



ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Résumé du

Plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019

Budget de fonctionnement 2014-2015

Budget d'investissement 2014-2015



Numéro de catalogue : CC402-1/2014F-PDF
ISSN : 1929-7351

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	3
1. PROFIL DE L'ORGANISATION	4
2. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL	9
3. ORIENTATION STRATÉGIQUE	16
4. ANALYSE FINANCIÈRE	20

SOMMAIRE

MANDAT

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels qu'ils ont été désignés par le gouvernement du Canada. Pour ce faire, l'ACSTA est chargée de mettre en œuvre des services de contrôle de sûreté 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) : le contrôle des non-passagers de façon aléatoire;
- carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : l'administration du contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports au moyen de données biométriques.

De plus, aux termes d'une entente conclue avec Transports Canada en 2010, l'ACSTA est autorisée à effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports, lorsque la capacité existe.

PRINCIPAUX ENJEUX POUR 2014-2015

Réalisations récentes

À l'appui de la norme améliorée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada et l'ACSTA ont élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP et d'augmenter la couverture aux points d'accès aux zones réglementées désignées, ce qui a été réalisé plus tôt que prévu.

La sûreté étant la priorité absolue de l'ACSTA, l'organisation investit continuellement dans des projets pilotes et des essais afin de trouver des façons d'améliorer le rendement de l'organisation au titre de l'efficacité et de l'efficience du contrôle. La majorité des essais et des projets pilotes de l'ACSTA entraînent des améliorations notables aux processus et contribuent à faire en sorte que ses activités continuent d'évoluer.

L'avenir

Au cours de la période de planification, des essais et des projets pilotes continueront d'être élaborés et mis en œuvre de manière à ce que l'ACSTA puisse remplir son engagement permanent d'améliorer l'efficience et l'efficacité de ses activités de contrôle.

1. PROFIL DE L'ORGANISATION

INTRODUCTION

En tant que société d'État mandataire, l'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Conformément à la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA a la responsabilité de fournir un contrôle efficace et efficient des personnes – ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport – qui ont accès à un aéronef ou à une zone réglementée. Elle vise à offrir des services de contrôle de sûreté professionnels, efficaces et uniformes dans tout le pays, en respectant ou en surpassant les normes établies par Transports Canada. Grâce à ses fournisseurs de services de contrôle et à leurs agents de contrôle, l'ACSTA s'attend à contrôler plus de 54 millions de passagers et leurs effets en 2014-2015 dans le cadre de ses activités obligatoires. L'ACSTA poursuivra aussi la mise en œuvre d'une stratégie axée sur le risque afin d'améliorer le programme de CNP du Canada aux aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

1.1 MANDAT ET RESPONSABILITÉS

Le mandat de l'ACSTA porte sur quatre secteurs de la sûreté aérienne :

- CPE : le contrôle des passagers et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare;
- CBE : le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers pour empêcher l'embarquement d'articles interdits;
- CNP : le contrôle aléatoire des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés;
- CIZR : le programme qui utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada qui l'autorise à effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme a été conçu de manière à permettre le contrôle de quantités limitées de fret durant les périodes hors pointe, à l'aide de la technologie et des ressources existantes.

Pour plus d'information sur le mandat de l'ACSTA, voir la section [Au sujet de l'ACSTA](#) sur le site Web de l'ACSTA.

MISSION ET VISION

Mission

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

Vision

La vision de l'ACSTA est de faire preuve d'excellence dans le domaine de la sûreté du transport aérien. Nous concrétiserons notre vision grâce à ce qui suit :

- notre service : nous permettons aux voyageurs d'avoir la meilleure expérience possible et ajoutons une valeur pour les Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources;
- notre capital humain : nous sommes dévoués et engagés et nous réussissons grâce au travail d'équipe;
- nos partenariats : nous travaillons en collaboration avec nos partenaires pour dégager des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.

1.2 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Reddition de comptes au Parlement

L'ACSTA rend compte au Parlement, par l'entremise du ministre des Transports.

Cadre législatif, réglementaire et procédural

La responsabilité de la sûreté de l'aviation civile au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux, de même qu'entre les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports. L'ACSTA, en tant qu'autorité responsable du contrôle de sûreté de l'aviation civile au Canada, est réglementée par Transports Canada, autorité nationale désignée qui est chargée d'assurer la sûreté de l'aviation civile, conformément aux normes établies par l'OACI. L'ACSTA est assujettie aux lois, règlements et procédures du Canada quant à la façon de mener ses activités administratives et ses activités de contrôle, y compris :

- la *Loi sur l'ACSTA*;
- la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP);
- la *Loi sur l'aéronautique*;
- le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*;
- l'*Arrêté sur le contrôle de sûreté*;
- les *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE)

GOVERNANCE ET STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Conseil d'administration

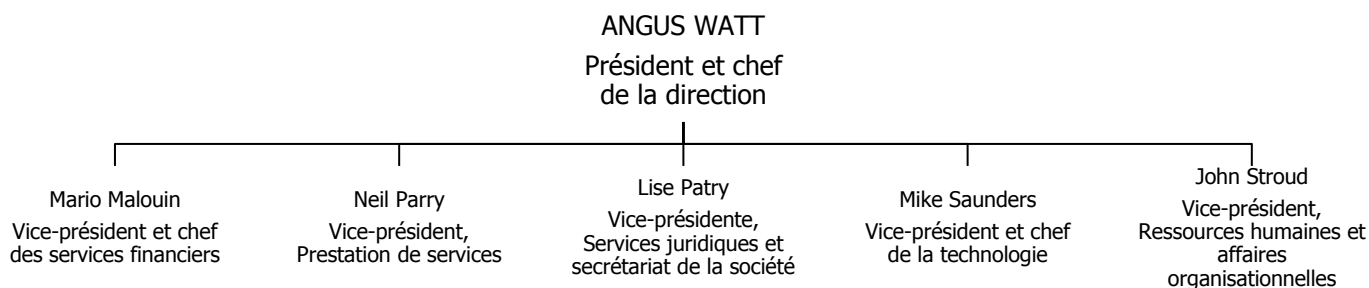
Aux termes de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA est une société d'État mandataire dotée d'un Conseil d'administration nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports.

Le Conseil est présidé par Lloyd McCoomb, qui a été nommé pour un mandat de quatre ans en octobre 2012. Le Conseil est composé de 11 membres – un président et dix administrateurs. Quatre administrateurs sont des représentants de l'industrie; deux sont des personnes dont la nomination est proposée par les représentants de l'industrie du transport aérien, et deux sont des personnes dont la nomination est proposée par les représentants des exploitants d'aéroports. Les administrateurs sont indépendants de la direction.

Pour plus d'information à propos du Conseil d'administration de l'ACSTA, y compris les profils des administrateurs et les comités du Conseil, voir la section [Conseil d'administration](#) sur le site Web de l'ACSTA.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

L'ACSTA est dirigée par le président et chef de la direction (CDir), Angus Watt, secondé par l'équipe de la haute direction, comme l'illustre l'organigramme ci-dessous :



Pour plus d'information sur l'équipe de la haute direction de l'ACSTA, y compris les profils des membres, veuillez consulter la section [Équipe de la haute direction](#) du site Web de l'ACSTA.

Personnel de l'ACSTA, rôles et responsabilités

Le modèle de prestation de services de l'ACSTA est basé sur quatre régions (Pacifique, Prairies, Centre et Est). Le personnel des opérations de l'ACSTA posté dans les aéroports de classe I dans chaque région administrative est responsable de la prestation des activités de contrôle dans plus de 80 aéroports dans tout le Canada. À un niveau élevé, ces équipes régionales de prestation des services ont la responsabilité d'assurer la gestion et la supervision directe des opérations quotidiennes de l'ACSTA et de la direction des fournisseurs de services de contrôle; de garantir la conformité aux règlements de sûreté; d'appuyer le déploiement de nouveaux programmes et de nouvelles initiatives de sûreté; de gérer les situations de crise et d'urgence en première ligne; de coordonner tous les projets de technologie de contrôle (p. ex. recapitalisation du CBE); de représenter les intérêts de l'ACSTA auprès des intervenants clés aux aéroports, y compris les organismes de réglementation et d'application de la loi, les aéroports, les transporteurs aériens et les fournisseurs de services; de diriger la gestion du rendement des activités et le cadre d'assurance de la qualité de l'ACSTA; et de former, d'encadrer et de certifier les agents de contrôle.

Le personnel des Opérations à l'administration centrale a la responsabilité d'appuyer les activités de première ligne de l'ACSTA dans une capacité ayant trait à la prestation de services et aux services généraux. La prestation de services comprend des responsabilités comme : l'administration des contrats de services de contrôle et la vérification des comptes; la direction, la recherche et la mise en œuvre pour tous les projets d'activités de contrôle, y compris les projets qui visent à augmenter l'efficacité et l'efficacité des activités de contrôle; l'élaboration de tous les documents de formation et de certification pour les agents de contrôle au Canada; le travail avec Transports Canada, y compris la fourniture d'un point de vue opérationnel à propos de questions réglementaires; la création et le maintien de relations d'affaires efficaces avec les intervenants clés comme les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et d'autres associations nationales.

À titre de société d'État qui rend compte au Parlement, particulièrement une ayant un mandat de sûreté, l'ACSTA est gouvernée par une multitude de lois et d'instruments de politique. L'ACSTA doit observer et,

dans certains cas, faire des rapports réguliers sur son rendement conformément à un éventail de lois et de normes.¹ L'ACSTA doit suivre les politiques et directives du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), y compris celles ayant trait aux ressources humaines, aux contrats et aux déplacements. Les exigences de gouvernance, de surveillance et de reddition de comptes qui découlent de ces obligations sont respectées par les divers groupes de fonction organisationnelle de l'ACSTA.

De plus, l'ACSTA a la flexibilité d'un personnel non syndiqué, mais contrairement aux ministères, elle doit être exploitée comme une organisation indépendante et ne pas transférer les coûts des services organisationnels à d'autres entités comme la Commission de la fonction publique, le SCT, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et Justice Canada. Néanmoins, la société doit quand même, comme toute autre organisation, publique ou privée, fournir ces types de services de soutien internes afin de faciliter ses activités quotidiennes dans les aéroports. Ces services internes sont aussi gérés et effectués à l'administration centrale par quatre directions générales : Finances, Services juridiques et secrétariat de la société, Technologie et Ressources humaines et affaires organisationnelles.

