



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

Résumé du

PLAN D'ENTREPRISE 2008-2009 À 2012-2013 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	2
1. PROFIL ORGANISATIONNEL	3
1.1 Mission, vision et valeurs	3
1.2 Cadre législatif et réglementaire	4
1.3 Gouvernance et structure organisationnelle	4
1.4 Mandat et responsabilités	6
1.4.1 Contrôle préembarquement (CPE)	6
1.4.2 Contrôle des bagages enregistrés (CBE)	7
1.4.3 Contrôle des non-passagers (CNP)	7
1.4.4 Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	7
2. IDENTIFICATION DES RÉSULTATS	8
2.1 États et résultats pour l'exercice 2007-2008	8
2.2 Mesure du rendement	9
2.3 Progrès réalisés en 2007-2008	10
3. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL	17
3.1 Menaces	17
3.2 Plan de gestion des investissements et du cycle de vie	17
3.3 Personnel de contrôle	18
3.4 Croissance	19
3.5 Lois et règlements	20
4. ORIENTATION STRATÉGIQUE	22
4.1 Répercussions du budget 2008 sur la planification de l'ACSTA	22
4.2 Mandat législatif et résultats stratégiques quinquennaux	22
4.3 Sécurité à la mesure du client	22
4.4 Renforcement de la capacité	23
4.5 Reconnaissance de l'expertise	24
4.6 Conclusion	24
5. ANALYSE FINANCIÈRE	25
5.1 Principales répercussions sur le financement de l'ACSTA	25
5.2 Stratégie de comptabilité et de gestion financière	26
5.2.1 Nouvelles stratégies de présentation de l'information financière	26
5.2.2 Normes internationales d'information financière (NIIF)	26
5.3 Rendement prévu pour l'exercice 2007-2008 – Comparaison entre les prévisions et le plan	27
5.3.1 Dépenses de fonctionnement prévues	27
5.3.2 Dépenses d'investissement prévues	29
5.4 Aperçu du plan financier pour les exercices 2008-2009 à 2012-2013	30
5.4.1 Budgets et plans de fonctionnement	30
5.4.2 Budgets et plans d'investissement	32
5.4.3 Jeux olympiques et paralympiques de 2010	33
5.5 Résumé du plan financier	34
GLOSSAIRE	35

SOMMAIRE

La mission de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien, tels que désignés par le gouvernement. Elle est responsable du contrôle efficace et efficient des personnes et de leurs effets personnels, avant qu'elles ne montent à bord de l'aéronef ou qu'elles ne pénètrent dans les zones réglementées des aéroports. Pour accomplir son mandat, l'ACSTA assure la prestation des services de contrôle dans les quatre secteurs suivants :

- contrôle préembarquement (CPE) : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- contrôle des non-passagers (CNP) (p. ex., employés de l'aéroport, équipages de vol);
- cartes d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : l'administration de cartes d'identité biométriques des non-passagers qui entrent dans les zones réglementées.

Afin de mieux satisfaire à ces obligations prévues par la loi, l'ACSTA a défini trois résultats stratégiques sur cinq ans et des initiatives connexes dans son *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*. L'ACSTA entreprend chaque initiative dans le but de contribuer à la réalisation de l'un ou de tous ces résultats stratégiques :

1. Sûreté à la mesure du client

L'ACSTA a besoin des ressources humaines et matérielles, ainsi que des processus et de l'expérience nécessaires, qui vont garantir que la démarche 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.

2. Renforcement de la capacité

L'ACSTA doit développer et maintenir un effectif talentueux, engagé et souple pour satisfaire aux exigences d'un environnement changeant et faire en sorte que les ressources humaines, les processus et les programmes contribuent au renforcement de la capacité organisationnelle de l'Administration.

3. Reconnaissance de l'expertise

L'ACSTA doit être reconnue comme chef de file en matière de contrôle de la sûreté aérienne. Pour remplir son mandat, l'ACSTA se doit d'avoir une capacité de mesure et de compte rendu du rendement, des processus et des pratiques opérationnels efficaces et de bons rapports.

Dans ce Résumé du plan d'entreprise, l'ACSTA présente un compte rendu des états et des progrès réalisés à l'égard de chacune de ces initiatives telles que définies dans le Résumé 2007-2008 à 2011-2012. Bon nombre des initiatives sont des recommandations découlant d'une réponse directe à l'examen spécial réalisé par le Bureau du vérificateur général et à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*. En réponse aux deux lacunes découvertes par le BVG, l'ACSTA met

l'accent sur ses relations avec Transports Canada. Elle a fait des progrès dans de nombreux domaines, notamment le travail de préparation d'une proposition au gouvernement du Canada, la création de divers groupes de travail et la rédaction de protocoles d'entente, dans le but de gérer les questions d'intérêt pour les deux organismes.

L'ACSTA étudie actuellement les recommandations du BVG concernant son Programme de mesure du rendement. L'ACSTA a entrepris l'établissement d'un cadre pour la préparation de rapports pour ce programme, selon lequel elle rédige un rapport pour les résultats et les initiatives stratégiques. Dans son *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*, l'ACSTA a affirmé qu'elle dresserait la liste des objectifs précis et des indicateurs ou facteurs, afin de faire en sorte que son cadre de mesure du rendement soit efficace et s'appuie sur des résultats mesurables. Bien que l'ACSTA ait entrepris les démarches pour répondre aux recommandations du BVG, elle doit travailler davantage pour pouvoir remplir cet engagement.

En l'absence de cibles et d'indicateurs définis, ce Résumé fait état des progrès réalisés à l'égard de la liste d'objectifs dressée dans le Résumé de l'année dernière; en somme, l'ACSTA dresse la liste des activités et des initiatives réalisées. Les événements et les tendances nationales et internationales ont une influence considérable sur les progrès stratégiques et opérationnels de l'ACSTA.

L'absence de solution de financement stable a toujours des répercussions considérables sur l'ACSTA, tout autant que n'importe quel autre facteur interne ou externe. Le financement additionnel d'un an accordé à l'ACSTA dans le budget 2008 ne lui permettra pas de poursuivre ses activités au cours des cinq prochaines années.

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, l'orientation stratégique présentée par l'ACSTA, aux fins présentes, s'appuie uniquement sur les niveaux de référence approuvés. En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et du *Règlement sur les plans d'entreprise, les budgets et les résumés des sociétés d'État*, l'ACSTA élabore ses stratégies, formule son plan d'entreprise et ses budgets sur une période de planification de cinq ans.

Tel qu'énoncé dans les résumés antérieurs, l'ACSTA est responsable de maintenir et d'améliorer la sûreté du transport aérien. Cet objectif est la principale priorité de sa stratégie.

Le *Plan d'entreprise de 2008-2009 à 2012-2013 et les budgets d'investissement et de fonctionnement* ont été approuvés au mois de juin 2008.

1 PROFIL ORGANISATIONNEL

INTRODUCTION

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État qui rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

PROFIL

L'ACSTA a été créée après les attentats du 11 septembre 2001. L'objectif premier était de créer un service de contrôle fédéral responsable d'assurer la sûreté du transport aérien. Les cinq premières années d'existence de l'ACSTA furent marquées par le besoin de « démarrer » un nouvel organisme, responsable d'activités essentielles de contrôle de sûreté dans les aéroports désignés, d'un océan à l'autre.

Dans les premières années, l'ACSTA s'est concentrée sur le développement des compétences, la formation et le rendement des agents de contrôle ainsi que sur l'installation d'équipements importants dans les aéroports du Canada.

Dans la prochaine phase de son développement, l'ACSTA doit continuer à se concentrer sur la mise en œuvre et la consolidation de tous ses secteurs d'activité. Elle doit notamment mettre l'accent sur la gestion et les activités opérationnelles à l'administration centrale, située dans la région de la capitale nationale, et dans ses bureaux régionaux, situés dans les aéroports au Canada. Même si l'ACSTA a de nombreuses réalisations à son actif, elle doit rester proactive dans le domaine du contrôle de sûreté du transport aérien et créer un environnement sûr pour les voyageurs.

L'ACSTA s'avère une base complexe d'opérations nationales desservant 90 emplacements. Son siège social est situé à Ottawa et elle compte 330 employés à son effectif. De plus, l'ACSTA dirige environ 5 600 agents de contrôle qui effectuent le contrôle de sûreté de plus de 42 millions de passagers et de leurs effets personnels par année, et ce, dans 89 aéroports d'un océan à l'autre.

Conformément à l'examen spécial réalisé en 2006 par le Bureau du vérificateur général (BVG), l'ACSTA répond à une série de recommandations, dans le but :

- d'améliorer les activités, la reddition de comptes et la gestion du rendement;
- de concentrer ses efforts sur l'amélioration continue.

1.1 MISSION, VISION ET VALEURS

MISSION

Protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien, tels que désignés par le gouvernement.

VISION

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

1.2 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET PROCÉDURAL

L'ACSTA, en sa qualité d'administration canadienne de contrôle de la sûreté du transport aérien civil, est assujettie aux lois, aux règlements et aux procédures ci-après.

Loi/règlement/procédure	Application à l'ACSTA
<i>Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques</i>	<ul style="list-style-type: none">• Fournit le cadre de contrôle et de responsabilité des sociétés d'État mères et de leurs filiales.
<i>Loi sur l'aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Définit tous les aspects du système aéronautique canadien.• Définit l'autorité de créer des règlements de sûreté et le pouvoir du ministre de créer des mesures de sûreté.• Régit la désignation d'agent de contrôle.• Stipule qu'aucune personne n'a le droit de monter à bord d'un aéronef sans se soumettre à une fouille de sa personne et de ses effets personnels.
<i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>	<ul style="list-style-type: none">• Établit la responsabilité de l'ACSTA d'exécuter le contrôle des personnes et de leurs effets personnels qui montent à bord de l'aéronef ou pénètrent dans les zones réglementées.• Précise que l'ACSTA est tenue d'assurer une prestation uniforme de services, partout au Canada, et d'agir dans l'intérêt du public en général et des voyageurs.
Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA	<ul style="list-style-type: none">• Dresse la liste des exploitants d'aéroports désignés au Canada.
Arrêté sur le contrôle de sûreté	<ul style="list-style-type: none">• Établit les mesures pour le contrôle des personnes, de leurs effets personnels et de leurs bagages.
Procédures normalisées d'exploitation	<ul style="list-style-type: none">• Guident les agents de contrôle dans l'exécution de leurs tâches.

RESPONSABILITÉS DE TRANSPORTS CANADA

Liste sommaire des responsabilités de Transports Canada à l'égard de l'ACSTA :

- diriger l'ensemble du programme de sûreté aérienne au Canada;
- représenter le Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), laquelle établit les normes que doivent respecter les administrations de l'aviation civile à l'échelle mondiale;
- établir les politiques et les règlements;
- responsable de l'observation, de la surveillance et de l'évaluation; et
- appliquer les règlements sur la sûreté du transport aérien.

1.3 GOUVERNANCE ET STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

INTRODUCTION

Conformément à la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA est une société d'État qui comprend un conseil d'administration. Celui-ci est dirigé par un président, D. Ian Glen, c.r., nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre.

RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est responsable de la gestion des affaires et des activités 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 et de récompenser son rendement;
- contribue et approuve l'orientation stratégique du Plan d'entreprise de l'ACSTA;
- s'assure que les risques principaux associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- approuve le plan de relève de la direction, y compris la nomination, la formation et la surveillance des cadres supérieurs;
- s'assure que les systèmes d'information et les pratiques de gestion de l'ACSTA satisfont à ses besoins et lui permettent d'avoir confiance dans l'intégrité de l'information produite.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé de 11 membres – un président et dix administrateurs. Il doit être composé de deux représentants de l'industrie du transport aérien et de deux représentants des exploitants d'aéroport. Six nouveaux administrateurs ont été nommés au conseil d'administration pendant l'exercice 2007-2008.

