins de santé. Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé aurait les effets suivants en 2009 :

	Augmentation	Diminution
Total des coûts de service et d'intérêts	195 \$	(155) \$
Obligation au titre des prestations constituées	525	(399)

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

11. 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 2010 et 2016.

La charge de désactualisation est intégrée dans les charges d'exploitation. Le montant non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations est de 13 246 \$ (6 590 \$ en 2008). Le passif pour les flux de trésorerie estimatifs est un montant actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 2,47 % (4,46 % en 2008).

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 :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	5 548 \$	5 130 \$
Révision des flux de trésorerie estimatifs	5 457	–
Passifs engagés	525	172
Charge de désactualisation	464	246
Solde à la fin de l'exercice	11 994 \$	5 548 \$

12. 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.

	2009	2008
Financement d'immobilisations reporté au début de l'exercice	456 755 \$	502 436 \$
Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles	48 603	47 679
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(98 177)	(93 360)
Financement d'immobilisations reporté à la fin de l'exercice	407 181 \$	456 755 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

13. Charges d'exploitation par type

L'ACSTA mène ses activités en se servant d'une structure organisationnelle fonctionnelle. L'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis présente les charges d'exploitation par activité prescrite. Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation par type principal de charges :

	2009	2008
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et programmes de police liés à la sûreté du transport aérien	260 640 \$	288 493 \$
Amortissement	100 731	93 970
Frais relatifs aux employés	39 047	33 890
Entretien du matériel	30 432	25 274
Autres frais administratifs	22 402	21 404
Formation et certification	7 844	7 960
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	6 643	5 617
Pièces de rechange du matériel et frais d'entreposage	3 020	4 488
Fournitures de contrôle et biens non durables	2 287	1 656
Communications et sensibilisation du public	1 859	2 628
Cartes d'identité pour les zones réglementées	801	376
Charge de désactualisation au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	464	246
Perte nette à la cession d'immobilisations corporelles	191	22
	476 361 \$	486 024 \$

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

14. Instruments financiers

Juste valeur

Les instruments financiers de l'ACSTA sont composés de l'encaisse et des créiteurs et charges à payer. En raison de leur nature à court terme, et du temps qu'il reste jusqu'à l'échéance, la valeur comptable des créiteurs et charges à payer représente approximativement leur juste valeur. Tous les instruments financiers sont le résultat du cours normal des activités de l'ACSTA. L'ACSTA ne réalise aucune opération de couverture, n'a aucune opération hors bilan et ne possède aucun instrument qui pourrait être réglé au moyen d'actifs non financiers.

Risque rattaché aux instruments financiers

Les instruments financiers de l'ACSTA sont exposés au risque de marché. On entend par risque de marché le risque que la juste valeur de marché ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix sur le marché. Le risque de marché de l'ACSTA comprend deux risques : le risque de change et le risque de taux d'intérêt. L'ACSTA est exposée au risque de marché en raison de ses créiteurs et charges à payer en dollars américains et de ses régimes de retraite à prestations déterminées.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

14. Instruments financiers (suite)

(i) Risque de change

L'ACSTA est exposée au risque de change en raison de ses comptes créditeurs et charges à payer, étant donné que certaines opérations sont en dollars américains. L'ACSTA ne réalise aucune opération de couverture pour réduire son exposition aux fluctuations de la valeur du dollar américain. Le solde des comptes créditeurs et charges à payer inclut un montant de 12 412 \$US (15 641 \$CAN) (7 001 \$US ou 7 196 \$CAN en 2008). Les résultats d'exploitation nets et le résultat étendu affichent une perte nette de change de 405 \$ (gain net de change de 623 \$ en 2008).

Une augmentation ou diminution du taux de change du dollar américain de deux pour cent par rapport au dollar canadien en date du 31 mars 2009, diminuerait ou augmenterait les résultats d'exploitation nets et le résultat étendu de 248 \$ respectivement, en supposant que toutes les autres variables soient constantes.

Une sensibilité de deux pour cent a été choisie car elle est considérée raisonnable compte tenu du niveau actuel des taux de change et de la volatilité historique et des attentes du marché au sujet des fluctuations des dollars américain et canadien.

(ii) 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 10).

15. 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

2010	4 699 \$
2011	4 696
2012	5 530
2013	5 487
2014 et après	22 479
	42 891 \$

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 soumis à l'approbation de crédits :

Exercice se terminant le 31 mars

2010	385 079 \$
2011	391 714
2012	14 344
2013	13 799
2014 et après	561
	805 497 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

16. Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée, en termes de propriété commune, aux autres ministères, organismes fédéraux et sociétés d'État tels que 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*. Au 31 mars 2009, l'ACSTA devait 305 \$ (3 619 \$ en 2008) à ses apparentés. Ce montant est inclus dans les créditeurs et charges à payer, ne porte pas intérêt, n'est pas garanti et est à payer à la fin de l'exercice.

17. Gestion du capital

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

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des flux de trésorerie suffisants pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. Conformément à la Politique de prélèvement concernant le financement des sociétés d'État, l'ACSTA prélève les fonds qui lui sont alloués afin de répondre à ses besoins financiers à court terme.

L'ACSTA définit et calcule ainsi son capital :

	2009	2008
Encaisse	2 049 \$	1 559 \$
Créances	69 539	82 451
Créditeurs et charges à payer	(70 030)	(82 709)
Total du capital	1 558 \$	1 301 \$

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA sont inchangés depuis le 31 mars 2008. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

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

	2009	2008
Créances	29 217 \$	21 347 \$
Stocks	(2 804)	(1 016)
Frais payés d'avance	(1 038)	284
Créditeurs et charges à payer	(14 181)	(24 690)
	11 194 \$	(4 075) \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 mars 2009

(en milliers de dollars)

18. Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie et information supplémentaire sur les flux de trésorerie (suite)

Les intérêts reçus et comptabilisés pour l'exercice terminé le 31 mars 2009 sont de 924 \$ (2 624 \$ en 2008).

Les créances excluent les crédits parlementaires à recevoir de 16 305 \$ (aucun en 2008) pour le financement d'immobilisations.

Les créditeurs et les charges à payer excluent un montant de 33 714 \$ (32 212 \$ en 2008) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

19. Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA reçoit des demandes d'indemnisation financière de diverses parties. Ces demandes pourraient représenter des passifs véritables si un ou plusieurs événements futurs se 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.

20. Chiffres correspondants

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour être conformes à la présentation adoptée en 2009.