¹ Les exemples comprennent la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, la *Loi sur les langues officielles*, la *Loi sur le multiculturalisme du Canada*, la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, l'Association canadienne des organismes de contrôle des régimes de retraite, le *Code canadien du travail* et les *Normes internationales d'information financière*.

2. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

INTRODUCTION

L'ACSTA est une organisation de sûreté chargée, en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, d'exploiter des programmes de contrôle qui sont efficaces, efficaces, uniformes et dans l'intérêt public. Chaque année, pour exécuter son mandat avec succès et dans le cadre de son processus de planification stratégique, l'ACSTA analyse son environnement opérationnel complexe et détermine les questions clés, les possibilités ou les défis qui pourraient avoir une incidence sur l'organisation au cours de la période de planification.

2.1 MESURE DU RENDEMENT

Aperçu du rendement opérationnel

Les données de rendement relatives aux activités de l'ACSTA sont recueillies sur une base trimestrielle et présentées à la direction et au Conseil d'administration au moyen du tableau de bord du rendement organisationnel. Le tableau de bord sert d'outil de gestion afin de fixer l'orientation stratégique de l'organisation, gérer la surveillance tactique de ses activités de première ligne et déterminer et régler les problèmes de rendement lorsqu'ils surviennent.

Cette section présente une analyse des principales variables sur lesquelles la direction et le Conseil d'administration se concentrent chaque trimestre pour prendre des décisions. La direction et le Conseil d'administration accordent une attention particulière aux mesures de l'efficacité, car la sûreté est la priorité de l'ACSTA.

Efficacité du contrôle

L'efficacité du contrôle de l'ACSTA est mesurée par la capacité des agents de contrôle à trouver les articles qui peuvent représenter une menace et à empêcher leur entrée dans la zone stérile, tout en appliquant uniformément les PNE pour assurer l'intégrité des procédures de sûreté. Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement, les résultats connexes ne peuvent être divulgués dans un document public.

Niveau de service relatif aux temps d'attente au CPE

Le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE (NSTA) est le pourcentage de passagers qui attendent moins qu'un certain nombre de minutes pour être contrôlés aux aéroports de classe I. Il est utilisé comme outil de planification pour veiller à ce que les ressources de l'ACSTA soient attribuées d'une manière efficace et uniforme. En 2012-2013, l'ACSTA a été en mesure de contrôler 96 % des passagers avec un temps d'attente de 15 minutes ou moins. La capacité d'achat d'heures de contrôle par l'ACSTA a diminué en 2013-2014 par rapport à 2012-2013 en raison de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. En plus des volumes de passagers croissants, cela a entraîné l'augmentation des temps d'attente en 2013-2014 de sorte que 92 % des passagers attendaient 15 minutes ou moins.

Débit de passagers de l'ACSTA

Au Canada, les niveaux de débit de l'ACSTA ont beaucoup augmenté depuis 2010. Plusieurs essais opérationnels pour l'évaluation des nouveaux processus et outils et des nouvelles technologies ont été élaborés et présentés pour améliorer les activités de contrôle. Des gains d'efficacité au moyen de

L'amélioration des processus ont permis à l'ACSTA d'augmenter considérablement le nombre de passagers traités à l'heure. À la fin de 2010-2011, l'ACSTA traitait 124 passagers à l'heure, et le rendement a continué de s'améliorer depuis.

Efficiences

L'efficacité opérationnelle est déterminée par le nombre de passagers qui peuvent être contrôlés pour chaque dollar payé aux fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA. Toutes choses étant égales par ailleurs, plus le coût du contrôle des passagers par unité est bas, plus les activités de contrôle de l'ACSTA sont efficaces.

Une importante diminution des coûts est constatée du troisième trimestre de 2012-2013 au troisième trimestre de 2013-2014, qui est principalement attribuable à la diminution des heures de contrôle achetées par l'ACSTA, accompagnée de l'augmentation des volumes de passagers. Toutefois, cette diminution s'est traduite par des temps d'attente plus longs pour les passagers.

Rétroaction des passagers

L'ACSTA s'engage à améliorer l'expérience des clients aux points de contrôle et continue de souligner que l'excellence en matière de sûreté peut être améliorée par l'aide aux passagers. L'ACSTA recueille régulièrement les commentaires des passagers au moyen d'interrogations au passage aléatoires dans les aéroports de classe I. Les résultats de récents sondages sur la satisfaction des passagers sont près des cibles supérieures de l'ACSTA.

L'ACSTA a pu maintenir un niveau de satisfaction d'environ 82 % au cours des quatre derniers trimestres. De plus, le niveau de confiance des passagers à l'égard du contrôle de sûreté demeure stable à 74 %.

CNP amélioré pour 2013-2014

L'OACI a récemment adopté une norme de CNP améliorée qui est entrée en vigueur le 15 juillet 2013. À l'appui de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada et l'ACSTA ont élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP et augmenter la couverture aux points d'accès aux zones réglementées désignées. Le gouvernement du Canada a approuvé le programme proposé et a versé des fonds à l'ACSTA pour la mise en œuvre, ce qui a été réalisé plus tôt que prévu.

2.2 POSSIBILITÉS

Partenaires de l'industrie

L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré et comprend plusieurs organismes différents (administrations aéroportuaires, transporteurs aériens, organismes d'application de la loi) auxquels on a assigné des responsabilités de sûreté précises. La planification des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et des bagages, la manutention des bagages, le chargement des bagages enregistrés, l'embarquement à bord d'un aéronef : tous ces processus doivent fonctionner sans heurts pour assurer le mouvement efficace et efficient des personnes et des biens.

L'ACSTA reconnaît que ses relations avec ces partenaires sont essentielles au rendement et au succès global de l'industrie du transport aérien et à sa capacité d'exécuter son mandat sur une base quotidienne. De plus, la loi habilitante de l'organisation (la *Loi sur l'ACSTA*) exige que le contrôle soit efficace, efficient, uniforme et dans l'intérêt public. Par conséquent, lors de la surveillance de ses activités, l'ACSTA s'engage

à maintenir des relations de travail axées sur la collaboration et des relations stratégiques avec ses partenaires de l'industrie en :

- veillant à doter ses points de CPE en personnel en fonction des volumes de passagers;
- partageant l'information, y compris les données opérationnelles, avec les principaux aéroports;
- améliorant les protocoles et les plans d'urgence;
- discutant de mesures additionnelles pour un CNP amélioré au Canada.

Systeme de sùreté des cartes d'embarquement

Le Système de sùreté des cartes d'embarquement (SSCE) de l'ACSTA est un système de surveillance en temps réel pour le trafic passagers et les temps d'attente qui a d'abord été mis en place en 2010 afin de permettre la lecture des cartes d'embarquement au point de contrôle pour en vérifier la validité. Depuis, le SSCE est devenu un outil précieux pour l'organisation dans la gestion quotidienne de ses activités à la grandeur du Canada. En plus de la vérification et de la validation des cartes d'embarquement, le système recueille des données et des renseignements permettant à l'ACSTA de suivre de près les temps d'attente des passagers, d'améliorer les interventions en cas d'infraction et d'assurer une affectation efficace des agents de contrôle au moyen du réajustement et de la distribution en cours des heures de contrôle.

Projet national d'optimisation des points de CPE

À partir de 2014-2015, dans le cadre de son engagement permanent à maximiser l'efficacité et l'efficacité de ses activités, l'ACSTA mettra à l'essai une nouvelle configuration de point de contrôle. Le projet visera à optimiser un point de CPE en apportant des améliorations au processus de contrôle de sùreté et en mettant en place une technologie éprouvée.

CNP amélioré

L'OACI a récemment adopté une norme de CNP améliorée, qui est entrée en vigueur en juillet 2013. La norme améliorée exige que les États membres veillent à ce que les non-passagers, de même que les articles qu'ils transportent, fassent l'objet d'un contrôle de sùreté avant leur entrée dans les zones de sùreté à accès réglementé des aéroports desservant des vols d'aviation civile internationale.

En 2013, Transports Canada, avec l'appui de l'ACSTA, a élaboré une stratégie axée sur les risques pour améliorer le programme de CNP. Cette stratégie a permis au Canada de respecter la norme de CNP améliorée.

2.3 ENJEUX

Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012

Dans le cadre de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 du gouvernement du Canada, l'ACSTA a formulé plusieurs propositions qui devaient entraîner des économies de fonctionnement annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015. Comme cela a été annoncé dans le budget fédéral de 2012, le gouvernement du Canada a approuvé ces propositions et les niveaux de référence de l'ACSTA ont été réduits en conséquence. Toutefois, l'ACSTA a ensuite été informée qu'une de ses propositions ne serait pas mise en œuvre comme prévu. Les économies attendues à ce titre, soit 27,6 millions de dollars, ne se sont donc pas réalisées. Au 31 mars 2013, l'ACSTA avait mis en œuvre toutes les autres initiatives approuvées et elle avait réalisé toutes les économies s'y rattachant en 2013-2014.

Recapitalisation du CBE

L'une des principales priorités organisationnelles de l'ACSTA pour la période de planification continuera d'être la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Cette activité vise à assurer que le matériel de l'ACSTA demeure compatible à celui qu'utilise ses partenaires internationaux et repose sur les meilleures pratiques et normes de l'industrie afin d'assurer une expérience sécuritaire pour les voyageurs aériens. L'initiative soutient aussi la déclaration commune entre le Canada et les É.-U. intitulée *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique* et entraînera des économies grâce à l'élimination du double contrôle, tout en facilitant la correspondance des passagers qui partent du Canada et qui passent par un aéroport des É.-U.