MANDAT DES ADMINISTRATEURS

Chaque administrateur exerce ses fonctions, à titre amovible, pour une durée maximale de cinq ans. Dans la mesure possible, le conseil d'administration veille à ce que, dans une année donnée, le mandat de moins de la moitié des administrateurs se termine.

RENOUVELLEMENT DU MANDAT

Le gouverneur en conseil peut renouveler une seule fois le mandat d'un administrateur, pour une durée maximale de cinq ans.

PRIORITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR L'EXERCICE 2008-2009

En 2008-2009, l'objectif du conseil d'administration de l'ACSTA est de conseiller la direction sur la planification à court et à long terme et de continuer à surveiller les progrès réalisés par l'ACSTA à l'égard de son plan d'action visant à mettre en œuvre les recommandations formulées par le BVG dans le cadre de l'examen spécial réalisé en 2006. Après examen, le BVG a été favorable au plan d'action. Celui-ci met l'accent sur l'amélioration des :

- relations entre l'ACSTA et Transports Canada;
- opérations de contrôle.

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION DE L'ACSTA

Le président et chef de la direction dirige la haute direction de l'ACSTA. Il est nommé par le conseil d'administration de l'ACSTA et est secondé par l'équipe de la haute direction, tel qu'illustré dans l'organigramme ci-après.



1.4 MANDAT ET RESPONSABILITÉS

INTRODUCTION

L'ACSTA est responsable de prendre les mesures nécessaires pour assurer « un contrôle efficace des personnes - ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, et des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport ».

De plus, la loi précise que la prestation des services de contrôle doit être uniforme et se faire dans l'intérêt du public.

En novembre 2002, le gouvernement a étendu le mandat de l'ACSTA, sur instruction du ministre, afin d'inclure la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) et le contrôle des non-passagers (CNP).

Jusqu'en septembre 2007, les six activités de l'ACSTA, conformément à son mandat, n'ont pas changé. C'est alors que le ministre a annoncé que, suite aux recommandations formulées par le comité d'examen quinquennal, à partir du 1^{er} avril 2008 :

- le Programme canadien de protection des transporteurs aériens relèvera de la Gendarmerie royale du Canada (GRC);
- le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports sera transféré à Transports Canada.

L'ACSTA demeure responsable de quatre secteurs de la sûreté du transport aérien :

- le contrôle préembarquement (CPE);
- le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- le contrôle des non-passagers (CNP);
- la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).

1.4.1 CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

Le CPE prévoit le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels. C'est l'élément public le plus visible des activités de l'ACSTA.

Transports Canada tient à jour la liste des articles interdits. Le rôle des agents de contrôle est de vérifier si les passagers transportent l'un ou l'autre de ces articles.

Les agents de contrôle exécutent les tâches suivantes, à diverses étapes du CPE :

- vérifier les cartes d'embarquement;
- utiliser l'appareil de radioscopie (pour les bagages de cabine et les effets personnels des passagers);
- fouille manuelle des passagers et des bagages de cabine;
- utiliser l'équipement de détection de traces d'explosifs (DTE);
- contrôler les passagers au moyen des portiques de détection de métal (PDM) ou des détecteurs à main d'objets métalliques (DMOM).

Dans certaines situations, les agents de contrôle combinent ces rôles, ou des agents de contrôle additionnels aident à les exécuter, notamment en demandant aux passagers d'enlever leurs pardessus, de retirer les ordinateurs portatifs et certains appareils électroniques de leurs bagages de cabine avant d'entrer dans la voie de contrôle et, dans le cas de vols transfrontaliers, d'enlever leurs chaussures.



1.4.2 CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS (CBE)

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Au CBE, les agents de contrôle utilisent des systèmes spécialisés de détection d'explosifs (SDE) pour contrôler plus de 60 millions de bagages enregistrés chaque année.

Dans le cadre des opérations de CBE, l'ACSTA achète, installe, met à l'essai et assure l'entretien de l'équipement de SDE, dans les aéroports désignés partout au Canada. Les nombreuses pièces d'équipement qui composent le point de CBE s'adaptent à la configuration de chaque aéroport en fonction de ses exigences uniques en matière d'espace.

La phase de déploiement est maintenant terminée. Par conséquent, l'ACSTA peut maintenant se concentrer sur :

- la modification et l'optimisation des systèmes existants;
- l'entretien de l'équipement existant;
- la mise à l'essai et l'évaluation de nouveaux équipements et de nouvelles technologies;
- la gestion du cycle de vie;
- la croissance des aéroports;
- la mesure et la surveillance du rendement.

1.4.3 CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS (CNP)

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

L'ACSTA contrôle plus de 600 000 non-passagers par année aux points d'accès des zones réglementées des grands aéroports.

Le terme « non-passagers » désigne des personnes qui :

- travaillent dans un aéroport;
- assurent la prestation de services ou livrent des marchandises dans un aéroport;
- sont en transit dans un aéroport et ont besoin d'accéder à des zones réglementées désignées dans les aéroports (p. ex., équipages de vol, personnel du service à la clientèle d'une compagnie aérienne, traiteurs, personnel d'entretien, bagagistes).

L'ACSTA installe des points de contrôle mobiles dans les aéroports dans le but d'effectuer le contrôle aléatoire des non-passagers qui accèdent aux zones réglementées. L'ACSTA a installé six points de contrôle permanents au Canada pour le contrôle des non-passagers.

1.4.4 CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES (CIZR)

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES

Tous les non-passagers qui pénètrent dans une zone réglementée d'un aéroport doivent détenir une CIZR. La CIZR, créée par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, stocke les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales), lesquelles lui permettent d'accéder aux zones réglementées des aéroports. Actuellement, plus de 100 000 non-passagers sont inscrits au programme.

Il est important de souligner que l'administration aéroportuaire est l'autorité qui régit les autorisations d'accès aux zones réglementées.

2 IDENTIFICATION DES RÉSULTATS

2.1 ÉTATS ET RÉSULTATS POUR L'EXERCICE 2007-2008

CONTEXTE

Dans son *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*, l'ACSTA a défini les trois résultats stratégiques quinquennaux, lesquels lui permettront de mieux respecter les obligations réglementaires, en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*. Les trois résultats stratégiques sont :

1. sûreté à la mesure du client
2. renforcement de la capacité
3. reconnaissance de l'expertise

L'ACSTA a créé des initiatives stratégiques pour chacun de ces résultats.

Dans ce *Résumé du plan d'entreprise*, l'ACSTA présente un compte rendu des états et des progrès réalisés à l'égard de chacune de ces initiatives. Bon nombre des initiatives sont une réponse directe à l'examen spécial réalisé par le BVG et à l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*. Les états ou les résultats prévus pour ces initiatives, dans l'exercice 2007-2008, par rapport aux trois résultats stratégiques, sont présentés dans les pages suivantes.

ÉTABLISSEMENT DE MESURES DU RENDEMENT

L'ACSTA a entrepris l'établissement d'un cadre visant la préparation de rapports pour son Programme de mesure du rendement, selon lequel elle rédige un rapport pour les résultats et les initiatives stratégiques. L'ACSTA devra travailler davantage pour remplir cet engagement.

Dans son *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*, l'ACSTA a affirmé qu'elle dresserait la liste des objectifs précis et des indicateurs ou facteurs clairs, afin de faire en sorte que son cadre de mesure du rendement soit efficace et s'appuie sur des résultats mesurables. L'ACSTA ne l'a pas fait pour 2008-2009.

L'établissement de mesures du rendement pour les programmes de sûreté du transport aérien cause des maux de tête à de nombreux pays. L'ACSTA s'emploie notamment à relever ce défi en organisant des forums internationaux. L'ACSTA et ses homologues étrangers aborderont cette question dans le cadre du Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation (FICSA) de 2008 à Genève.

En l'absence de cibles et d'indicateurs définis, le présent chapitre est un résumé des progrès réalisés à l'égard d'objectifs énoncés dans le *Résumé* dans le *Résumé* de l'année dernière; en somme, l'ACSTA dresse la liste des activités et des initiatives réalisées.

L'ACSTA s'est donné pour objectif d'accorder davantage d'attention à la mesure du rendement pendant la période de planification quinquennale.



2.2 MESURE DU RENDEMENT

CADRE DE MESURE DU RENDEMENT DE L'ACSTA

L'ACSTA a élaboré un cadre de mesure du rendement fondé sur les pratiques exemplaires d'organisations axées sur les opérations, et qui est conforme aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). L'objectif de cette approche est de se concentrer sur l'atteinte des résultats, de mettre l'accent sur l'amélioration continue et de gérer le rendement opérationnel et stratégique de l'ACSTA tel que décrit ci-dessous :

1. La définition des rôles et des responsabilités à l'égard de la mesure et de la gestion du rendement et de la liaison entre l'ACSTA et Transports Canada.
2. L'élaboration des objectifs de rendement, des indicateurs de rendement, des bases de référence et des objectifs, de l'analyse et de l'établissement de rapports relativement aux tendances par chaque direction.
3. La création d'un groupe consultatif sur la mesure du rendement dont relève la mise en œuvre de la méthodologie uniformisée présentée dans le Plan de gestion axé sur le rendement.

Le cadre inclut les activités clés suivantes :

- définir les Plans de mesure du rendement de chaque direction et fixer les priorités;
- établir les responsabilités liées au rendement;
- collecter des données, analyser et établir des rapports;
- surveiller, examiner et prendre des mesures pour assurer l'amélioration continue.

ÉTAPES SUIVANTES

L'ACSTA continuera à collaborer avec tous les niveaux de la direction pour établir des priorités relativement aux mesures et identifier les ressources des directions, ainsi que leur niveau d'engagement à l'égard des activités de mesure du rendement. Chaque direction perfectionnera et mettra en œuvre des plans de mesure du rendement.

Dans le Résumé du plan d'entreprise 2007-2008, on a présenté des mesures du rendement qui tenaient compte des aspects d'efficacité, d'efficience, d'uniformité et d'intérêt public. L'ACSTA s'est également engagée à faire un compte rendu de ces indicateurs dans son plan d'entreprise de 2008-2009 et dans son rapport annuel de 2008.

2.3 PROGRÈS RÉALISÉS EN 2007-2008

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
Sûreté à la mesure du client	1 – Améliorer l'efficacité du CPE	Continuer à évaluer des façons d'optimiser l'efficacité et de maintenir la sûreté à l'intérieur du cadre réglementaire établi.	L'ACSTA a proposé à Transports Canada d'augmenter la flexibilité opérationnelle au CPE. Les discussions sont en cours. L'ACSTA collabore avec Transports Canada à l'élaboration d'une méthode de mesure du rendement applicable aux procédures au CPE.
Sûreté à la mesure du client	2 – Communications intégrées et proactives	Poursuivre des activités de communication de façon à maintenir et voire à augmenter le degré de satisfaction et de confiance des voyageurs. Planifier des communications avec les voyageurs qui vont faire valoir que les agents de contrôle sont des spécialistes avec une formation d'expert qui se soucient de la sûreté des passagers et de leurs familles.	Les campagnes de sensibilisation de l'ACSTA ont profité d'une combinaison de média acquis et achetés, ainsi qu'une gamme de produits publicitaires comprenant des messages d'intérêt public à la radio et à la télévision, des dépliants et des trousse à l'intention des agents de voyages, ciblant le public canadien durant les périodes de fort trafic aérien. La division des Communications concentre dorénavant ses efforts sur le marketing social au lieu de créer des campagnes de sensibilisation. Le marketing social est une approche fondée sur l'expérience qui a recours à des mesures de rendement pour modifier les attitudes, les opinions et les comportements au fil du temps selon le type d'outils utilisés. Étant donné que l'ACSTA tente de réduire le nombre d'articles interdits ou non permis au-delà des points de contrôle, y compris les liquides, les aérosols et les gels, une approche fondée sur le marketing social sera plus efficace. Conformément aux règlements de la <i>Loi sur les langues officielles</i> , l'ACSTA a mis en œuvre une méthode visant à établir et confirmer dans quels aéroports desservis par l'ACSTA il existe une forte demande de services dans les deux langues officielles. L'ACSTA a signé un protocole d'entente (PE) avec Statistique Canada. Un sondage visant à évaluer la demande sera réalisé dans des aéroports sélectionnés.
Sûreté à la mesure du client	3 – Élargir les services d'approche auprès du public et des intervenants	Continuer à établir des relations avec les voyageurs, Transports Canada et les autres intervenants clés.	L'ACSTA a accordé une attention particulière aux relations avec Transports Canada (conformément à l'examen spécial du BVG et à l'examen quinquennal). L'ACSTA a fait de nombreux progrès, y compris la mise sur pied de divers groupes de travail et de protocoles d'entente (PE). L'ACSTA a participé à toutes les réunions du Comité sur la sûreté du Conseil des aéroports du Canada au cours de la dernière année, afin de discuter des questions d'intérêt mutuel, et a activement participé aux activités du Groupe consultatif sur la sûreté aérienne (GCSA). L'ACSTA a organisé un séminaire sur les conversations critiques, animé par l'école de politique et d'administration publique de l'Université Carleton, relativement au rôle de la communication dans la sûreté du transport aérien. Transports Canada et d'autres intervenants ont participé.