Contrôle des liquides, des aérosols et des gels

À compter du 31 janvier 2014, de nouveaux appareils de détection d'explosifs liquides ont été installés dans le but de contrôler tous les liquides, aérosols et gels (LAG) permis de plus de 100 ml (achats hors taxes dans des sacs de sûreté à indicateur d'effraction [SSIE] et LAG nécessaires pour des raisons médicales). Le programme de SSIE sera étendu par la même occasion. Les achats hors taxes effectués à l'aéroport et auprès de détaillants de transporteurs aériens de partout dans le monde seront acceptés et contrôlés aux points de contrôle de l'ACSTA. Auparavant, les SSIE au Canada n'étaient acceptés et contrôlés que si les passagers provenaient d'un aéroport européen. Bien que les restrictions volumétriques pour les LAG soient maintenues, Transports Canada et l'ACSTA travailleront avec leurs partenaires internationaux afin de déterminer dans quelle mesure la technologie permettra de lever les restrictions à long terme.

Volumes de passagers

Les dernières prévisions de Transports Canada pour la période de planification montrent que les volumes de passagers vont augmenter au cours de chacune des cinq prochaines années, et que ce sont les aéroports de classe I qui connaîtront la plus forte croissance. La croissance économique entraîne généralement l'augmentation du nombre de passagers. Dernièrement, Transports Canada a prévu que le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmenterait de 3,2 % en 2014 par rapport à 2013, et qu'il continuerait de croître tous les ans au cours des cinq prochaines années.

En 2010-2011, l'ACSTA a contrôlé environ 47,7 millions de passagers aux aéroports désignés. Ce chiffre est passé à 49 millions en 2011-2012, 51 millions en 2012-2013, et en 2013-2014, l'ACSTA a contrôlé environ 53,9 millions de passagers. D'ici 2018-2019, on s'attend à ce que les volumes de passagers atteignent environ 61,2 millions.

Taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle

Les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront annuellement pendant toute la durée des Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA). Ces augmentations des taux de facturation sont établies conformément aux modalités des contrats et ne sont pas directement influencées par le taux d'inflation. Quoi qu'il en soit, cela génère une augmentation du coût des heures de contrôle, qui a par conséquent une incidence sur le budget de l'ACSTA au titre des heures de contrôle achetées.

Les taux vont continuer d'augmenter, mais la hausse des taux de facturation horaire des fournisseurs de services de contrôle est plafonnée à un seuil au-delà duquel les fournisseurs de services de contrôle doivent absorber toutes pressions financières additionnelles résultant des négociations avec les syndicats d'agents de contrôle. Ce seuil procure à l'ACSTA un niveau de certitude quant aux coûts dans son budget et lui permet de prévoir l'affectation des heures de contrôle pour la durée des contrats.

Niveaux de référence de l'ACSTA

Compte tenu de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et des volumes de passagers, le financement accordé à l'ACSTA dans le budget de 2010 ne lui permet pas de maintenir les niveaux de service qu'elle assurait au cours des années précédentes à l'égard de ses activités. Il en résulte que sa capacité d'acheter des heures de contrôle a diminué et continuera de diminuer.

Reconnaissant qu'il n'y a pas de niveau de service déterminé par le gouvernement, l'ACSTA exercera ses activités selon ses niveaux de référence approuvés et continuera de remplir son mandat en matière de sûreté. Toutefois, compte tenu des considérations financières décrites ci-dessus, les passagers vont attendre plus longtemps avant d'être contrôlés.

Augmentation des temps d'attente au CPE en 2013-2014

Le niveau de service du temps d'attente (NSTA) pour le CPE de l'ACSTA est le pourcentage de passagers qui ont attendu moins qu'un nombre précisé de minutes pour être contrôlé à l'un des huit aéroports les plus occupés au Canada. Toutefois, cela n'est pas une garantie de service mandatée par le gouvernement. Pour veiller à ce que les ressources de l'ACSTA soient allouées de manière efficace et uniforme, des seuils de temps d'attente sont utilisés comme outil de planification. En 2012-2013, l'ACSTA a été en mesure de contrôler 96 % des passagers avec un temps d'attente de 15 minutes ou moins. La capacité d'achat d'heures de contrôle par l'ACSTA a diminué en 2013-2014 par rapport à 2012-2013 en raison de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. En plus des volumes de passagers croissants, cela a entraîné l'augmentation des temps d'attente en 2013-2014, de sorte que 92 % des passagers attendaient 15 minutes ou moins.

Compte tenu de ces circonstances, l'ACSTA risque de subir des pressions accrues de la part de l'industrie du transport aérien et des voyageurs.

2.4 PRINCIPAUX RISQUES ORGANISATIONNELS

Profil de risque de l'entreprise de l'ACSTA

En tant que membre clé du système de sûreté de l'aviation civile du Canada, l'ACSTA est exposée à divers risques qui peuvent porter atteinte à sa capacité de remplir son mandat. Des mesures particulières pour faire face aux menaces et aux risques touchant la sûreté aérienne sont exigées par Transports Canada et mises en œuvre par l'ACSTA. En plus des renseignements sur les menaces surveillés par Transports Canada et les réponses aux risques, l'ACSTA effectue aussi diverses évaluations des risques qui pèsent sur ses stratégies et ses activités organisationnelles. Les principaux risques de l'ACSTA sont présentés annuellement dans son Profil de risque de l'entreprise (PRE), un portrait des risques qui pourraient entraver sa capacité d'atteindre ses objectifs stratégiques.

2.5 RESSOURCES HUMAINES

Une part importante des employés régionaux travaillent dans les principaux aéroports à la grandeur du Canada, alors que les employés de l'administration centrale travaillent dans la région de la capitale nationale. Ce personnel non syndiqué exerce des fonctions de prestation de programmes et de services généraux en appui aux activités de première ligne de plus de 5 570 agents de contrôle dans tout le pays.

Une analyse comparative² de la rémunération de l'ACSTA menée par une tierce partie indique que la société a atteint son objectif de maintenir une stratégie de compensation centrée sur le 50^e percentile du marché.

L'ACSTA offre une gamme d'avantages sociaux collectifs à ses employés qui comprend des régimes d'assurance maladie, dentaire et d'invalidité. L'ACSTA reconnaît que le bien-être au travail est un facteur important pour le recrutement et la rétention des employés.

Politique sur les congés

L'ACSTA reconnaît l'importance des périodes d'absence du travail pour des raisons personnelles et autres motifs justifiables, et offre des jours de congé payés aux employés qui répondent aux critères d'admissibilité.

Assurance invalidité

L'ACSTA offre aussi à ses employés nommés pour une période indéterminée une assurance invalidité à court et à long terme. Ainsi, les employés admissibles qui ne sont pas en mesure d'exercer leurs fonctions pendant une période prolongée en raison d'une invalidité peuvent compter sur un soutien financier pendant cette période.

Régime de retraite à prestations déterminées

L'ACSTA offre un régime de retraite à prestations déterminées afin de fournir des prestations de retraite à ses employés qui reflètent le régime de retraite de la *Loi sur la pension de la fonction publique*. Ce régime, qui a été fermé aux nouveaux membres le 30 juin 2013, est enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières Canada et de l'Agence du revenu du Canada. Depuis le 31 décembre 2013, le régime a 443 membres actifs et 65 membres retraités. Comme d'abord présenté dans le plan d'entreprise 2013-2014 de l'ACSTA et harmonisé avec les budgets de 2013 et 2014, l'ACSTA a examiné les principes de partage des coûts pour son régime de retraite, en harmonisant les taux de contribution des employés de l'ACSTA à ceux des fonctionnaires en vertu du régime de retraite de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

Régime de retraite à cotisations déterminées

À partir du 1^{er} juillet 2013, le régime de retraite à prestations déterminées a été fermé pour les nouveaux demandeurs et tous les employés embauchés après cette date obtiennent des prestations de retraite au moyen d'un régime de retraite à cotisations déterminées. L'inscription à ce régime est obligatoire pour les employés temps plein occupant des postes pour une période indéterminée, ainsi que pour tous les employés à temps partiel occupant des postes pour une période indéterminée travaillant en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. L'obligation financière de l'ACSTA est limitée afin d'égaliser les contributions des employés.

Équité en matière d'emploi

Le comité de la haute direction de l'ACSTA s'est engagé à déterminer et à éliminer les obstacles à l'égalité d'accès à l'emploi. Des politiques et des programmes sont mis en œuvre lorsque c'est possible pour que

² L'examen de l'analyse comparative comprenait les entreprises publiques et privées non syndiquées de portée et de taille similaires.

des mesures d'adaptation raisonnables puissent être prises à l'égard des employés et pour veiller à ce que le personnel soit inclusif.

3. ORIENTATION STRATÉGIQUE

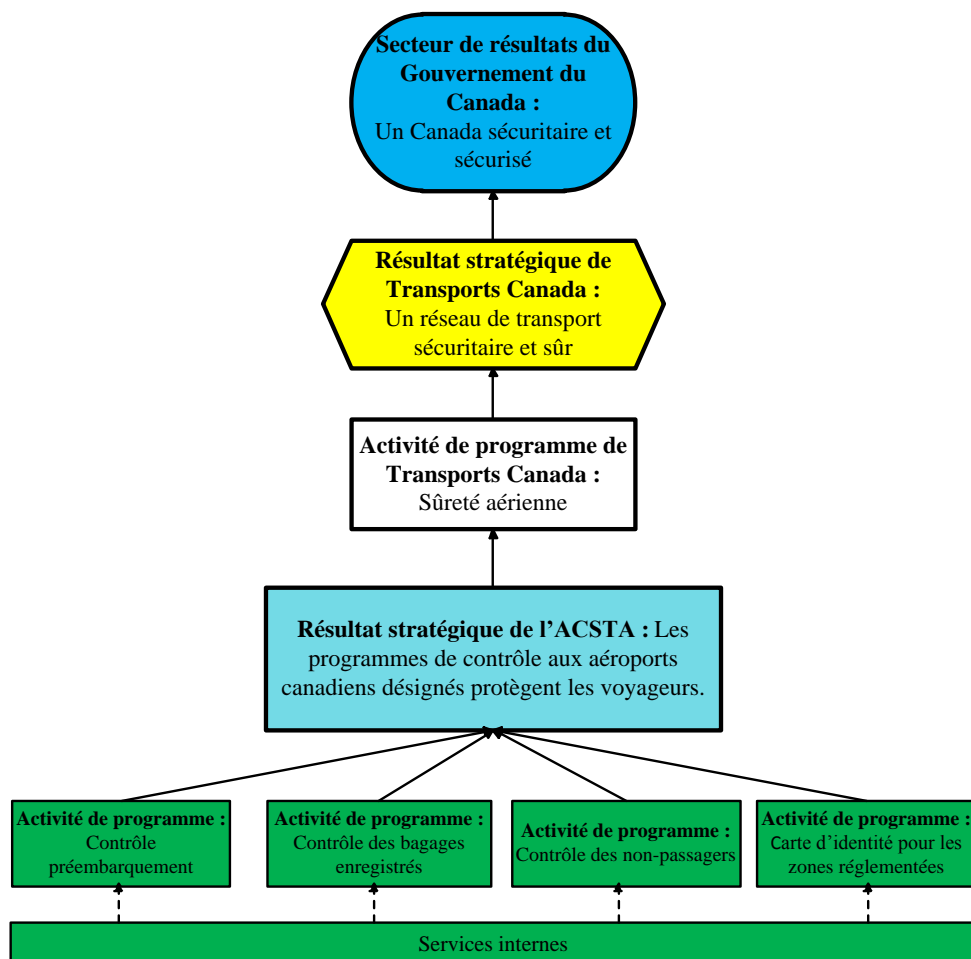
INTRODUCTION

À partir de l'analyse que fait l'ACSTA de son rendement organisationnel passé, des possibilités prévues ou connues, des enjeux liés à son environnement opérationnel et des risques qui pèsent sur l'organisation, ce chapitre présente le plan stratégique et les priorités organisationnelles de l'ACSTA pour la période de planification quinquennale, de même que son plan et ses cibles de rendement.

Guidées par son Architecture d'alignement des programmes (AAP), les stratégies et les priorités présentées dans ce chapitre reposent sur les fondements établis dans les plans d'entreprise précédents de l'ACSTA et continuent de soutenir le résultat stratégique global de l'organisation, soit d'offrir des programmes de contrôle aux aéroports canadiens désignés afin de protéger les voyageurs.

3.1 ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES

Conformément à la *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du SCT, l'AAP de l'ACSTA et le résultat stratégique sont conformes au résultat stratégique « Un Canada sécuritaire et sécurisé » du gouvernement du Canada, et au résultat stratégique « Un réseau de transport sécuritaire et sûr » de Transports Canada. L'AAP de l'ACSTA est illustrée ci-après.



L'AAP de l'ACSTA permet à l'organisation de continuer à préciser ses processus de planification et d'établissement de rapports, ainsi que son cadre de mesure du rendement afin d'améliorer continuellement ses activités pour atteindre les résultats prévus par la loi.

3.2 PLAN DE RENDEMENT

Priorités de rendement

D'abord élaborée en 2012-2013, la Stratégie sur l'efficacité des opérations de contrôle (SEOC) de l'ACSTA visait à améliorer le rendement des agents de contrôle de manière à ce que des articles interdits ne puissent être introduits dans les zones stériles. Dans le cadre de cette stratégie, quatre principaux éléments ont été déterminés, notamment la compétence des agents de contrôle, la gestion et la supervision du fournisseur de services de contrôle, les processus et l'environnement, et la surveillance et l'assurance de la qualité de l'ACSTA.

Dans l'ensemble, l'ACSTA demeure résolue à améliorer son rendement en ce qui a trait aux résultats des tests. En 2014-2015, l'ACSTA mettra en place et surveillera ses initiatives dans le cadre de la SEOC et transformera celle-ci en un programme permanent pour ses activités de contrôle. L'ACSTA continuera également de travailler avec ses fournisseurs de services de contrôle aux niveaux tactique et stratégique afin de corriger les lacunes entre le rendement attendu et le rendement réel. De plus, l'organisation continuera de surveiller les améliorations en matière de rendement et d'en faire rapport.

Cibles de rendement pour la période de planification

Chaque année, le Conseil d'administration de l'ACSTA et son équipe de la haute direction passent en revue les indicateurs de rendement clés (IRC) et les cibles de rendement de l'organisation afin de s'assurer qu'ils demeurent pertinents. Dans le cadre de cet examen en 2013-2014, l'ACSTA peut confirmer que ses cibles de rendement pour la période de planification demeurent conformes aux cibles présentées dans le tableau de bord du rendement organisationnel.

3.3 PLAN STRATÉGIQUE PAR ACTIVITÉ DE PROGRAMME

Aperçu

Les activités de l'ACSTA contribuent à l'engagement du gouvernement du Canada envers la sécurité des Canadiens. Grâce à son modèle souple de prestation de services, l'ACSTA dessert les intérêts des Canadiens en faisant en sorte que ses dépenses courantes soient les plus efficaces possible, tout en fournissant des services de sûreté du transport aérien uniformes et de haute qualité. De plus, l'ACSTA contribue directement aux efforts que déploie constamment le gouvernement à l'appui du plan d'action *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*, adopté dans le but d'accroître la sécurité, la prospérité et la compétitivité économique du Canada.

Le plan stratégique de l'ACSTA est guidé par son AAP. L'organisation a cerné certains objectifs liés au CPE, au CBE, au CNP, à la CIZR et aux Services internes pour la période de planification quinquennale; ces objectifs sont présentés ci-après.

CPE

Au cours de la période de planification, l'ACSTA continuera de remplir son mandat de contrôle des passagers aux points de CPE. Toutefois, comme indiqué à la section 2.3, l'organisation sera confrontée à des défis importants découlant de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de

contrôle et de l'augmentation des volumes de passagers. Sans financement additionnel, ces pressions continueront de s'aggraver avec le temps et entraîneront une augmentation importante des temps d'attente des passagers.

Selon les niveaux de référence actuels de l'ACSTA, ses activités de CPE au cours de la période de planification seront axées sur les éléments suivants :

- l'amélioration continue du débit de passagers, tout en maintenant ou en augmentant l'efficacité du contrôle de sûreté;
- la poursuite de la promotion du concept d'aide aux passagers aux points de contrôle;
- la poursuite de l'augmentation de l'efficacité des points de CPE grâce à des projets pilotes et à des essais visant à optimiser la configuration du CPE, par exemple grâce au projet national d'optimisation des points de contrôle, tel que décrit au chapitre 2;
- le déploiement de matériel de détection pour les liquides, aérosols et gels dans les aéroports;
- la prestation de services de contrôle pour les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015;
- la mesure et la surveillance du rendement sur une base continue.

CBE

En ce qui a trait au CBE, la priorité de l'ACSTA pour la période de planification quinquennale sera la poursuite de son programme de gestion du cycle de vie du CBE. La mise en œuvre de ce plan de recapitalisation a débuté en 2011-2012 et se poursuivra sur une période de 10 ans à tous les aéroports de classe I et de classe II et à certains aéroports de classe III. Selon le plan de mise en œuvre, l'ACSTA installera, d'ici décembre 2015, la nouvelle technologie CT à tous les aéroports canadiens où ont lieu des activités de précontrôle pour les vols à destination des É.-U. Cette stratégie de mise en œuvre vise à appuyer la déclaration commune entre le Canada et les É.-U. intitulée *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*.

En plus des éléments susmentionnés, les priorités de l'ACSTA en matière de CBE pour la période de planification seront axées sur les éléments suivants :

- l'installation de nouveaux systèmes de CBE;
- l'entretien du matériel de CBE en place aux aéroports désignés;
- les essais et les évaluations de nouveaux appareils et de nouvelles technologies;
- le soutien des activités de configuration du CBE dans les années qui suivent;
- la mesure et la surveillance du rendement sur une base continue.

CNP

L'OACI a récemment adopté une norme de CNP améliorée, qui est entrée en vigueur en juillet 2013. La nouvelle norme exige que les États membres veillent à ce que les non-passagers, de même que les articles qu'ils transportent, fassent l'objet d'un contrôle de sûreté avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports desservant des vols d'aviation civile internationale.

En 2013, Transports Canada, avec l'appui de l'ACSTA, a élaboré une stratégie axée sur les risques pour améliorer le programme de CNP. Cette stratégie a permis au Canada de respecter la norme de CNP améliorée.

CIZR

L'ACSTA continuera d'utiliser et de maintenir un système efficace, efficient et fiable de gestion des pièces d'identité biométriques à 29 aéroports du Canada.

Au cours de la période de planification quinquennale, les activités de l'ACSTA au titre de la CIZR seront axées sur les éléments suivants :

- la gestion du cycle de vie du matériel de vérification biométrique et de l'infrastructure de base du système de TI;
- l'examen de l'actuelle plate-forme biométrique du système pour assurer qu'elle respectera les exigences opérationnelles futures;
- l'évaluation de nouvelles applications des lecteurs biométriques qui peuvent être déployées dans différents environnements opérationnels.

Services internes

Comme indiqué dans le budget de 2013, le gouvernement du Canada s'est engagé à harmoniser les régimes de retraite des sociétés d'État avec les caractéristiques clés du régime de retraite de la fonction publique. À l'appui de cet engagement, l'ACSTA a fermé son régime de retraite à prestations déterminées aux nouveaux membres en date du 30 juin 2013. Un nouveau régime de retraite à cotisations déterminées a été établi pour les nouveaux employés depuis le 1^{er} juillet 2013.

De plus, en 2012-2013, l'ACSTA a réalisé un examen de la rémunération globale³, qui comprenait l'analyse comparative de la rémunération en argent, du régime de retraite et des avantages sociaux de l'ACSTA.

Depuis 2010, l'ACSTA a diminué ses dépenses discrétionnaires comme les déplacements et les services professionnels. Alors que l'ACSTA procède à des rajustements sur une base continue et s'efforce d'améliorer sa souplesse financière, elle continuera de réaffecter tous les fonds disponibles à la gestion des risques.

³ Dans le cadre de cet examen, les programmes de l'ACSTA ont été comparés à ceux d'organismes nationaux comptant au moins 500 employés non syndiqués (« le marché ») au moyen des bases de données Mercer. Le but était d'analyser la position de l'ACSTA sur le marché et de formuler des recommandations pour des modifications, si nécessaire.