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
Sûreté à la mesure du client	4 – Améliorer le contrôle de sûreté et la technologie relativement au CPE et au CBE	<p>Concentrer ses efforts sur l'optimisation de la technologie qui a été déployée ces cinq dernières années et étudier les possibilités d'intégration des technologies disponibles.</p> <p>Continuer de collaborer avec les fournisseurs et procéder à des essais pilotes de nouvelles configurations de CPE, afin d'examiner les façons d'améliorer le rendement et de faire du contrôle de sûreté une meilleure expérience pour les passagers.</p>	<p>L'ACSTA a organisé ou a participé à plusieurs conférences, notamment Aéroports Canada 2007 et le Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation organisé à Tokyo en juin 2007. En outre, elle a participé à plusieurs forums internationaux et nationaux et en a organisés, y compris la Conférence canadienne sur la sûreté aérienne (CCSA).</p> <p>L'ACSTA a fait des mises à jour importantes des logiciels de CPE et de CBE, augmentant ainsi l'efficacité à ces points de contrôle.</p> <p>Une demande de proposition d'entretien et de soutien des composants de la TI et de la CIZR est en cours. L'objectif est d'intégrer les technologies existantes, de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer les processus de contrôle existants.</p> <p>L'ACSTA participe activement à plusieurs comités techniques du GCSA.</p> <p>Se reporter à l'initiative n° 11 intitulée « Durabilité du cycle de vie » pour de plus amples détails sur le cadre de gestion du cycle de vie.</p>
Sûreté à la mesure du client	5 – Carrière d'agent de contrôle	Collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle à la création de possibilités de spécialisation à l'intention des agents de contrôle et à fournir des options de perfectionnement et d'avancement.	<p>L'ACSTA a élaboré un plan de stabilisation de la main-d'œuvre, lequel comprend un modèle de perfectionnement et de spécialisation des agents de contrôle.</p> <p>L'ACSTA a commandé des études de comparaison des salaires et réalisé des évaluations et des descriptions de travail pour les agents de contrôle et les chefs de point de contrôle.</p> <p>L'ACSTA a mis en œuvre un programme de formation périodique destiné aux agents de contrôle.</p> <p>L'ACSTA a collaboré avec La Cité collégiale, à Ottawa, qui a dispensé le premier cours sur la sûreté du transport aérien.</p> <p>Eu égard aux essais sur le terrain réalisés pendant l'exercice 2007-2008, un programme de formation, avec certification ultérieure, destiné aux chefs de point de contrôle, a été mis en œuvre en avril 2008.</p>
Sûreté à la mesure du client	6 – Améliorer la réponse aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux incidents	Améliorer la réponse aux demandes de renseignements des clients, aux plaintes et aux incidents par l'ajout de ressources et la formation du personnel affecté à cette initiative.	<p>L'ACSTA a augmenté la capacité des agents affectés aux relations avec la clientèle.</p> <p>Le plan de formation comprend une formation spécialisée. Les agents des relations avec la clientèle ont suivi la formation d'agent de contrôle.</p>

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
<p>Renforcement de la capacité</p>	<p>7 – Améliorer la surveillance de la conformité et du rendement</p>	<p>Piloter un programme de surveillance de la conformité et du rendement à l'aéroport international Pearson de Toronto.</p>	<p>L'ACSTA a lancé un projet pilote de surveillance améliorée à l'aéroport international Pearson de Toronto.</p> <p>L'ACSTA adoptera une approche de surveillance, sans engager de coûts, en remplaçant le personnel affecté par le fournisseur de services de contrôle par un maximum de 60 employés de l'ACSTA œuvrant dans le domaine de la surveillance opérationnelle et contractuelle dans des aéroports de classe I.</p> <p>L'ACSTA a augmenté les ressources à l'administration centrale de l'ACSTA, dans les rôles de mesure du rendement et de surveillance financière, afin d'améliorer la surveillance du rendement et de la conformité.</p>
<p>Renforcement de la capacité</p>	<p>8 – Cibler les ressources sur le risque</p>	<p>Évaluer diverses techniques et méthodes de contrôle disponibles dans le but de contribuer à déterminer quelles sont les méthodes de contrôle les plus efficaces pour faire en sorte que des articles interdits ne puissent franchir les points de contrôle de sûreté.</p>	<p>L'ACSTA collabore avec Transports Canada à dresser la liste des méthodes de contrôle les plus efficaces.</p>
<p>Renforcement de la capacité</p>	<p>9 – Renforcement de l'effectif des agents de contrôle</p>	<p>Collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle à l'évaluation de chacune des tâches qu'un agent de contrôle est appelé à accomplir (CPE, CBE et CNP), afin de mieux connaître les compétences requises à cet égard.</p>	<p>L'ACSTA met actuellement en œuvre une nouvelle norme de compétence pour le X-Ray Tutor (un logiciel de formation qui permet aux agents de contrôle de mettre à l'épreuve et de perfectionner leurs compétences de contrôle à l'aide de l'appareil de radioscopie).</p> <p>Se reporter à l'initiative n° 5 « Carrière d'agent de contrôle » et à l'initiative n° 13 « Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle » pour de plus amples détails.</p>
<p>Renforcement de la capacité</p>	<p>10 – Accroître l'uniformité du contrôle</p>	<p>Afin d'accroître l'uniformité du contrôle, il faudra des ressources et une capacité additionnelles pour l'exercice des fonctions de soutien de contrôle dans les secteurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la coordination nationale; • le suivi des données et l'analyse des résultats concernant les essais du CBE et du CPE. 	<p>Les PNE ont été révisées, publiées et distribuées sous la Version 2.0.</p> <p>L'ACSTA a mis à l'essai une méthode améliorée au CBE et CPE. Elle est fondée sur une corrélation entre la menace et le risque, créée par l'ACSTA en collaboration avec des experts externes. L'ACSTA et Transports Canada collaborent étroitement pour examiner leurs méthodes et résultats d'essai respectifs, pour assurer une amélioration constante.</p> <p>L'ACSTA continue à rédiger, mettre et tenir à jour les plans opérationnels de l'ACSTA ainsi que les bulletins et les directives à l'intention des fournisseurs de services de contrôle.</p>

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
Renforcement de la capacité	11 – Durabilité du cycle de vie	<p>S'assurer que la technologie est à jour et soutenable et qu'elle est gérée de la façon la plus efficace possible.</p>	<p>L'ACSTA a finalisé un cadre de gestion du cycle de vie. Il dresse la liste des rôles, des responsabilités et des principaux processus d'entretien de l'équipement indispensable et de suivi des immobilisations – de l'acquisition jusqu'à l'élimination.</p> <p>L'ACSTA a mis sur pied un Comité directeur et un groupe de travail sur la gestion du cycle de vie; de plus, elle a élaboré et fait approuver une politique de gestion du cycle de vie. L'ACSTA a élaboré une ébauche de politique et de lignes directrices pour l'élimination des biens matériels; celles-ci sont en attente d'être approuvées.</p> <p>L'ACSTA a développé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des prévisions relatives aux exigences de remplacement de l'équipement, afin d'appuyer la planification financière à long terme; • un calendrier d'amortissement des principaux biens opérationnels de l'ACSTA; • une politique officielle d'élimination des biens afin de répondre aux exigences et lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) et de la Couronne; • une étude relativement à un Système de gestion de l'information sur le matériel.
Renforcement de la capacité	12 – Établir et renforcer la capacité pour remplir le mandat	<p>Renforcer sa capacité générale de façon progressive.</p> <p>Changement de culture en vue de la gestion des talents.</p> <p>Offrir aux employés des possibilités de perfectionnement professionnel, une formation spécialisée, un encadrement et un mentorat.</p>	<p>L'ACSTA a commandé une étude visant à établir le nombre de ressources nécessaires pour être en mesure d'assurer la prestation des services de l'ACSTA, selon les normes minimales d'intégrité du programme. L'étude a permis d'identifier deux catégories – la durabilité et la responsabilité – dans les obligations actuelles de l'ACSTA.</p> <p>L'ACSTA a commandé un examen visant à comparer son régime de rémunération à celle d'autres organismes comparables.</p> <p>L'ACSTA a élaboré et approuvé un programme de planification de la relève pour les postes de la haute direction. L'ACSTA s'emploie à mettre en œuvre un nouveau processus d'examen des talents dans le but de dresser la liste des postes clés et des successeurs potentiels, et a lancé un programme de mentorat.</p> <p>L'ACSTA a continué à développer un programme de gestion du rendement des employés.</p>
Renforcement de la capacité	13 – Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle	<p>Améliorer les conditions de travail des agents de contrôle dans le cadre d'une collaboration étroite avec les fournisseurs de services de contrôle, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • revoir la rémunération (selon l'expérience et l'expertise); • revoir les techniques de formation et le contenu des cours; 	<p>Consultations avec des experts externes.</p> <p>L'ACSTA a réalisé des examens d'un océan à l'autre dans le but de recueillir les suggestions des agents de contrôle pour améliorer les opérations. Selon les agents de contrôle, il fallait améliorer les conditions de travail; l'ACSTA a élaboré des stratégies pour répondre à cette suggestion. L'ACSTA adopte une approche intégrée pour répondre à la question de la stabilité de l'effectif des agents de contrôle et améliorer les conditions de travail.</p>