4. ANALYSE FINANCIÈRE

INTRODUCTION

Comme indiqué au chapitre 1, l'ACSTA, en tant que société d'État mandataire, est entièrement financée par des crédits parlementaires et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Par conséquent, le plan financier de l'ACSTA est préparé conformément aux ressources qui lui sont assignées par le gouvernement du Canada et qui sont approuvées par le Parlement.

Ce chapitre présente un aperçu du financement de l'organisation, ainsi que les résultats financiers prévus et le budget de l'ACSTA pour 2013-2014 et son plan financier pour la période quinquennale.

4.1 APERÇU DU FINANCEMENT

Besoins de financement de l'ACSTA

Le tableau 1 résume les résultats financiers de l'ACSTA pour 2012-2013, les résultats financiers qu'elle prévoyait pour 2013-2014, ainsi que son plan financier pour la période de 2014-2015 à 2018-2019.

TABLEAU 1
Plan financier
(en millions de dollars)

	Montants réels 2012-2013	Prévision 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Planifié 2017-2018	Planifié 2018-2019	Total – 5 ans 2014-2015 – 2018-2019
Dépenses de fonctionnement	473 \$	477 \$	545 \$	543 \$	608 \$	491 \$	491 \$	2 678 \$
Dépenses d'investissement	38	83	120	116	118	67	101	522
Total	511 \$	560 \$	665 \$	659 \$	726 \$	558 \$	592 \$	3 200 \$

Cette section présente un aperçu des changements apportés aux besoins de financement de l'ACSTA comparativement à ses niveaux de référence approuvés.

CNP amélioré

L'OACI a récemment adopté une norme de CNP améliorée. À l'appui de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada, avec l'appui de l'ACSTA, a élaboré une stratégie axée sur les risques, dont la mise en œuvre a été amorcée en 2013, afin d'améliorer le programme de CNP. Le gouvernement du Canada a approuvé le programme proposé à long terme et a fourni un financement de 282,4 M\$ à l'ACSTA sur une période de trois ans allant de 2014-2015 à 2016-2017⁴. Cette stratégie a permis au Canada de respecter la norme de CNP améliorée.

Projets d'intégration du CBE

L'ACSTA essaiera d'obtenir l'autorisation de reporter les fonds d'investissement au cours de la période de planification quinquennale afin d'harmoniser ses niveaux de référence annuels au titre des

⁴ L'accès au financement de 2016-2017 dépend de l'admissibilité du besoin démontré dans le Plan d'entreprise de l'ACSTA.

investissements à ses besoins en matière du profil des dépenses. Les rajustements au titre des dépenses d'investissement permettront à l'ACSTA de réagir aux changements des exigences de projet associés à ses projets d'intégration du CBE pluriannuels et à continuer d'appuyer les engagements de *Par-delà la frontière* du gouvernement du Canada. Les rajustements au titre des dépenses d'investissement sont présentés dans le plan financier de l'ACSTA.

En 2013-2014, l'ACSTA a reçu du Conseil du Trésor l'autorisation de reporter à 2014-2015 des fonds d'investissement totalisant 7,6 M\$. La majeure partie de ce report est liée aux projets d'intégration du CBE afin de tenir compte des modifications des plans de projets apportées par les administrations aéroportuaires. L'ACSTA a déterminé depuis des fonds d'investissement supplémentaires de 10,9 M\$ au titre du CBE qui nécessiteront un report à 2014-2015. L'ACSTA travaillera avec Transports Canada afin d'obtenir du Conseil du Trésor l'approbation de ce report tardif.

4.2 RÉSULTATS FINANCIERS POUR 2013-2014 ET PLAN FINANCIER 2014-2015 À 2018-2019 PAR ACTIVITÉ DE PROGRAMME

Aperçu

Le tableau 2 résume les résultats financiers de l'ACSTA pour 2012-2013, le budget et les résultats financiers qu'elle prévoyait pour 2013-2014, ainsi que ses plans de fonctionnement et d'investissement pour 2014-2015 à 2018-2019 par activité de programme.

TABLEAU 2 Plan financier par programmes (en milliers de dollars)	Montants réels 2012-2013	Prévision 2013- 2014	Budget 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Planifié 2017-2018	Planifié 2018-2019	Total - 6 ans 2014-2015 - 2019
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT									
CPE	313 672 \$	296 778 \$	297 898 \$	302 993 \$	289 237 \$	311 233 \$	308 902 \$	306 268 \$	1 518 633 \$
CBE	94 482	96 141	93 341	108 097	106 228	107 543	109 529	113 540	544 937
CNP	17 339	37 351	38 122	79 879	99 535	134 603	17 731	17 714	349 462
CIZR	2 043	2 170	2 234	2 674	1 586	2 147	2 170	2 222	10 799
Services généraux	45 751	44 498	45 343	51 844	47 046	52 117	52 297	50 885	254 189
Total	473 287 \$	476 938 \$	476 938 \$	545 487 \$	543 632 \$	607 643 \$	490 629 \$	490 629 \$	2 678 020 \$
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT									
CPE	7 135 \$	9 373 \$	12 983 \$	5 840 \$	3 373 \$	11 531 \$	4 015 \$	17 787 \$	42 546 \$
CBE	29 218	69 943	83 097	98 182	99 170	105 465	59 642	79 941	442 400
CNP	-	2 000	2 000	12 312	10 785	-	-	120	23 217
CIZR	543	33	1 144	1 725	60	60	2 300	2 976	7 121
Services généraux	2 381	1 534	2 148	1 465	2 151	1 084	1 520	648	6 868
Total Partiel	39 277 \$	82 883 \$	101 372 \$	119 524 \$	115 539 \$	118 140 \$	67 477 \$	101 472 \$	522 152 \$
Produits sur la cession d'immobilisations	(879)	(16)	-	-	-	-	-	-	-
Total	38 398 \$	82 867 \$	101 372 \$	119 524 \$	115 539 \$	118 140 \$	67 477 \$	101 472 \$	522 152 \$
TOTAL DES DÉPENSES	511 685 \$	559 805 \$	578 310 \$	665 011 \$	659 171 \$	725 783 \$	558 106 \$	592 101 \$	3 200 172 \$

Les dépenses de fonctionnement prévues totales sont comparables au budget de 2013-2014, alors que les dépenses par activité de programme varient légèrement par rapport au plan.

Les dépenses d'investissement prévues totales sont de 18,5 M\$ inférieures au budget de 2013-2014. Cet écart est principalement attribuable aux retards dans les projets d'intégration du CBE en raison des modifications des plans de projets des aéroports, et à une diminution des dépenses d'investissement non liées aux systèmes de détection d'explosifs (SDE) pour le CPE. Comme discuté à la section 4.1, l'ACSTA a reçu du Conseil du Trésor l'autorisation de reporter à 2014-2015 des fonds d'investissement de 7,6 M\$.

Une autre demande de report de fonds d'investissement de 10,9M\$ pour des projets d'intégration du CBE sera soumise à l'automne 2014.

La section suivante donne un aperçu du plan financier quinquennal pour chaque activité de programme définie dans le mandat de l'ACSTA (CPE, CBE, CNP et CIZR), ainsi que pour les Services internes (Services généraux) en tant qu'activité de programme distincte.

CPE

Les dépenses pour les activités de CPE représentent 56,7 % du plan de fonctionnement quinquennal de l'ACSTA.

Comme discuté au chapitre 2, le budget de 2010 accordait un financement permanent à l'ACSTA. Toutefois, le pouvoir d'achat de l'ACSTA diminuera avec le temps en raison de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Combiné à l'augmentation des volumes de passagers, cela entraînera des pressions sur les activités de CPE de l'ACSTA, et les passagers attendront plus longtemps avant d'être contrôlés. De plus, l'organisation financera les modifications apportées aux procédures de CBE par la réaffectation des heures de contrôle au CPE.

Le plan d'investissement de l'ACSTA au cours de la période quinquennale prévoit la gestion continue du cycle de vie du matériel de CPE. De plus, l'ACSTA continuera de mettre en place une nouvelle technologie de contrôle des LAG aux points de CPE au cours des trois prochains exercices financiers, ce qui permettra au Canada de maintenir la compatibilité avec ses partenaires internationaux.

CBE

Les dépenses pour les activités de CBE représentent 20,4 % du plan de fonctionnement quinquennal de l'ACSTA.

Le plan de fonctionnement pour le CBE tient compte des besoins de contrôle additionnels découlant des modifications apportées aux procédures de CBE. Comme discuté ci-dessus, les heures de contrôle supplémentaires sont financées par la réaffectation du budget de CPE. Le plan de fonctionnement prévoit aussi l'entretien continu du matériel de SDE existant et soutient la mise en place du nouveau système de CBE de l'ACSTA doté de la technologie de TDM.

Le plan d'investissement de l'ACSTA continue de mettre l'accent sur la gestion du cycle de vie du système de CBE. Le programme de gestion du cycle de vie du matériel de CBE de l'ACSTA est une initiative organisationnelle importante et représente 84,7 % des dépenses d'investissement de l'organisation au cours de la période de planification quinquennale. En raison de la complexité de la gestion du cycle de vie du système de CBE de l'ACSTA, des changements continus au plan d'investissement pour le CBE peuvent être prévus puisque les projets aéroportuaires pourraient changer d'une année à l'autre selon les exigences détaillées d'un aéroport.

CNP

Les dépenses pour les activités de CNP représentent 13,0 % du plan de fonctionnement quinquennal de l'ACSTA.

En 2013-2014, les fonds d'investissement excédentaires ont été réaffectés au budget de fonctionnement et d'investissement du CNP. Cette réaffectation a permis à l'ACSTA d'améliorer ses activités de CNP sur une base intérimaire pour 2013-2014 seulement, afin de soutenir la norme améliorée de l'OACI sur le CNP. Elle a aussi permis à l'ACSTA d'acheter du matériel de détection de traces d'explosifs devant être

installé aux points d'accès désignés des zones réglementées aux aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

Comme discuté à la section 4.1, l'ACSTA a reçu un financement additionnel sur une période de trois ans pour améliorer ses activités de CNP, ce qui permettra au Canada de continuer de se conformer à la norme améliorée de l'OACI sur le CNP.

Le plan de fonctionnement reflète les besoins budgétaires additionnels pour la prestation du programme de CNP amélioré, la majeure partie étant pour les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle.

Le plan d'investissement consiste principalement à acheter et à installer le matériel et l'infrastructure du système à l'appui du programme de CNP amélioré.

CIZR

Les dépenses pour les activités de CIZR représentent 0,4 % du plan de fonctionnement quinquennal de l'ACSTA et reflètent les exigences opérationnelles et les exigences d'entretien permanentes pour le matériel de vérification biométrique et l'infrastructure de base du système de TI.

Le plan d'investissement pour l'utilisation de la CIZR prévoit la gestion du cycle de vie du système de CIZR et du matériel installé dans 29 aéroports du Canada. De plus, le plan prévoit l'installation du système de CIZR à deux aéroports supplémentaires en 2014-2015 dans le cadre du programme de CNP amélioré.

Services généraux

Les dépenses pour les services généraux représentent 9,5 % du plan de fonctionnement quinquennal de l'ACSTA et comprennent les dépenses associées aux services et aux systèmes de soutien essentiels à la prestation efficiente et efficace du mandat de base de l'ACSTA.

Le plan d'investissement pour les services généraux consiste principalement en des investissements dans le réseau de l'ACSTA et les systèmes de gestion organisationnelle.

4.3 RÉSULTATS FINANCIERS POUR 2013-2014 ET PLAN FINANCIER POUR LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE 2014-2015 À 2018-2019

Aperçu

Le tableau 3 résume les résultats financiers de l'ACSTA pour 2012-2013, le budget et les résultats financiers qu'elle prévoyait pour 2013-2014, ainsi que son plan de fonctionnement pour 2014-2015 à 2018-2019 en fonction des principales catégories de dépenses.

TABLEAU 3 Plan de fonctionnement par catégorie principale de dépenses (en milliers de dollars)	Montants réels 2012-2013	Prévision 2013-2014	Budget 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Planifié 2017-2018	Planifié 2018-2019	Total – 5 ans 2014-2015 – 2018-2019
Dépenses de fonctionnement									
SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES	347 328 \$	352 994 \$	352 052 \$	403 225 \$	414 794 \$	468 789 \$	354 787 \$	354 913 \$	1 996 508 \$
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	342 143	345 132	345 649	394 442	407 632	459 560	348 107	348 107	1 957 848
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	3 386	5 750	4 486	6 314	5 240	6 738	4 654	4 742	27 688
Détection de traces d'explosifs et produits non durables	1 799	2 112	1 917	2 469	1 922	1 922	2 026	2 064	10 972
EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE MATÉRIEL	42 683 \$	45 409 \$	44 785 \$	48 615 \$	44 610 \$	45 385 \$	43 127 \$	45 317 \$	227 054 \$
Entretien du matériel et pièces de rechange	41 363	44 037	42 724	46 476	44 020	44 266	42 068	44 381	221 211
Formation et certification	551	603	1 277	742	289	302	226	86	1 645
CIZR	769	769	784	1 397	301	817	833	850	4 198
SOUTIEN DES PROGRAMMES ET SERVICES GÉNÉRAUX	83 703 \$	78 548 \$	80 101 \$	93 647 \$	84 228 \$	93 469 \$	92 715 \$	90 399 \$	454 458 \$
Coûts liés au personnel	61 365	56 526	55 801	69 270	59 014	67 849	67 839	66 360	330 332
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	5 167	5 710	6 727	7 099	7 259	6 634	6 400	6 000	33 392
Frais de bureau et informatiques	4 712	4 935	5 361	5 231	5 645	5 656	5 704	5 769	28 005
Communications et sensibilisation du public	1 077	1 367	1 348	1 300	1 325	1 300	1 300	1 300	6 525
Autres coûts administratifs ¹	11 382	10 010	10 864	10 747	10 985	12 030	11 472	10 970	56 204
Total partiel	473 714 \$	476 951 \$	476 938 \$	545 487 \$	543 632 \$	607 643 \$	490 629 \$	490 629 \$	2 678 020 \$
Produits d'intérêts, gains et pertes de change, et variations nettes de l'inventaire/des frais payés d'avance	(427)	(13)	-	-	-	-	-	-	-
Total des dépenses de fonctionnement	473 287 \$	476 938 \$	476 938 \$	545 487 \$	543 632 \$	607 643 \$	490 629 \$	490 629 \$	2 678 020 \$

1. Les autres coûts administratifs comprennent les assurances, les frais liés à la location et aux installations, et les frais de réseau et de services téléphoniques.

Le plan de fonctionnement de l'ACSTA est composé des services de contrôle et autres coûts connexes, de l'exploitation et l'entretien du matériel, et du soutien des programmes et services généraux.

La section suivante fournit une analyse des écarts des résultats financiers prévus par rapport au budget de 2013-2014 de même qu'une discussion sur le plan de fonctionnement de 2014-2015 à 2018-2019 pour chaque catégorie de dépenses.

4.3.1 SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES

Sommaire

Les services de contrôle et autres coûts connexes se composent des principaux éléments de coût suivants :

- Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle;
- Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle;
- Matériel de détection de traces d'explosifs et produits non durables.

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la principale dépense du plan de fonctionnement de l'ACSTA. Les principaux générateurs de coûts ayant une répercussion sur les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle sont les heures de contrôle et les taux de facturation.

Les heures de contrôle dépendent principalement des volumes de passagers et des niveaux de dotation additionnels associés aux agrandissements d'aéroports. De plus, l'évolution des menaces et les incidents de sûreté peuvent entraîner de nouveaux règlements de sûreté qui peuvent mener à des changements des exigences en matière d'heures de contrôle.

Les taux de facturation sont basés sur les taux globaux payés aux fournisseurs de services de contrôle, comme établis dans les modalités des ESCA de l'ACSTA. Les ESCA comprennent aussi un programme de rendement qui rémunère les fournisseurs de services de contrôle pour leur conformité contractuelle et l'atteinte de cibles de rendement précises.

Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle

L'ACSTA a la responsabilité de fournir des uniformes pour que les agents de contrôle puissent être clairement identifiés par le public et ainsi améliorer l'efficacité des activités de contrôle. Les autres coûts rattachés au contrôle comprennent des éléments non capitalisés mis en œuvre aux points de contrôle qui sont utilisés dans le processus de contrôle et les activités accessoires, comme le nettoyage des bacs et des voies de contrôle.

Matériel de détection de traces d'explosifs et produits non durables

Le matériel de détection de traces d'explosifs et les produits non durables font référence aux articles dont les agents de contrôle ont besoin pour exercer leurs activités, et comprennent des articles tels que des gants, des tampons et des filtres de vérification.

Analyse des écarts 2013-2014

Les dépenses pour les services de contrôle et autres coûts connexes devraient être de 0,9 M\$ supérieures au budget. Cela est principalement attribuable aux coûts plus élevés associés aux uniformes et aux autres coûts rattachés au contrôle, alors que les dépenses globales pour les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle sont comparables au plan.

Les heures de contrôle achetées pour le CBE ont été plus élevées que prévu afin de répondre aux besoins opérationnels. Ces heures additionnelles ont été financées en partie par un nombre moins élevé d'heures de contrôle achetées pour le CPE grâce aux gains d'efficacité au titre de l'affectation des ressources qui ont minimisé l'incidence sur les activités. Les heures de CBE restantes ont été financées par un nombre moins élevé d'heures de contrôle pour le CNP que ce qui avait été prévu.

Les autres coûts connexes devraient être plus élevés, comme suit :

- les coûts pour les uniformes et autres coûts rattachés au contrôle ont été plus élevés que le budget en raison de l'achat et de l'installation de tables d'alimentation à rouleaux alignés additionnelles pour les voies de contrôle aux points de CPE pour améliorer l'efficacité opérationnelle, et de l'achat d'uniformes d'agent de contrôle pour reconstituer les stocks;
- les coûts pour le matériel de détection de traces d'explosifs et les produits non durables sont plus élevés que le budget, en raison de l'achat de produits non durables pour les stocks, compensé en

partie par les coûts avantageux des fournisseurs et une utilisation plus efficiente des fournitures de détection de traces d'explosifs.

Plan financier 2014-2015 à 2018-2019

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Le budget quinquennal pour les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle a été élaboré en fonction des niveaux de référence approuvés de l'ACSTA. Bien que le budget de 2010 accordait un financement permanent à l'ACSTA, le pouvoir d'achat de cette dernière diminuera avec le temps en raison de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Étant donné que la majorité des activités de contrôle sont effectuées au CPE, c'est là où les pressions ont été les plus fortes sur les activités de contrôle de l'ACSTA et, combinées à l'augmentation des volumes de passagers, les temps d'attente continueront d'augmenter. De plus, comme discuté à la section 4.2, les besoins de contrôle additionnels découlant des modifications apportées aux procédures de CBE seront financés par la réaffectation des heures de contrôle au CPE.

Le budget des heures de contrôle pour le CNP est élaboré en tenant compte du financement additionnel sur trois ans versé par le gouvernement du Canada pour la prestation du programme de CNP amélioré. Le budget du CNP pour les exercices 2017-2018 et 2018-2019 reviendra aux niveaux antérieurs à la prestation du programme de CNP amélioré.

Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle

Les dépenses prévues reflètent les achats d'uniformes requis pour respecter les exigences opérationnelles, notamment les besoins additionnels pour le programme de CNP amélioré alors que l'ACSTA doit accroître son effectif d'agents de contrôle. Le plan tient aussi compte de l'achat d'articles liés au contrôle afin d'améliorer les gains d'efficacité opérationnelle et de maintenir l'uniformité de la présentation des points de CPE.

Le profil des dépenses budgétaires au cours des trois prochains exercices financiers pour les uniformes et autres coûts rattachés au contrôle reflète principalement l'achat d'uniformes pour les nouveaux agents de contrôle embauchés en appui au programme de CNP amélioré.