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
		<ul style="list-style-type: none"> • revoir la conception ergonomique des points de CPE dans les aéroports et l'utilisation de la technologie. <p>Examiner les tâches et les responsabilités des agents de contrôle et porter ses efforts sur les conditions de travail pour relever les améliorations qui pourraient être apportées.</p> <p>Examiner la possibilité de mettre en place des meilleurs plans d'avantages sociaux pour attirer des candidats et conserver les employés.</p>	L'ACSTA a lancé un plan d'action visant à créer et à mettre en œuvre un programme national de préqualification et d'évaluation pour les fournisseurs de services de contrôle.
Renforcement de la capacité	14 – Revoir le modèle de prestation des services de contrôle	Examiner le modèle actuel de prestation de services de contrôle avant l'expiration des prolongations des contrats.	Avec l'aide d'experts tiers, l'ACSTA a examiné les quatre modèles de prestation de services autorisés en vertu de la Loi sur l'ACSTA. Sur la recommandation du comité, l'ACSTA a décidé de continuer avec le modèle existant de prestation de services par des tiers.
Renforcement de la capacité	15 – Obtenir un financement et des niveaux de référence durables à long terme	Créer des possibilités de financement à long terme durable pour 2008-2009.	<p>Transports Canada, en collaboration avec l'ACSTA et des organismes centraux, a rédigé une proposition au gouvernement du Canada dans le but d'obtenir un financement durable pour la période de planification 2008-2011.</p> <p>L'ACSTA, au moyen de l'examen des services votés et d'une étude sur le temps d'attente, a élaboré un modèle de coûts robuste pour toutes ses activités de programme et toute son infrastructure. L'ACSTA a également engagé un tiers indépendant responsable de veiller à la transparence et à l'exactitude du processus, et de vérifier l'exactitude et le fondement des hypothèses utilisées pour créer les estimations des coûts.</p>
Renforcement de la capacité	16 – Amélioration de la planification, de l'exécution et de la mesure	<p>Poursuivre la mise en œuvre du SGSu dans tous les niveaux de l'organisation.</p> <p>Trouver des façons nouvelles et novatrices de mesurer la sûreté en fonction du mandat législatif de l'ACSTA.</p>	<p>Transports Canada continu d'élaborer le Système de Gestion de la Sûreté (SGSu) et a déclaré que l'ACSTA est sur la bonne voie dans la mise en œuvre du SGSu.</p> <p>Pour appuyer l'évaluation et l'amélioration continue, l'ACSTA a lancé un processus d'évaluation de son SGSu. Le but du processus est de cerner les lacunes, d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'action.</p>
Renforcement de la capacité	17 – Améliorations aux pratiques de gouvernance	Adopter les pratiques exemplaires en matière de gouvernance et améliorer la conformité des exigences réglementaires.	<p>L'ACSTA a mis en œuvre un code de conduite et de comportement éthique, destiné aux administrateurs du conseil d'administration.</p> <p>L'ACSTA a mis à jour la politique de voyage et d'accueil du conseil d'administration; dorénavant les administrateurs du conseil divulguent les frais de voyage et d'accueil dans le site Web de l'ACSTA.</p> <p>L'ACSTA a élaboré un programme de formation, pour les nouveaux administrateurs du conseil d'administration, qui contient des renseignements précis sur la gouvernance de sociétés d'État.</p>

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
Renforcement de la capacité	18 – Infrastructure améliorée	Se pencher sur des façons de regrouper ses applications opérationnelles (p. ex. la technologie des portails).	<p>L'ACSTA a étendu l'utilisation du registre central à l'entreposage des factures et des dossiers financiers, conformément aux politiques et aux directives de conservation du SCT.</p> <p>L'ACSTA a élaboré un nouveau programme de formation sur les connaissances nécessaires à l'utilisation des dossiers informatiques existants et du système de gestion de l'information documentaire.</p> <p>L'ACSTA déploie actuellement un outil automatisé d'établissement de rapports, lequel facilite le suivi des projets en cours à l'ACSTA.</p> <p>L'ACSTA étudie activement l'utilisation d'outils de collaboration et de communication, lesquels seront utilisés par tous les employés de l'ACSTA.</p>
Reconnaissance de l'expertise	19 – Tirer profit de l'expertise en matière de contrôle	Examiner des possibilités pour tirer profit de son expertise en matière de contrôle, de façon à formuler des méthodes de contrôle axées sur le risque.	<p>Des lignes directrices pour la gestion des incidents de sûreté aux points de contrôle, applicables aux administrations aéroportuaires, ont été élaborées et approuvées par Transports Canada. Ces lignes directrices comprennent un protocole d'évaluation des menaces et des risques, mis à l'essai (en collaboration avec Transports Canada) dans quatre aéroports.</p> <p>Se reporter à l'initiative n° 8 « Cibler les ressources sur le risque » pour de plus amples détails.</p>
Reconnaissance de l'expertise	20 – Renforcer les liens avec l'actionnaire	Le conseil d'administration et la haute direction de l'ACSTA tenteront de conserver la confiance du ministre en accordant la plus grande priorité à ses attentes à l'endroit de l'ACSTA et en lui fournissant régulièrement des rapports d'étape par écrit et en personne à l'occasion de rencontres avec le président du conseil.	L'ACSTA collabore avec le Bureau de la gouvernance des sociétés d'État de Transports Canada, ainsi qu'avec le Bureau du contrôleur général.
Reconnaissance de l'expertise	21 – Faire preuve de leadership continu auprès des groupes de gouvernance	<p>L'ACSTA établira des comparaisons avec d'autres sociétés d'État et apprendra à connaître de nouvelles pratiques exemplaires.</p> <p>Des pratiques exemplaires en matière de gouvernance des sociétés d'État seront établies et mises en œuvre.</p> <p>Le respect de normes élevées en matière de gouvernance va contribuer à accroître le degré de confiance à l'égard de l'ACSTA et, de ce fait, à une plus grande crédibilité organisationnelle.</p>	<p>L'ACSTA participe à un forum de discussion avec des secrétaires généraux d'autres sociétés d'État.</p> <p>L'ACSTA a réalisé une étude comparative des processus de planification de plusieurs autres sociétés d'État et organismes gouvernementaux clés.</p>

RÉSULTAT	INITIATIVE/ ACTIVITÉ	RÉFÉRENCE DU RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012	RÉSULTAT
<p>Reconnaissance de l'expertise</p>	<p>22 – Améliorer les processus opérationnels et les systèmes financiers</p>	<p>Continuer à documenter ses politiques et processus opérationnels.</p> <p>Continuer à mettre en œuvre son système de gestion financière.</p>	<p>L'ACSTA entreprend bon nombre de nouvelles initiatives visant à améliorer les politiques et les processus opérationnels, ainsi que les systèmes de gestion financière de l'ACSTA, y compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'approbation de la mise en œuvre d'une politique modifiée d'approvisionnement et de passation de marchés; • la rédaction d'une ébauche de politique d'accueil et de voyage et d'une politique sur les immobilisations; • la mise en œuvre de l'Initiative des services de voyage partagés; • les améliorations apportées au projet de Module d'immobilisations de l'ACSTA; • la réalisation du projet pilote du projet d'engagement à payer. <p>Se reporter à l'initiative n° 16 « Amélioration de la planification, de l'exécution et de la mesure » pour de plus amples détails sur le SGSu.</p>
<p>Reconnaissance de l'expertise</p>	<p>23 – Tirer profit de l'expertise en matière d'équipement</p>	<p>Examiner, avec Transports Canada, des possibilités de mettre à contribution son expertise dans les secteurs de l'évaluation et de l'essai d'équipement, de l'évaluation technologique, ainsi que de l'acceptation et de la certification de systèmes.</p>	<p>Un groupe de travail a été créé pour explorer et étendre les possibilités de tirer profit de l'expertise partagée, en mettant l'accent sur l'évaluation, la mise à l'essai, l'évaluation technique et la réception de l'équipement opérationnel.</p>

3 ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

INTRODUCTION

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 aux tendances internationales, car ceux-ci pourraient compromettre ses activités.

3.1 MENACES

ENVIRONNEMENT DE MENACE ÉVOLUTIF

Selon les conclusions des représentants du gouvernement, des documents de sources ouvertes, des services du renseignement et des organismes de maintien de l'ordre du Canada, l'aviation civile est toujours à risque d'une attaque terroriste. Les événements survenus récemment aux quatre coins de la planète confirment que les aéronefs et les aéroports restent des cibles de prédilection pour les terroristes. Ces événements confirment également que les terroristes continuent à identifier de nouvelles façons de déjouer les systèmes de sûreté du transport aérien. Les événements survenus récemment comprennent entre autres :

- la destruction en vol, au moyen d'une bombe, de deux avions de passagers en Russie en août 2004;
- l'attaque à la bombe contre un avion de ligne israélien déjoué à l'aéroport de Francfort, en Allemagne, en novembre 2006;
- la tentative de complot pour faire exploser des immeubles, des réservoirs de carburant et des pipelines déjouée à l'aéroport international John F. Kennedy de New York en juin 2007;
- la tentative déjouée de faire exploser un véhicule rempli de réservoirs de gaz à l'aéroport de Glasgow en juillet 2007.

Depuis la tragédie du 11 septembre 2001, l'évènement qui a probablement eu le plus de répercussions sur les activités de l'ACSTA est la découverte, en août 2006, par les autorités britanniques, d'un complot visant à utiliser des explosifs liquides pour attaquer des vols transatlantiques. Cette découverte est à l'origine des modifications apportées aux mesures de sûreté en vigueur. Si les auteurs du complot avaient réussi à le mettre à exécution, des milliers de personnes auraient perdu leur vie et les répercussions économiques auraient eu des conséquences dévastatrices pour l'industrie du transport aérien à l'échelle internationale. Ce complot déjoué est la preuve que non seulement les terroristes ciblent toujours les avions de ligne, mais qu'ils inventent des techniques et des stratégies novatrices. Par conséquent, les organismes de sûreté doivent continuellement améliorer leur capacité de détection et intégrer les progrès technologiques.

En effet, dans son examen spécial, le BVG a reconnu que l'un des défis auxquels l'ACSTA est confrontée est que le personnel de contrôle doit être vigilant en tout temps dans l'exécution de ses tâches dans un environnement à risque élevé, dans lequel un seul incident pourrait entraîner un désastre et dans lequel la majorité des passagers ne constituent aucune menace.

3.2 PLAN DE GESTION DES INVESTISSEMENTS ET DU CYCLE DE VIE

CYCLE DE VIE DE LA TECHNOLOGIE

Pour être en mesure d'offrir un système de contrôle de sûreté du transport aérien à la fois sécuritaire et durable, l'ACSTA doit absolument se maintenir à l'avant-garde des améliorations technologiques. Une partie de l'équipement arrivera bientôt à la fin de sa durée de vie utile, laquelle varie actuellement, d'après les plans d'amortissement, entre sept et onze ans, en tenant compte de la remise à neuf. Au cours des cinq prochaines années, l'équipement de détection d'explosifs, les appareils de radioscopie de la première génération utilisés aux points de CPE et les détecteurs d'objets métalliques arriveront à la fin de leur durée de vie utile et ne répondront plus aux normes internationales.

CAPACITÉ DE L'ÉQUIPEMENT

En août 2006, le ministre a instauré de nouvelles mesures de contrôle applicables aux liquides, aux aérosols et aux gels au CPE. Ces mesures mettent toujours de la pression sur l'équipement de CBE de l'ACSTA, car les passagers placent davantage d'effets personnels dans leurs bagages enregistrés.

Par conséquent, l'équipement de l'ACSTA est utilisé à pleine capacité, plus tôt que prévu.

INNOVATION

L'exécution efficace des programmes de sûreté de l'ACSTA dépend de l'utilisation et du fonctionnement optimal des technologies disponibles, non seulement aux avant-postes, mais également à l'administration centrale de l'ACSTA, laquelle assume des rôles de surveillance et des fonctions d'analyse essentiels. Au cours des cinq prochaines années, l'ACSTA devra évaluer de nouvelles technologies, lesquelles pourraient ajouter de la valeur aux programmes de contrôle de sûreté. Elle devra également passer en revue ses systèmes de communication, ses applications logicielles ainsi que ses systèmes internes de sûreté.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Un aspect important à prendre en considération dans l'établissement d'un horaire de remplacement est le besoin d'évaluer de nouvelles technologies qui non seulement seront plus fiables, mais qui sont munies de nouvelles fonctions permettant de détecter les nouvelles menaces.

ÉVOLUTION DES NORMES INTERNATIONALES DE SÛRETÉ

La communauté internationale presse le Canada d'utiliser des systèmes de sûreté capables de détecter les nouvelles menaces.

Le Canada a élaboré un plan pour suivre la cadence des tendances internationales et commencer à s'attaquer aux lacunes de sûreté qui pourraient le rendre vulnérable aux attaques terroristes.