Matériel de détection de traces d'explosifs et produits non durables

Les dépenses prévues pour le matériel de détection de traces d'explosifs et les produits non durables reflètent les besoins opérationnels permanents de l'ACSTA, ce qui comprend les besoins additionnels associés au programme de CNP amélioré. Le plan reflète aussi les économies résultant d'une utilisation plus efficiente des tampons, de même que des tarifs avantageux découlant des économies en matière d'approvisionnement.

Le profil des dépenses budgétaires au cours des trois prochains exercices financiers reflète principalement les besoins budgétaires additionnels pour soutenir le programme de CNP amélioré.

4.3.2 EXPLOITATION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Sommaire

L'exploitation et l'entretien du matériel comprennent les principaux éléments de coût suivants :

- Entretien du matériel et pièces de rechange;
- Formation et certification;

- CIZR.

Entretien du matériel et pièces de rechange

Ces coûts ont trait à l'exploitation et à l'entretien du matériel de contrôle installé aux aéroports désignés, ce qui comprend l'achat et l'entreposage de pièces de rechange pour le matériel de SDE. Les coûts ayant trait au soutien et à l'entretien courants du matériel de CIZR et autre matériel non lié aux SDE sont aussi inclus dans cette catégorie.

Formation et certification

Ces coûts se rapportent à la formation et à la certification des fournisseurs de services d'entretien pour la nouvelle technologie de SDE mise en œuvre aux aéroports désignés.

CIZR

Les dépenses associées aux CIZR comprennent l'achat des cartes nécessaires pour le système de validation biométrique installé dans les aéroports de classe I et de classe II, et dans deux aéroports supplémentaires dans le cadre du programme de CNP amélioré.

Analyse des écarts 2013-2014

Les dépenses pour 2013-2014 devraient être de 0,6 M\$ supérieures au budget.

Les coûts pour l'entretien du matériel et les pièces de rechange devraient être de 1,3 M\$ plus élevés que le budget. Cela est principalement attribuable à la mise à jour du logiciel de reconnaissance automatisée des menaces du scanner corporel. Cette amélioration devrait réduire le taux de fausses alarmes et entraîner des gains d'efficacité aux aéroports les plus occupés du Canada. L'écart est aussi attribuable à l'utilisation plus élevée de pièces de rechange en raison de problèmes de rendement de certains appareils de SDE.

Les coûts de formation et de certification devraient être de 0,7 M\$ inférieurs au budget en raison d'une diminution des besoins de formation découlant de la révision du plan de déploiement des SDE.

Plan financier 2014-2015 à 2018-2019

Entretien du matériel et pièces de rechange

Les dépenses prévues pour l'entretien du matériel et les pièces de rechange tiennent compte des coûts pour soutenir les biens d'investissement des SDE existants. Elles tiennent compte aussi de l'entretien du matériel et du soutien pour la mise en place du nouveau matériel de SDE prévue au cours de la période quinquennale, notamment le matériel de TDM dans le cadre du plan de gestion du cycle de vie du matériel du CBE et du nouveau matériel acheté à l'appui du programme de CNP amélioré. Le budget tient compte des augmentations contractuelles annuelles, conformément aux modalités des contrats d'entretien du matériel de l'ACSTA, de même qu'une estimation du taux de change en dollars américains pour les contrats avec des fournisseurs des É.-U.

Le budget tient compte également des coûts associés au soutien permanent des biens d'investissement non liés aux SDE et des systèmes, notamment la télévision en circuit fermé (TVCF), la CIZR et le SSCE.

Le profil des dépenses budgétaires au cours de la période quinquennale reflète les besoins budgétaires additionnels pour soutenir le programme de CNP amélioré. Le changement du profil est aussi touché par

le remplacement du matériel de SDE d'origine par une nouvelle technologie, couverte par les modalités de garantie standards.

Formation et certification

Les dépenses prévues reflètent les exigences de formation pour la nouvelle technologie de SDE déployée aux aéroports du Canada. Le plan de formation est harmonisé au calendrier de déploiement du matériel de SDE de l'ACSTA et il est particulièrement lié à ce qui suit :

- le nouveau matériel de TDM dans le cadre du plan de gestion du cycle de vie du matériel de CBE;
- la technologie de contrôle des LAG;
- la mise à niveau permanente du matériel de détection de traces d'explosifs.

CIZR

Les dépenses prévues pour la CIZR reflètent l'achat de cartes pour répondre aux besoins opérationnels annuels.

4.3.3 SOUTIEN DES PROGRAMMES ET SERVICES GÉNÉRAUX

Sommaire

Les services et les systèmes de soutien sont essentiels à la prestation efficiente et efficace du mandat de l'ACSTA et comprennent l'infrastructure administrative de l'organisation.

Le soutien des programmes et les services généraux sont catégorisés comme suit :

- Frais relatifs aux employés;
- Services professionnels et autres coûts liés aux affaires;
- Frais de bureau et frais informatiques;
- Communication et sensibilisation du public;
- Autres frais, ce qui comprend les coûts de location et d'installations, d'assurance, ainsi que de réseau et de téléphonie.

Analyse des écarts 2013-2014

On prévoit que les frais liés au soutien des programmes et aux services généraux seront de 1,6 M\$ inférieurs au budget. L'écart est principalement attribuable aux dépenses moindres dans les différentes catégories de dépenses, notamment les services professionnels et autres coûts liés aux affaires, les frais de bureau et frais informatiques, et les frais de location et d'installations. Cette diminution est en partie compensée par des paiements plus élevés que prévu au titre de l'amortissement du déficit de solvabilité du régime de retraite enregistré de l'ACSTA pour l'année civile 2014.

Les coûts pour les services professionnels et autres coûts liés aux affaires sont plus faibles que le budget en raison de besoins moindres d'expertise externe pour certains projets découlant du recours aux ressources internes et de retards dans les projets. L'écart est aussi dû à des coûts de déplacement moindres pour soutenir les activités de l'ACSTA.

Les frais de bureau et frais informatiques sont plus faibles que prévu en raison des besoins moindres de matériel informatique au cours de l'exercice financier découlant d'un plan révisé de gestion du cycle de vie.

L'écart est aussi attribuable à des coûts moindres pour la location et les installations découlant principalement d'un crédit d'une année antérieure pour les coûts de fonctionnement de l'administration centrale, et des coûts moindres que prévu découlant du renouvellement de certains contrats de location.

Plan financier 2014-2015 à 2018-2019

Frais relatifs aux employés

Le budget des frais relatifs aux employés prévoit les coûts associés à environ 460 ETP et l'ajout de 15 nouveaux ETP d'ici 2016-2017 en appui au programme de CNP amélioré.

Le plan prévoit des paiements d'amortissement du déficit de solvabilité du régime de retraite enregistré de l'ACSTA, qui sont basés sur des estimations actuarielles en date du 31 décembre 2012. Les paiements au titre du déficit représentent un montant de 31,1 M\$ au cours de la période de planification quinquennale.

Au 31 décembre 2012, le régime de retraite enregistré affichait un excédent évalué en continuité de 2,6 M\$ et un déficit de solvabilité de 39,0 M\$. Au moment de la soumission du présent résumé du plan d'entreprise, les actuaires de l'ACSTA mettaient la dernière main à l'évaluation actuarielle pour 2013.

Services professionnels et autres coûts liés aux affaires

Les dépenses prévues pour les services professionnels se rapportent principalement aux compétences techniques spécialisées non disponibles au sein de l'organisation. Cela comprend l'expertise externe pour soutenir les initiatives organisationnelles de l'ACSTA, notamment la gestion du cycle de vie du système de CBE, la mise en œuvre du programme de CNP amélioré, de même que les initiatives visant à améliorer le processus de contrôle de sûreté aux points de CPE.

Les dépenses prévues pour les autres coûts liés aux affaires tiennent compte des déplacements dans les régions à des fins opérationnelles, du plan de déploiement des immobilisations et d'autres initiatives opérationnelles, notamment le CNP amélioré. Le plan reflète aussi les besoins de déplacement en 2015-2016 pour appuyer les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015.

Frais de bureau et frais informatiques

Les dépenses prévues pour les frais de bureau et les frais informatiques reflètent les besoins courants pour appuyer les activités et l'infrastructure organisationnelle de l'ACSTA, et répondre aux augmentations annuelles pour les contrats de renouvellement des logiciels et du matériel informatique. Le plan tient compte aussi du plan de gestion du cycle de vie du matériel informatique de l'ACSTA.

Communication et sensibilisation du public

Les dépenses prévues pour les communications et la sensibilisation du public devraient rester constantes au cours de la période de planification. Les campagnes médiatiques continueront de tirer parti des données recueillies dans le cadre d'activités fondées sur des données probantes de manière à cibler certains groupes de passagers.

Autres coûts

Les dépenses prévues pour les autres coûts tiennent compte des primes d'assurance responsabilité civile générale, et des baux pour la location de locaux à bureaux à l'administration centrale de l'ACSTA et dans les régions conformément aux modalités des contrats de location. Elles tiennent compte aussi des besoins de bande passante pour soutenir l'infrastructure réseau de l'ACSTA à la grandeur du Canada, notamment

les besoins de bande passante additionnelle pour le programme de CNP amélioré au cours des trois prochaines années.

4.3.4 PRODUITS D'INTÉRÊTS, GAINS ET PERTES DE CHANGE

Aperçu

Les produits d'intérêts représentent les intérêts gagnés sur les dépôts en espèces. Les gains et pertes de change résultent des dépenses et des comptes créditeurs en dollars américains soumis à divers taux de change au cours de l'exercice financier. Étant donné que ces facteurs sont de nature imprévisible, ils ne sont pas pris en compte pour la période de planification.

4.4 RÉSULTATS FINANCIERS POUR 2013-2014 ET PLAN FINANCIER POUR LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DE 2014-2015 À 2018-2019

Aperçu

Le tableau 4 résume les résultats financiers de l'ACSTA pour 2012-2013, le budget et les résultats financiers qu'elle prévoyait pour 2013-2014, ainsi que son plan d'investissement pour 2014-2015 à 2018-2019 en fonction des principales catégories de dépenses.