AGRANDISSEMENT DES AÉROPORTS

En raison du manque de financement auquel l'ACSTA est actuellement confrontée, aucun nouveau projet d'agrandissement ne sera réalisé. Cela risque de détériorer les relations entre l'ACSTA et les administrations aéroportuaires.

3.3 PERSONNEL DE CONTRÔLE

AUGMENTATION DE LA DEMANDE ET PÉNURIE D'AGENTS DE CONTRÔLE ET DE RECRUES POTENTIELLES

Le besoin d'agents de contrôle ne cesse de croître, alors que des niveaux d'attrition élevés ont un effet direct sur les efforts visant à maintenir des niveaux adéquats de personnel. L'augmentation constante du nombre de passagers et l'évolution continue de l'environnement de menace soulignent le besoin d'attirer et de retenir des agents de contrôle expérimentés.

Dans certains aéroports, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA ont vécu une pénurie constante d'agents de contrôle et de recrues potentielles, surtout où il existe une forte demande pour des travailleurs dans d'autres secteurs, ce qui permet à la main-d'œuvre d'être sélective dans son choix d'emploi.

RÉMUNÉRATION

L'ACSTA reconnaît que la rémunération des agents de contrôle joue un rôle important dans l'attraction et le maintien des effectifs, et a consulté des experts, lesquels conviennent qu'il faut accorder la priorité à cette question.

La rémunération mettra de plus en plus de pression sur le budget de l'ACSTA dont il faut se préoccuper, afin d'être en mesure de maintenir les niveaux actuels de service.

RÉPERCUSSIONS

Eu égard aux taux d'attrition actuels, il faut engager 1 200 nouveaux agents de contrôle par année et le coût total de la formation de base s'élève à 6 millions de dollars par an. Une main-d'œuvre plus stable et expérimentée réduirait ces coûts, minimiserait le risque d'infractions à la sûreté et permettrait à l'ACSTA d'être plus efficace et efficiente dans ses activités.

3.4 CROISSANCE

AUGMENTATION DU VOLUME DE PASSAGERS

Selon les statistiques de Transports Canada, le nombre de voyageurs qui choisissent le transport aérien ne cesse d'augmenter chaque année. La mondialisation et l'intégration de l'économie canadienne avec d'autres marchés mondiaux se traduisent par une augmentation du nombre de passagers qui voyagent au Canada et à l'étranger.

Au cours des cinq dernières années, le nombre de passagers a augmenté de 28 %. Transports Canada s'attend à ce que cette tendance se maintienne et que le volume de passagers augmentera entre 4 % et 5 % par an. Quelles que soient les pressions exercées sur l'ACSTA, elle doit respecter les exigences de sûreté définies dans les règlements.

LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS

L'introduction de nouvelles mesures en août 2006 (après la découverte, par les autorités britanniques, du complot visant à faire exploser des avions de ligne au moyen d'explosifs liquides) relativement au contrôle de liquides, d'aérosols et de gels, a intensifié la pression relative à la croissance et à la capacité. Au début, ces mesures ont créé des embouteillages aux points de contrôle, ce qui pouvait entraîner de la confusion et des problèmes de sûreté, car de nombreux passagers se présentaient au point de contrôle avec des articles donnant lieu à des restrictions (p. ex., de l'eau en bouteille). L'ACSTA a posté un agent de contrôle supplémentaire à l'entrée du point de CPE, afin d'aider les passagers.

Afin de respecter les nouvelles mesures applicables aux liquides, aux aérosols et aux gels, des ressources additionnelles ont été reçues en 2007-2008 du gouvernement du Canada. La capacité de contrôle additionnelle nécessaire, en raison de ces mesures, constitue dorénavant une exigence à long terme à laquelle il faut répondre au moyen de ressources à long terme.

CONNAISSANCE DES RÈGLEMENTS

L'ACSTA a lancé divers programmes et diverses initiatives de communication dans le but d'informer le public sur les exigences relatives au contrôle, surtout après l'instauration des nouvelles mesures concernant le transport de liquides, d'aérosols et de gels dans la cabine de l'aéronef. Malgré tout, les passagers continuent à transporter les articles donnant lieu à des restrictions dans leurs bagages de cabine. En effet, les agents de contrôle en saisissent une quantité considérable chaque jour.

AUTRES TENDANCES

Outre les nouvelles menaces pour la sûreté et l'augmentation des volumes de passagers, un certain nombre d'autres développements dans le secteur du transport aérien, liés à la croissance, ont une incidence sur les activités de l'ACSTA.

Aéronefs plus grands

L'arrivée sur le marché de très grands aéronefs, comme l'Airbus A380, mettra de la pression sur les points de contrôle de l'ACSTA car il y aura davantage de passagers à contrôler, alors que le nombre de voies de contrôle n'augmentera pas.

Population vieillissante

L'envie de voyager de la génération du baby-boom aura certainement des répercussions sur l'ACSTA, puisqu'un nombre croissant de personnes ayant des besoins spéciaux ou à mobilité réduite se présentera aux points de CPE. Cela pourrait augmenter le temps d'attente au CPE, à moins d'ajuster la capacité de contrôle.

3.5 LOIS ET RÈGLEMENTS

INTRODUCTION

L'ACSTA est assujettie à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). En sa qualité de société d'État, l'ACSTA doit :

- maintenir des systèmes de contrôle et d'information financiers et de contrôle et d'information de gestion, ainsi que des pratiques de gestion de manière à fournir l'assurance raisonnable que ses éléments d'actifs sont protégés et contrôlés;
- veiller à ce que la gestion de ses ressources financières, humaines et matérielles est économique et efficace;
- veiller à ce que ses opérations se déroulent efficacement.

EXAMEN SPÉCIAL

En vertu de la LGFP, l'ACSTA doit soumettre ses systèmes et ses pratiques à un examen spécial, au moins une fois tous les cinq ans, réalisé par le BVG.

Le BVG a réalisé l'examen spécial de l'ACSTA en 2006; l'ACSTA a répondu en profondeur aux recommandations résultantes dans son *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*.

L'ACSTA a rédigé un plan d'action complet pour répondre à toutes les recommandations, étape obligatoire pour obtenir des fonds supplémentaires, dans la proposition au gouvernement du Canada à l'automne 2007.

EXAMEN QUINQUENNAL DE LA LOI SUR L'ACSTA

En vertu de l'article 33 de la *Loi sur l'ACSTA*, le ministre doit effectuer un examen des activités de l'ACSTA, conformément aux dispositions de cette loi, au cours de la cinquième année de son entrée en vigueur et présenter au Parlement un rapport sur ses observations.

Un comité consultatif, nommé en novembre 2005, a été mandaté de réaliser cet examen. *Plan de vol : Gérer les risques pour la sûreté de l'aviation*, le fruit du travail du comité consultatif, a été présenté au Parlement, par le ministre, le 12 décembre 2006. Le détail des recommandations du comité consultatif se trouve également dans le *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2010-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*.

Le 4 septembre 2007, le ministre a annoncé les décisions suivantes :

- le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités demeure responsable de la sûreté du transport aérien;
- l'ACSTA demeure une société d'État et conserve son mandat de contrôle;
- l'ACSTA garde les latitudes prévues dans la loi actuelle;
- le Programme canadien de protection des transporteurs aériens sera transféré à la GRC;
- le Programme de contribution aux services de police dans les aéroports sera transféré à Transports Canada;
- l'ACSTA continue à gérer le programme de la CIZR.

MODÈLE DE PRESTATION DE SERVICES

En vertu des articles 6 et 7 de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA peut recourir aux solutions ci-après pour assurer le contrôle des passagers :

- fournisseur de services tiers (fournisseur de services de contrôle);
- emploi direct (les propres employés de l'ACSTA);
- au moyen d'ententes conclues avec les exploitants d'aérodrome (ou de sous-traitants de l'aérodrome).

Le conseil d'administration et la direction de l'ACSTA se sont engagés à examiner les options de prestation de services de contrôle avant l'échéance des contrats en 2008-2009, afin de s'assurer que l'ACSTA utilise l'option la plus appropriée.

L'ACSTA a mis sur pied un comité ad hoc composé d'administrateurs du conseil d'administration de l'ACSTA. Son mandat était de surveiller le processus d'examen du modèle de prestation de services et de commenter les recommandations. Dans l'ensemble, même si les autres modèles avaient leurs forces, le modèle actuel de prestation de services assurée par un fournisseur de services de contrôle tiers est le meilleur. Le comité a recommandé un modèle de fournisseur de services de contrôle au conseil d'administration, similaire au modèle actuellement utilisé.

Le conseil d'administration de l'ACSTA a approuvé ce modèle en septembre 2007.

EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

Le comité consultatif responsable de l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA* a recommandé que Transports Canada élabore « en priorité » un cadre de réglementation davantage axé sur les résultats pour la sûreté du transport aérien. Transports Canada a entamé un examen pluriannuel du cadre réglementaire de la sûreté du transport aérien, afin de l'axer davantage sur les risques et le rendement.

Pendant l'examen, l'ACSTA collaborera avec Transports Canada, afin de formuler des commentaires à l'appui des modifications proposées au cadre de réglementation. Dans le cadre de cette initiative, l'ACSTA élabore actuellement son propre cadre de mesure du rendement.

RELATIONS ENTRE TRANSPORTS CANADA ET L'ACSTA

Le gouvernement du Canada est responsable des dispositions législatives de la Politique de sécurité nationale et a mandaté Transports Canada d'être l'organisme de réglementation responsable des politiques et des règlements de sûreté du transport aérien. L'ACSTA est responsable d'exploiter les programmes de sûreté du transport aérien, conformément aux responsabilités actuelles que lui confère son mandat.

À la demande de Transports Canada, l'ACSTA a participé à des discussions concernant les sujets ci-après. Transports Canada les étudie actuellement et ils pourraient avoir une incidence sur les activités de l'ACSTA.

- La sécurité du fret aérien.
- La désignation de sécurité des aéroports.
- La création de plans de sûreté pour les aéroports.
- La Phase II de la CIZR.

4 ORIENTATION STRATÉGIQUE

DÉTERMINANTS DE LA STRATÉGIE

On compte parmi les facteurs pris en considération dans le plan d'entreprise, relativement à la période de planification 2008-2009 à 2012-2013 :

- l'orientation stratégique de l'ACSTA, fondée sur ses trois résultats stratégiques (décrits aux sections suivantes);
- les lettres d'orientation et d'attentes provenant du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités;
- le *Rapport annuel de l'ACSTA 2007*;
- le profil de risque de l'organisation;
- les plans d'action de l'ACSTA élaborés en réponse à l'examen spécial du BVG;
- le travail d'analyse des recommandations du rapport du comité consultatif de l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA* accompli par le comité directeur et les groupes de travail conjoints de Transports Canada et de l'ACSTA;
- l'allocation d'une année de financement additionnel par le gouvernement dans le budget 2008.

4.1 RÉPERCUSSIONS DU BUDGET 2008 SUR LA PLANIFICATION DE L'ACSTA

PROCHAINES ÉTAPES POUR LE FINANCEMENT

En consultation avec Transports Canada, l'ACSTA cherchera à assouplir les opérations. Il est possible que l'ACSTA doive demander des fonds du programme d'intégrité pour le manque à gagner en 2008-2009. De plus, pour être en mesure de maintenir ses activités, l'ACSTA devra obtenir un financement additionnel à long terme.

4.2 MANDAT LÉGISLATIF ET RÉSULTATS STRATÉGIQUES QUINQUENNAUX

POINT DE MIRE

Conformément à l'orientation stratégique présentée dans le *Résumé du plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*, l'ACSTA continuera, durant l'exercice 2008-2009, dans la mesure du possible, à réaliser des progrès à l'égard des trois principaux résultats stratégiques, ce qui lui permettra de mieux remplir ses obligations en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*.

4.3 SÛRETÉ À LA MESURE DU CLIENT

DESCRIPTION

Pour réaliser 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 la démarche 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.