TABLEAU 4
Plan d'investissement par catégorie principale de dépenses
(en milliers de dollars)

	Montants réels 2012-2013	Prévision 2013-2014	Budget 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Planifié 2017-2018	Planifié 2018-2019	Total – 5 ans 2014-2015 – 2018-2019
Dépenses d'investissement									
Dépenses d'investissement pour les SDE									
CPE	5 692 \$	7 536 \$	5 631 \$	3 051 \$	2 880 \$	11 025 \$	3 500 \$	16 264 \$	36 720 \$
CBE	29 218	69 943	83 097	98 182	99 170	105 465	59 642	79 941	442 400
CNP	-	1 788	2 000	8 808	6 151	-	-	120	15 079
Total des dépenses d'investissement pour les SDE	34 910 \$	79 267 \$	90 728 \$	110 041 \$	108 201 \$	116 490 \$	63 142 \$	96 325 \$	494 199 \$
Dépenses d'investissement non liées aux SDE									
CPE	1 443 \$	1 837 \$	7 352 \$	2 789 \$	493 \$	506 \$	515 \$	1 523 \$	5 826 \$
CNP	-	212	-	3 504	4 634	-	-	-	8 138
CIZR	543	33	1 144	1 725	60	60	2 300	2 976	7 121
Services généraux	2 381	1 534	2 148	1 465	2 151	1 084	1 520	648	6 868
Total des dépenses d'investissement non-liées aux SDE	4 367 \$	3 616 \$	10 644 \$	9 483 \$	7 338 \$	1 650 \$	4 335 \$	5 147 \$	27 953 \$
Produits sur la cession d'immobilisations	(879) \$	(16) \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Total des dépenses d'investissement	38 398 \$	82 867 \$	101 372 \$	119 524 \$	115 539 \$	118 140 \$	67 477 \$	101 472 \$	522 152 \$

Le plan d'investissement de l'ACSTA prévoit des dépenses pour du matériel lié aux SDE et du matériel non lié aux SDE.

Les dépenses d'investissement pour les SDE se rapportent à l'acquisition de matériel des systèmes de détection d'explosifs pour le CPE, le CBE et le CNP, de même qu'aux coûts connexes d'installation et d'intégration. Les dépenses d'investissement non liées aux SDE comprennent principalement l'acquisition de matériel et d'autres coûts d'investissement engagés pour soutenir les activités de contrôle, le système de CIZR, de même que l'infrastructure réseau de l'ACSTA et les systèmes de gestion organisationnelle.

La section suivante fournit une analyse des écarts des résultats financiers prévus par rapport au budget de 2013-2014 de même qu'une discussion sur le plan financier de 2014-2015 à 2018-2019 portant sur les dépenses d'investissement pour les SDE et celles non liées aux SDE.

4.4.1 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LES SDE

Sommaire

Les principaux facteurs dans l'élaboration du plan d'investissement pour les SDE sont les suivants :

- suivre les avancées technologiques afin de maintenir la compatibilité avec les partenaires internationaux;
- remplacer le matériel atteignant sa fin de vie utile;
- déterminer les besoins en matériel pour soutenir la nouvelle réglementation en matière de sûreté;
- veiller à ce que les besoins des aéroports en matière de capacité puissent être satisfaits grâce à l'intégration de matériel de contrôle supplémentaire.

Analyse des écarts 2013-2014

Comme discuté à la section 4.1, l'ACSTA a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour reporter un montant de 7,6 M\$ du budget d'investissement de 2013-2014 à 2014-2015. La majeure partie des fonds reportés (5,0 M\$) est associée aux dépenses d'investissement pour les projets d'intégration du CBE qui sont remis à plus tard en raison des modifications des plans de projets des aéroports, indépendantes de la volonté de l'ACSTA. Le reste des fonds reportés (2,6 M\$) se rapporte à des projets non liés aux SDE.

Ultérieurement, l'ACSTA a déterminé d'autres retards dans les dépenses d'investissement, soit un montant de 10,9 M\$ associé aux projets d'intégration du CBE qui fera l'objet d'une demande de report à 2014-2015.

En tenant compte des reports des dépenses d'investissement mentionnés ci-dessus, on prévoit que les dépenses d'investissement pour les SDE seront de 4,5 M\$ supérieures au budget. Des fonds additionnels ont été rendus disponibles par la réaffectation du budget des dépenses d'investissement non liées aux SDE et ont été investis comme suit :

- achat de matériel supplémentaire pour le contrôle des LAG aux points de CPE découlant de l'élargissement du programme de contrôle des LAG élaboré en collaboration avec Transports Canada et les partenaires internationaux de l'ACSTA;
- installation de matériel visant à accroître le débit de passagers et à diminuer le temps requis pour qu'ils retirent leurs effets;
- achat de matériel de SDE initialement prévu pour 2014-2015 afin de soutenir les projets d'intégration du CBE.

Conformément à son budget d'investissement pour le CNP, l'ACSTA a acheté de nouveaux appareils de détection de traces d'explosifs pour les points de CNP aux aéroports du Canada qui présentent les risques les plus élevés.

Plan financier 2014-2015 à 2018-2019

Les dépenses d'investissement pour les SDE représentent 94,6 % du budget d'investissement de l'ACSTA au cours de la période de planification.

Le plan d'investissement pour les SDE porte principalement sur la gestion du cycle de vie du système de CBE de l'ACSTA. Le plan de déploiement du nouveau système de CBE a été élaboré en fonction d'un calendrier de mise en œuvre de 10 ans et a été révisé afin de tenir compte des modifications des plans

de projets des aéroports. Le plan d'investissement permettra à l'ACSTA de maintenir l'équivalence du CBE avec ses partenaires internationaux.

Le déploiement du nouveau système de CBE aux points de contrôle des vols transfrontaliers a été accéléré pour appuyer la déclaration commune entre le Canada et les É.-U. intitulée *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Cette initiative fera en sorte qu'en décembre 2015, la Transportation Security Administration des É.-U. n'aura plus à contrôler de nouveau les bagages en correspondance provenant des aéroports canadiens où ont lieu des activités de précontrôle.

Le plan d'investissement soutient aussi la gestion permanente du cycle de vie du matériel de contrôle pour le CPE et la poursuite du déploiement du matériel de contrôle des LAG aux points de CPE. En 2018-2019, l'ACSTA commencera la gestion du cycle de vie de l'équipement de CPE à la grandeur du pays.

Enfin, le plan d'investissement reflète le déploiement du nouveau matériel aux points d'accès du CNP dans le cadre du programme de CNP amélioré.

4.4.2 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT NON LIÉES AUX SDE

Sommaire

Le plan d'investissement pour les dépenses non liées aux SDE soutient les activités de l'ACSTA à l'administration centrale et dans les régions. Ces dépenses d'investissement comprennent principalement l'achat de matériel non lié aux SDE et les coûts connexes pour :

- les activités de contrôle de l'ACSTA;
- le système de CIZR;
- les systèmes de gestion de l'entreprise;
- l'infrastructure réseau de l'ACSTA.

Analyse des écarts 2013-2014

En tenant compte des reports des dépenses d'investissement de 2,6 M\$ à 2014-2015, on prévoit que les dépenses d'investissement non liées aux SDE pour 2013-2014 seront de 4,5 M\$ inférieures au budget.

Le report des dépenses d'investissement de 2,6 M\$ comprend 1,1 M\$ pour les lecteurs portatifs de CIZR en raison de la prolongation du processus d'approvisionnement, et 1,5 M\$ découlant des retards dans les essais opérationnels qui ont eu une incidence sur le lancement de projets pilotes visant à améliorer le processus de contrôle de sûreté.

L'écart de 4,5 M\$ est principalement attribuable aux dépenses moindres associées au projet d'amélioration du processus de contrôle de sûreté. Les fonds excédentaires ont été réaffectés à d'autres initiatives organisationnelles touchant les SDE.

Au cours de l'exercice 2013-2014, l'ACSTA a réalisé les projets suivants d'investissement non lié aux SDE :

- achèvement de la mise en œuvre du SSCE à certains aéroports de classe II afin de permettre la collecte de données du CPE, notamment les mesures du débit de passagers et du temps d'attente de la clientèle;
- investissement permanent pour la gestion du cycle de vie des caméras de TVCF;
- améliorations aux principaux systèmes de gestion organisationnelle.

Plan financier 2014-2015 à 2018-2019

Le plan pour les dépenses d'investissement non liées aux SDE continuera de porter sur les améliorations des activités de l'ACSTA et de la sûreté afin de produire des gains d'efficacité et d'efficacités. Plus particulièrement, l'ACSTA mettra en œuvre un projet pilote qui combinera plusieurs concepts de contrôle de sûreté en une solution intégrée unique aux points de CPE.

Le plan prévoit aussi le remplacement des lecteurs portatifs de CIZR et la gestion du cycle de vie de la plate-forme biométrique pour la CIZR. Il prévoit aussi l'installation du système de CIZR à deux aéroports additionnels en appui au programme de CNP amélioré.

Parmi les autres projets d'investissement non liés aux SDE prévus au cours de la période de planification quinquennale, on note :

- la mise en place d'une infrastructure réseau et de systèmes aux points d'accès du CNP dans le cadre du programme de CNP amélioré;
- l'amélioration et le remplacement sur une base continue des bornes servant au SSCE, qui fournissent à l'ACSTA de meilleures données sur les passagers et permettent ainsi d'optimiser l'utilisation des ressources;
- la gestion continue du cycle de vie pour l'infrastructure réseau et le programme de TVCF de l'ACSTA.

4.4.3 ALIÉNATION D'IMMOBILISATIONS

Aperçu

L'ACSTA gère ses immobilisations, y compris leur aliénation, selon un régime de gestion du cycle de vie. L'aliénation d'immobilisations est régie par une politique et des procédures d'entreprise qui assurent le respect des lois et des règlements applicables en matière de disposition des biens de la Couronne. Dans certains cas, l'organisation engagera des coûts pour aliéner des actifs conformément aux lois et aux règlements en matière de protection de l'environnement. Un passif relatif au démantèlement sera comptabilisé pour tenir compte de ces coûts.

Le produit de l'aliénation d'immobilisations au cours de la période de planification ne devrait pas être important. Par conséquent, ces montants n'ont pas été inclus dans la période de planification. Les produits de l'aliénation seront entièrement comptabilisés conformément aux Normes internationales d'information financière.