INITIATIVES

Les initiatives relatives à la sûreté à la mesure du client qui doivent être complétées par l'ACSTA, en collaboration avec Transports Canada, sont :

- 1) **Services commerciaux** – Une partie du financement de l'année accordée pour la préparation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, qui a été approuvée dans le budget 2008, sera utilisée pour appuyer un projet pilote concernant des installations de contrôle mobiles pour effectuer le contrôle dans les Services commerciaux pendant la durée des Jeux Olympiques.
- 2) **Communications** – L'ACSTA a l'intention de continuer à informer les voyageurs concernant les recommandations et les exigences relatives au contenu des bagages de cabine et des bagages enregistrés. En fournissant des renseignements fiables aux Canadiens, l'ACSTA fait en sorte de mieux préparer les voyageurs au déroulement du processus de contrôle. En sensibilisant les voyageurs, l'ACSTA pourrait accélérer le processus de contrôle, c'est-à-dire réduire le temps d'attente au CPE, le nombre d'articles interceptés, les incidents et les plaintes.

4.4 RENFORCEMENT DE LA CAPACITÉ

DESCRIPTION

Si l'ACSTA veut être en mesure de mettre en œuvre les recommandations présentées dans le rapport sur l'examen spécial du BVG et l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA*, elle doit renforcer sa capacité. L'ACSTA doit développer et maintenir un effectif talentueux, dévoué et agile, pour satisfaire aux exigences d'un environnement changeant et faire en sorte que les ressources humaines, les processus et les programmes contribuent au renforcement de la capacité organisationnelle de l'Administration.

INITIATIVES

Pendant la période de planification, l'ACSTA entre dans une nouvelle phase de planification des investissements, par rapport à la technologie et à l'équipement de contrôle. Depuis sa création, il y a six ans, l'ACSTA a mis l'accent sur le déploiement et l'intégration de systèmes dans les aéroports. Dorénavant, elle mettra l'accent sur :

- l'entretien;
- l'optimisation de l'équipement;
- la mesure du rendement;
- la gestion du cycle de vie;
- la croissance des aéroports.

La liste non exhaustive des initiatives de planification des investissements comprend :

- le remplacement de l'équipement vieillissant de CPE et de CBE;
- le maintien d'un inventaire adéquat de pièces de rechange et d'appareils de secours, pour assurer le maintien des normes de service de base;
- la mise à niveau de l'équipement de CPE et de CBE, afin d'augmenter la capacité de détection.

L'ACSTA compte entreprendre diverses initiatives de technologie et d'équipement, à l'appui de ces objectifs, durant la période de planification, même si elle ne peut en entreprendre qu'une partie, eu égard au niveau de financement actuel.

De plus, l'ACSTA collaborera avec Transports Canada pour trouver des solutions à d'autres initiatives reliées au renforcement de la capacité, dont :

- 1) **Nouvelles technologies** - L'ACSTA doit absolument suivre l'évolution des normes internationales, relativement aux améliorations technologiques, pour être en mesure d'offrir un système de contrôle de sûreté du transport aérien à la fois sécuritaire et durable.
- 2) **Uniformiser les procédures de contrôle avec celles des partenaires internationaux** - L'incapacité de l'ACSTA d'uniformiser ses procédures de contrôle avec celles de ses partenaires internationaux pourrait entraîner des mesures additionnelles, comme par exemple contrôler à nouveau tous les bagages chargés à bord d'un aéronef. Ces mesures additionnelles pourraient, à leur tour, entraîner des coûts additionnels et des retards pour les compagnies aériennes canadiennes. Par conséquent, le Canada pourrait perdre la confiance de ses partenaires clés à l'égard de l'intégrité de ses systèmes et de son équipement.
- 3) **Agrandissement des aéroports** - L'ACSTA finance des projets connus d'agrandissement d'aéroports sur le plan de l'équipement nécessaire pour renforcer la capacité, comme par exemple des voies de contrôle additionnelles, ainsi que sur le plan des besoins concernant les installations et l'espace nécessaires pour réaliser les opérations de contrôle dans les nouveaux terminaux.
- 4) **Améliorations opérationnelles** - Tant l'examen spécial du BVG que l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA* corroborent l'importance d'améliorer la surveillance. Par conséquent, l'ACSTA prévoit renforcer son rôle de surveillance et sa capacité de mesurer et de rendre compte du rendement, liés à son mandat.

4.5 RECONNAISSANCE DE L'EXPERTISE

DESCRIPTION

Pour être en mesure d'atteindre ses objectifs stratégiques, il faut que l'ACSTA soit reconnue comme étant un expert de l'exécution de son mandat – le contrôle de sûreté du transport aérien. Depuis sa création, l'ACSTA a développé une expertise incontestable dans ses secteurs d'activité et continue à la développer. Grâce à son expertise reconnue, l'ACSTA consolide et conserve la confiance du gouvernement, son actionnaire et organisme de réglementation, ainsi que celle des intervenants et des voyageurs.

Pour atteindre son résultat stratégique qui consiste à développer une expertise reconnue, l'ACSTA doit développer sa capacité de mesure et de rendre compte du rendement, ainsi que des processus et des pratiques commerciales solides, et des relations efficaces. L'ACSTA sera ainsi en mesure de prouver aux voyageurs, au gouvernement du Canada et aux principaux intervenants, notamment les compagnies aériennes et les aéroports, qu'en sa qualité d'expert du contrôle, elle assure un niveau de sûreté élevé.

INITIATIVE

Une initiative reliée au résultat stratégique de la reconnaissance de l'expertise et qui aura lieu pendant la période de planification est :

- 1) **Jeux Olympiques et paralympiques d'hiver de 2010** - En collaboration étroite avec Transports Canada, l'ACSTA a préparé un plan visant à se pencher sur la question des exigences de contrôle accrues durant une période de 57 jours, pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Dans le budget 2008, le gouvernement accorde un financement d'une année à l'ACSTA pour la préparation des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. L'ACSTA cherchera à obtenir du financement additionnel pour l'exercice 2009-2010.

4.6 CONCLUSION

CONCLUSION

L'orientation stratégique de l'ACSTA est conçue de façon à s'assurer que cette dernière exécute le contrôle du transport aérien de manière efficace, efficiente, uniforme et axée sur l'intérêt du public, en accord avec le mandat législatif de l'article 6 de la *Loi sur l'ACSTA*. Conformément à son mandat, l'ACSTA se concentre sur ses trois résultats stratégiques, qui sont des éléments centraux de la stratégie d'entreprise et du cadre de planification stratégique de l'ACSTA.

Dans son plan d'action, élaboré en réponse aux recommandations de l'examen quinquennal de la *Loi sur l'ACSTA* et de l'examen spécial du BVG, l'ACSTA a dressé la liste des mesures correctives qu'elle prendrait si elle devait recevoir du financement additionnel; tant le ministre que le BVG a bien accueilli le plan d'action.

Ce Résumé s'appuie sur des niveaux de financement approuvés, tel qu'exigé par le gouvernement. L'ACSTA est responsable de maintenir la sûreté, et dans l'exécution de sa stratégie, la priorité sera d'atteindre cet objectif.

5 ANALYSE FINANCIÈRE

INTRODUCTION

L'ACSTA rend compte au Parlement par le biais du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et elle est tenue d'inclure l'ensemble de ses états financiers dans son Plan d'entreprise.

Cependant, en vertu du paragraphe 32(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA doit tenir confidentielle toute information dont la divulgation, de l'avis du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, nuirait à la sécurité du transport aérien ou à la sécurité du public, y compris des données financières et autres pouvant révéler cette information. C'est pourquoi les données financières figurant dans le présent chapitre sont résumées.

HISTORIQUE DU FINANCEMENT DE L'ACSTA

Dans le budget 2001, le gouvernement du Canada avait alloué une enveloppe de financement de 1,942 milliards de dollars sur cinq ans (jusqu'à l'exercice 2006-2007). Dans le budget 2005, le gouvernement avait alloué 85 millions de dollars pour financer l'agrandissement des aéroports de Toronto et Vancouver qui n'était pas prévu en 2001. Dans le budget 2006, en plus du financement des services votés de 234 millions de dollars, le gouvernement avait alloué un financement de 211 millions de dollars, pour assurer l'intégrité des programmes durant les exercices 2006-2007 et 2007-2008. L'ACSTA a également obtenu un financement de 41 millions de dollars sur un an (exercice 2007-2008) pour assurer l'intégrité des programmes relatifs au nouveau règlement sur les liquides, les aérosols et les gels et créer les nouvelles voies de contrôle suite aux projets d'agrandissement du terminal F de l'aéroport international de Toronto et du nouveau terminal de l'aéroport de Québec. L'ACSTA recevra 1,95 millions de dollars en 2008-2009 pour l'agrandissement de l'aéroport de Québec.

Au cours des cinq premières années d'exploitation, le volume de passagers a augmenté de 28 p. 100. Cette augmentation a mis l'intégrité des programmes à l'épreuve, lesquels continuaient à être financés sur une base temporaire. À l'automne 2007, l'ACSTA a présenté une demande de financement à long terme pour les exercices 2008-2009 à 2010-2011. Dans le budget 2008, l'ACSTA n'a obtenu que 181 millions de dollars de financement pour l'exercice 2008-2009.

5.1 PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS SUR LE FINANCEMENT DE L'ACSTA

FINANCEMENT

Le gouvernement a alloué un financement d'un an dans le budget 2008. À partir de l'exercice 2009-2010, l'ACSTA disposera de nouveau d'un budget de fonctionnement de services votés de 234 millions de dollars par année, sans aucun fonds pour les dépenses d'investissement.

CHANGEMENT IMPORTANT DES ACTIVITÉS PRINCIPALES

À compter de l'exercice 2008-2009, le Programme canadien de protection des transporteurs aériens et le Programme de contribution aux services de police seront transférés respectivement à la GRC et à Transports Canada.

OPÉRATIONS DE CONTRÔLE ET PLAN D'INVESTISSEMENT

La croissance projetée du volume de passagers et l'augmentation des salaires continueront à exercer des pressions sur les ressources financières de l'ACSTA. On prévoit que les frais d'exploitation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront, non seulement en raison de la demande de prolonger les heures de contrôle, mais également en raison de l'augmentation des salaires. Le financement obtenu par l'ACSTA pour l'exercice 2008-2009 tient compte de l'augmentation du volume de passagers et des salaires; si la croissance dépasse les niveaux projetés, il faudra effectuer d'autres réductions.

Le financement des dépenses d'investissement durant l'exercice 2008-2009 tient compte du remplacement et de la remise en état limités de l'équipement de contrôle.

5.2 STRATÉGIE DE COMPTABILITÉ ET DE GESTION FINANCIÈRE

5.2.1 NOUVELLES STRATÉGIES DE PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

NOUVELLES NORMES COMPTABLES

La planification, la gestion et la présentation de l'information financière de l'ACSTA sont régies par la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, en vertu de laquelle l'ACSTA doit préparer ses états financiers en accord avec les principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada. L'ACSTA a instauré de nouvelles normes comptables qu'elle doit évaluer pour établir dans quelle mesure elles se répercutent sur ses états financiers.

5.2.2 NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (NIIF)

INTRODUCTION

Le Conseil des normes comptables (CNC) du Canada a annoncé que le Canada adopte les Normes internationales d'information financière à titre de principes comptables généralement reconnus (PCGR). Par conséquent, de nouvelles normes d'information financière seront adoptées et mises en œuvre probablement d'ici 2011.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Calendrier de mise en œuvre

Année	Activités exigées
2008	<ul style="list-style-type: none">Établissement de la portée de l'évaluationÉvaluation des répercussionsDivulgation des répercussions
2009	<ul style="list-style-type: none">Quantification des répercussions des NIIFAvis de divulgation pour expliquer toute la portée des répercussions
2010	<ul style="list-style-type: none">Préparation d'un bilan initial fondé sur les NIIF, en prévision de la mise en œuvre complète d'états financiers comparatifs.
2011	<ul style="list-style-type: none">Mise en œuvre achevéeL'ACSTA publie ses états financiers en accord avec les NIIF

PRÉPARATION DE L'ACSTA

Les répercussions associées à la mise en œuvre des NIIF seront considérables pour l'ACSTA, car les normes comptables sont complexes, étendues et mises en œuvre à long terme.

En préparation à la mise en œuvre des NIIF, l'ACSTA a débuté un exercice d'établissement de la portée de l'évaluation, afin de cerner les répercussions et de jeter les bases d'un plan de mise en œuvre complet et détaillé, lequel sera élaboré pendant l'exercice 2008-2009, en accord avec le calendrier de mise en œuvre établi par le CNC.

5.3 RENDEMENT PRÉVU POUR L'EXERCICE 2007-2008 – COMPARAISON ENTRE LES PRÉVISIONS ET LE PLAN

5.3.1 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PRÉVUES

INTRODUCTION

L'analyse ci-après compare les prévisions au budget de fonctionnement du plan d'entreprise modifié de 400,4 millions de dollars en 2007-2008. Le tableau 1 présente les dépenses de fonctionnement par type.

TABLEAU 1 - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR TYPE

(en milliers de dollars)

	Prévisions 2007-2008	Plan d'entreprise modifié 2007-2008
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et Programmes de police	289 616 \$	294 233 \$
Formation et certification	7 871	7 059
Uniformes, autres coûts reliés au contrôle et produits non durables	7 369	8 618
Entretien de l'équipement et pièces de rechange	32 612	35 235
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	724	937
Coûts liés au personnel	33 408	34 649
Frais de déplacement et autres coûts opérationnels connexes	2 912	3 446
Services professionnels	5 626	5 050
Communications et sensibilisation du public	2 630	2 261
Autres dépenses administratives	11 646	12 632
Total des dépenses de fonctionnement	394 414 \$	404 120 \$
Intérêts créditeurs, gain de change et autres articles	(3 830) \$	(3 720) \$
Surplus	9 816	-
Budget Total	400 400 \$	400 400 \$

OPÉRATIONS DE CONTRÔLE

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et aux programmes de police

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle sont plus bas que prévu au budget en raison des marchés de travail compétitifs, ce qui a nuit à la dotation des postes d'agent de contrôle vacants; les fournisseurs de services de contrôle ne respectent pas certains critères de la rémunération au rendement; et on voit des retards dans l'installation de voies de contrôle dans plusieurs aéroports.

Formation et certification

L'augmentation prévue dans les coûts de formation reflète le coût relatif aux défis que doit envisager l'ACSTA pour conserver les agents de contrôle dans certaines parties du pays. Cette augmentation tient compte des taux d'attrition élevés qui ont fait que l'ACSTA a dû former davantage d'agents de contrôle. Les nouvelles exigences de formation pour les agents de contrôle ont également entraîné des coûts plus élevés de formation et de certification.

Uniformes, autres coûts associés au contrôle et produits non durables

La baisse prévue des dépenses est associée principalement à la réduction de l'achat de produits non durables et aux retards dans l'achat de logiciels d'ordonnancement.

OPÉRATIONS DE CONTRÔLE

Entretien de l'équipement et pièces de rechange

Il existe un lien direct entre les coûts associés à l'exploitation et à l'entretien de l'équipement de détection d'explosifs et les calendriers de déploiement et la gestion du cycle de vie.

En 2007-2008, la baisse prévue des coûts d'entretien et de pièces de rechange est associée au taux de change favorable du dollar américain; des primes de rendement plus basses que prévu de certains grands fournisseurs de services de contrôle ne sont pas conformes aux objectifs; et des sanctions plus élevées s'appliquant aux fournisseurs de services de contrôle qui ne satisfont pas aux niveaux de service.

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLÉMENTÉES (CIZR)

L'ACSTA a terminé la phase I du programme de CIZR en janvier 2007 et le programme est maintenant dans une phase de maintenance.

Les dépenses sont moins élevées que prévues car le roulement du personnel d'aéroport est moins élevé que l'on a anticipé, ce qui a entraîné une baisse des demandes de renouvellement des cartes et d'émission de nouvelles cartes.

SERVICES ADMINISTRATIFS ET GÉNÉRAUX DIRECTS

Coûts liés au personnel

La baisse prévue des coûts liés au personnel est associée principalement aux avantages plus bas que prévus au budget et à la dotation plus lente que prévue, compensés par le versement planifié pour réduire le déficit du régime de retraite.

Frais de déplacement et autres coûts opérationnels connexes

On avait prévu des dépenses de voyage additionnelles pour se rendre aux aéroports pour configurer le nouveau Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps (ISET) et former la direction des fournisseurs de services de contrôle à l'utilisation du système. Les dépenses prévues sont moins élevées que celles du budget.

Services professionnels

Les coûts des services professionnels plus élevés que prévus au budget sont associés à la mise en œuvre d'un nombre de projets découlant des recommandations de l'examen spécial réalisé par le BVG et l'examen quinquennal de la Loi sur l'ACSTA.

Communications et sensibilisation du public

Une légère augmentation du budget des communications est attribuable à l'affichage de bannières électroniques de l'ACSTA dans les sites Web des principaux intervenants, aéroports et compagnies aériennes. L'objectif des bannières est d'éduquer le public sur le mandat de l'ACSTA.

Autres dépenses administratives

D'autres dépenses administratives comprennent les dépenses de bureau et informatiques, de réseau et de téléphonie, d'assurance, et les coûts liés à la location et aux installations. Les dépenses prévues sont plus basses que prévues au budget.

5.3.2 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PRÉVUES

INTRODUCTION

L'analyse ci-après et le Tableau 2 comparent les prévisions au budget d'investissement du plan d'entreprise modifié de 52,6 millions de dollars en 2007-2008, rajusté pour la réaffectation des fonds d'investissement.

TABLEAU 2 - DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	Prévisions 2007-2008	Plan d'entreprise modifié 2007-2008
Équipement des SDE		
Équipement de CPE et installation	8 114 \$	6 800 \$
Équipement de CBE et installation	28 962	32 697
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	4 958	4 958
	42 034	44 455
Équipement non-SDE		
Systèmes de sécurité	6 299	6 799
Mobilier et matériel de bureau	1 800	1 300
	8 099	8 099
Total des dépenses d'investissement	50 133 \$	52 554 \$
Surplus	2 421 \$	-
Budget Total	52 554 \$	52 554 \$

COÛTS D'INVESTISSEMENT – SDE ET CIZR

La plus grande partie du budget d'investissement total de l'ACSTA est dédiée à l'acquisition et au déploiement des SDE dont l'ACSTA a besoin pour satisfaire aux exigences réglementaires en matière de contrôle et répondre aux normes internationales applicables aux nouvelles technologies. Les exigences relatives à l'équipement sont le résultat de l'augmentation du volume de passagers et des projets d'agrandissement des aéroports. L'ACSTA planifie minutieusement ses projets après avoir consulté les aéroports. Toutefois, les aéroports modifient parfois leurs plans durant l'année. Par conséquent, il faut parfois reporter les fonds d'un exercice à l'autre afin de respecter en tout temps les exigences en matière de services de contrôle. Les dépenses estimatives reliées à l'équipement des SDE en 2007-2008 sont moins élevées que prévu en raison des retards dans l'installation de l'équipement dans le cadre des projets d'agrandissement des aéroports.

En raison de retards dans les projets d'agrandissement des aéroports durant l'exercice 2006-2007, la mise en œuvre de la phase II du programme de CIZR et l'introduction de systèmes d'apprentissage de la sûreté et de rapports sur la sûreté, 20 M\$ ont été reportés à l'exercice 2007-2008. En outre, 33 M\$ ont été reportés à 2008-2009 pour les modifications prévues qui seront apportées à des projets mis en œuvre aux aéroports de Winnipeg, de Montréal et de Calgary. L'ACSTA a demandé la réaffectation de 3 M\$ à l'exercice 2008-2009 pour la phase II du programme de CIZR. Par la suite, l'ACSTA a obtenu 6,05 M\$ pour financer l'intégrité des programmes, à la suite de la mise en œuvre anticipée du projet d'agrandissement réalisé à l'aéroport de Québec et un montant supplémentaire de 1,95 M\$ sera alloué en 2008-2009.

COÛTS D'INVESTISSEMENT – NON-SDE

Parmi les coûts d'investissement qui ne sont pas liés aux SDE figurent les systèmes d'apprentissage de la sûreté et de rapports sur la sûreté, essentiels à la surveillance et à l'amélioration des compétences des agents de contrôle, du mobilier et du matériel de bureau, ainsi que les améliorations locatives.

L'ACSTA a réaffecté 7,3 M\$ à l'exercice 2008-2009 (2,9 M\$ des systèmes d'apprentissage de la sûreté et 4,4 M\$ du système de rapports sur la sûreté), en raison du calendrier d'approbation du financement, ce qui a entraîné des retards dans le démarrage de certains projets. Les autres projets qui devraient être terminés d'ici la fin de l'exercice 2007-2008 progressent selon le calendrier établi.

5.4 APERÇU DU PLAN FINANCIER POUR LES EXERCICES 2008-2009 À 2012-2013

5.4.1 BUDGETS ET PLANS DE FONCTIONNEMENT

BUDGETS ET PLANS DE FONCTIONNEMENT

Le budget de fonctionnement de l'ACSTA comprend les opérations de contrôle, la CIZR ainsi que les services administratifs et généraux. Le budget et les plans de fonctionnement pour la période de planification de cinq ans s'appuient sur le financement qu'a obtenu l'ACSTA pour l'exercice 2008-2009, ainsi que les répercussions associées au retour au niveau de référence de 234 M\$ pour les exercices 2009-2010 à 2012-2013.

Le tableau 3 illustre les prévisions opérationnelles pour la période de planification, par type de dépense.

TABLEAU 3 - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR TYPE

(en milliers de dollars)

	Prévisions 2007-2008	Plan 2008-2009	Project. 2009-2010	Project. 2010-2011	Project. 2011-2012	Project. 2012-2013	Total sur cinq ans
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle et Programmes de police (1)	289 616 \$	251 859 \$	151 598 \$	151 598 \$	151 598 \$	151 598 \$	858 251 \$
Formation et certification	7 871	8 554	3 466	3 466	3 466	3 466	22 418
Uniformes, autres coûts reliés au contrôle et produits non durables	7 369	9 436	6 108	6 108	6 108	6 108	33 868
Entretien de l'équipement et pièces de rechange	32 612	39 303	20 647	20 647	20 647	20 647	121 891
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	724	937	675	675	675	675	3 637
Coûts liés au personnel	33 408	41 599	33 148	33 148	33 148	33 148	174 191
Frais de déplacement et autres coûts opérationnels connexes	2 912	3 624	2 882	2 882	2 882	2 882	15 152
Services professionnels	5 626	6 611	2 720	2 720	2 720	2 720	17 491
Communications et sensibilisation du public	2 630	1 705	1 690	1 690	1 690	1 690	8 465
Autres dépenses administratives	11 646	14 068	12 095	12 095	12 095	12 095	62 448
Total des dépenses de fonctionnement	394 414 \$	377 696 \$	235 029 \$	235 029 \$	235 029 \$	235 029 \$	1 317 812 \$
Intérêts créditeurs, gain de change et autres articles	(3 830)	-	(675)	(675)	(675)	(675)	(2 700)
Surplus	9 816	-	-	-	-	-	-
Budget Total	400 400 \$	377 696 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$	1 315 112 \$

(1) Exclut le financement des programmes de police, en vigueur à compter du 1^{er} avril 2008

OPÉRATIONS DE CONTRÔLE

Paievements versés aux fournisseurs de services de contrôle

La rémunération des agents de contrôle, dictée par le marché, a fait augmenter les paiements de l'ACSTA aux fournisseurs de services de contrôle, surtout dans les marchés du travail très compétitifs comme l'Alberta. Le budget 2008 prévoit une augmentation salariale de 4,3 % pour l'exercice 2008-2009.

De plus, l'augmentation du volume de passagers est un facteur déterminant de la demande de services de contrôle. Transports Canada prévoit que l'augmentation du volume de passagers de 21,3 % d'ici 2012-2013 se traduira par une augmentation du nombre d'agents de contrôle. Ainsi, leur nombre passerait d'environ 5 700 en 2008-2009 à 7 200 en 2012-2013.

Formation et certification

Le niveau des coûts de formation et de certification de 2008-2009 reste invariable, compte tenu de l'augmentation des salaires.

Entretien de l'équipement et pièces de rechange

L'augmentation du coût d'entretien et des pièces de rechange en 2008-2009 est principalement attribuable aux travaux d'entretien prévus dans les grands aéroports et à la demande croissante de pièces de rechange, en raison du vieillissement de l'équipement et des retards dans le remplacement de l'équipement usagé.

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLÉMENTÉES (CIZR)

Étant donné que la phase I du programme de la CIZR a été mise en œuvre, au cours des cinq prochaines années, l'ACSTA dépensera dans l'entretien de l'équipement et l'acquisition de cartes pour l'inscription de nouveaux employés.

SERVICES ADMINISTRATIFS ET GÉNÉRAUX DIRECTS

Coûts liés au personnel

Durant la période de planification (2008-2009 à 2012-2013), du personnel additionnel sera engagé pour gérer les priorités actuelles et futures, ainsi que les exigences permanentes, surtout l'augmentation considérable des opérations de contrôle, en raison de l'augmentation prévue du volume de passagers. Pour la gestion des enjeux opérationnels, l'ACSTA aura recours à des ressources réattribuées à l'interne. De plus, elle augmentera l'effectif dans les régions et l'administration centrale, afin de gérer l'augmentation de la charge de travail. Ces ressources figurent dans le budget planifié. Le nombre d'employés de l'ACSTA passera de 300 pendant l'exercice 2007-2008 à 390 pendant l'exercice 2008-2009, ce qui comprend l'embauche de 60 nouveaux agents de surveillance.

Autres coûts de fonctionnement

Selon les prévisions, les autres coûts de fonctionnement, tels que les déplacements, les services professionnels et les dépenses administratives, augmenteront au cours de l'exercice 2008-2009 pour appuyer les activités principales.

Communications et sensibilisation du public

Le budget des communications prévu pour l'exercice 2008-2009 a été réduit par rapport à l'exercice 2007-2008 et plafonne pour les quatre exercices entre 2009-2010 et 2012-2013. Il reflète le retour au niveau de référence de 234 M\$.

5.4.2 BUDGETS ET PLANS D'INVESTISSEMENT

BUDGET ET PLANS D'INVESTISSEMENT

Le plan d'investissement pour la période de planification reflète le financement limité à un an pour l'exercice 2008-2009. Le tableau 4 fait état du budget d'investissement prévu pour la période de planification.

**TABLEAU 4 -
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**

(en milliers de dollars)

	Prévisions 2007-2008	Plan 2008-2009	Project. 2009-2010	Project. 2010-2011	Project. 2011-2012	Project. 2012-2013	Total sur cinq ans
Équipement des SDE							
Équipement de CPE et installation	8 114 \$	11 082 \$	-	-	-	-	11 082 \$
Équipement de CBE et installation	28 962	49 017	-	-	-	-	49 017
Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	4 958	3 000	-	-	-	-	3 000
Olympiques de Vancouver en 2010	-	5 283	-	-	-	-	5 283
Total des dépenses d'investissement - équipement SDE et CIZR	42 034 \$	68 382 \$	-	-	-	-	68 382 \$
Équipement non-SDE							
Systèmes de sécurité	6 299 \$	14 273 \$	-	-	-	-	14 273 \$
Mobilier et matériel de bureau	1 800	353	-	-	-	-	353
Total des dépenses d'investissement - équipement non-SDE	8 099 \$	14 626 \$	-	-	-	-	14 626 \$
Total des dépenses d'investissement	50 133 \$	83 008 \$	-	-	-	-	83 008 \$
Surplus	2 421	-	-	-	-	-	-
Budget Total	52 554 \$	83 008 \$	-	-	-	-	83 008 \$

COÛTS D'INVESTISSEMENT – SDE ET CIZR

Les quelques 2 500 pièces essentielles de l'équipement de contrôle de l'ACSTA sont utilisées à pleine capacité et une partie de l'équipement arrive à la fin de durée de vie utile et a besoin d'être remplacé.

Le financement des dépenses d'investissement durant l'exercice 2008-2009 tient compte du remplacement et de la remise en état limités de l'équipement de contrôle. L'ACSTA pourra également entreprendre la mise en œuvre d'un programme de remise en état et d'optimisation des systèmes, ainsi que la mesure et la surveillance du rendement dans certains aéroports.

On attend l'approbation du financement d'investissement associé aux plans d'investissement au-delà de 2008-2009 pour les années à venir.

COÛTS D'INVESTISSEMENT – NON-SDE

Les coûts d'investissement non-SDE comprennent l'équipement nécessaire au soutien des systèmes d'apprentissage de la sûreté et de rapports sur la sûreté, ainsi que le mobilier et l'équipement pour les centres régionaux de soutien, pour répondre aux besoins des nouveaux agents de surveillance et de l'administration centrale. Ils répondent également aux exigences en matière de technologie de l'information et de gestion de l'information (TI/GI).

Après l'approbation du financement d'investissement de 2009-2010 et au-delà, l'ACSTA sera en mesure de satisfaire à ces exigences et de donner suite aux recommandations d'améliorer le contrôle et la surveillance de la conformité formulées par le BVG.

ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS

Conformément au plan d'investissement sur cinq ans, approuvé en novembre 2007, l'ACSTA renouvelle une partie de son équipement, après sept ans d'exploitation, afin de satisfaire aux exigences opérationnelles. Dans l'exécution de son mandat, en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'Administration est autorisée à aliéner les immobilisations déshabillées. La majorité des immobilisations utilisées par l'ACSTA sont des équipements spécialisés. Par conséquent, leur utilité est limitée, hors du milieu aéroportuaire. L'équipement usagé a donc relativement peu de valeur. Au cours des cinq prochaines années, l'ACSTA devra peut-être aliéner certaines pièces d'équipement, en fonction des besoins. Dans certains cas, l'ACSTA encourra des dépenses pour l'aliénation de l'équipement, afin de se conformer aux lois et règlements sur l'environnement.

5.4.3 JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2010

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2010

Le Plan d'entreprise tient compte de la demande accrue d'opérations de contrôle avant et durant les Jeux olympiques et paralympiques de 2010.

L'ACSTA a besoin de fonds additionnels pour mettre en œuvre les activités de sûreté renforcée dans les aéroports. Dans son budget 2008, le gouvernement approuve uniquement le financement de l'acquisition de biens d'investissement. Des fonds de fonctionnement seront nécessaires durant l'exercice 2009-2010, l'année des Jeux olympiques.

5.5 RÉSUMÉ DU PLAN FINANCIER

PLAN FINANCIER

L'annexe qui suit résume les budgets d'investissement et de fonctionnement pour la période de planification 2008-2009 à 2012-2013 par programme obligatoire et activité générale.

	31 mars 2007 Montant réel	31 mars 2008 Prévisions	31 mars 2009 Budget	31 mars 2010 Montant prévu	31 mars 2011 Montant prévu	31 mars 2012 Montant prévu	31 mars 2013 Montant prévu
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT <i>(en milliers de dollars)</i>							
Acquisition de nouveau matériel :							
Équipement de détection d'explosifs	75 146 \$	37 076 \$	65 382 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Carte d'identité pour les zones réglementées	3 639	4 958	3 000	-	-	-	-
Contrôle des non-passagers	(764)	-	-	-	-	-	-
Systèmes d'apprentissage et de production de rapports liés à la sûreté	3 363	6 299	14 273	-	-	-	-
Centres de soutien locaux	158	400	-	-	-	-	-
Services généraux	(144)	1 400	353	-	-	-	-
Surplus	-	2 421	-	-	-	-	-
Total des dépenses d'investissement	81 398 \$	52 554 \$	83 008 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT <i>(en milliers de dollars)</i>							
Dépenses de fonctionnement (avant amortissement) :							
Contrôle préembarquement	181 244 \$	210 245 \$	227 749 \$	132 052 \$	132 052 \$	132 052 \$	132 052 \$
Programmes de police liés à la sûreté du transport aérien et contrôle des bagages enregistrés	120 012	134 599	95 327	57 853	57 853	57 853	57 853
Carte d'identité pour les zones réglementées	4 037	1 625	2 319	2 400	2 400	2 400	2 400
Contrôle des non-passagers	10 843	13 408	14 083	11 128	11 128	11 128	11 128
Services généraux	31 975	34 537	38 218	31 596	31 596	31 596	31 596
Autres dépenses de fonctionnement (financement)	(662)	(3 830)	-	(675)	(675)	(675)	(675)
Surplus	-	9 816	-	-	-	-	-
Total des dépenses de fonctionnement	347 449 \$	400 400 \$	377 696 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$
Total des dépenses d'investissement	81 398 \$	52 554 \$	83 008 \$	-	-	-	-
Dépenses totales	428 847 \$	452 954 \$	460 704 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$	234 354 \$

GLOSSAIRE

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Administration aéroportuaire	L'exploitation d'un aéroport répertorié dans la liste de la <i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i> .
Aéroports de classe I	Aéroports dont le volume annuel de passagers dépasse un million de personnes ou qui comportent un degré élevé de risques ou de danger.
Aéroports de classe II	Aéroports répondant à l'un ou à plusieurs des critères suivants : <ul style="list-style-type: none">• volume annuel de passagers qui dépasse 200 000 personnes;• potentiel de menace ou de risque moyen;• principal aéroport de la capitale provinciale ou territoriale;• est une escale de vols internationaux se dirigeant vers des aéroports de la classe I ou de la classe II.
Aéroports désignés	Les 89 aéroports dans lesquels l'ACSTA est responsable d'assurer la prestation de services de contrôle, conformément aux règlements en vigueur.
Agent de contrôle	Un employé du fournisseur de services de contrôle qui effectue les services de contrôle
BVG	Bureau du vérificateur général
CBE	Contrôle des bagages enregistrés : le contrôle des bagages enregistrés à l'aide d'un matériel de détection d'explosifs.
Chef de point de contrôle	Supervise les agents de contrôle à tous les points de contrôle
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées : laissez-passer émis pour chaque employé autorisé à pénétrer dans les zones réglementées des aéroports de classe I et II.
CNP	Contrôle des non-passagers : le contrôle de non-passagers sélectionnés qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel d'entretien et de construction, les bagagistes et le personnel des concessions.
CPE	Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels
DTE	Détection de traces d'explosif
DMOM	Détecteur à main d'objets métalliques
Fournisseur de services de contrôle	Entreprise ayant signé un contrat avec l'ACSTA qui prévoit la prestation de services de contrôle CPE, CBE et autres.
GCSA	Groupe consultatif sur la sûreté aérienne
GRC	Gendarmerie Royale du Canada
LGFP	Loi sur la gestion des finances publiques

GLOSSAIRE

OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PDM	Portique de détection de métal
PE	Protocole d'entente
PNE	Procédures normalisées d'exploitation
SCT	Secrétariat du Conseil du Trésor
SDE	Systèmes de détection d'explosifs : systèmes manuels ou automatisés utilisés surtout pour détecter des explosifs dans les bagages de cabine ou les bagages enregistrés.
SGSu	Système de gestion de la sûreté
TI	Technologie de l'information