

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Résumé du plan d'entreprise 2012-2013 à
2016-2017 et des budgets d'investissement
et de fonctionnement 2012-2013

25 octobre 2012

TABLE DES MATIÈRES

<u>SOMMAIRE</u>	3
<u>1. PROFIL DE L'ORGANISATION</u>	4
<u>1.1 Mission, vision et valeurs</u>	4
<u>1.2 Cadre législatif et réglementaire</u>	4
<u>1.3 Gouvernance et structure organisationnelle</u>	5
<u>1.4 Mandat et responsabilités</u>	7
<u>1.4.1 Contrôle préembarquement</u>	7
<u>1.4.2 Contrôle des bagages enregistrés</u>	7
<u>1.4.3 Contrôle des non-passagers</u>	7
<u>1.4.4 Carte d'identité pour les zones réglementées</u>	8
<u>1.5 Considérations de l'industrie</u>	8
<u>2. IDENTIFICATION DES RÉSULTATS</u>	9
<u>2.1 Architecture des activités de programme</u>	9
<u>2.2 Mesure du rendement de l'organisation</u>	10
<u>2.3 Rapport sur le rendement organisationnel</u>	10
<u>2.3.1 Contrôle préembarquement</u>	10
<u>2.3.2 Contrôle des bagages enregistrés</u>	11
<u>2.3.3 Contrôle des non-passagers</u>	11
<u>2.3.4 Carte d'identité pour les zones réglementées</u>	11
<u>2.3.5 Services internes</u>	12
<u>3. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL</u>	13
<u>3.1 Pressions financières</u>	13
<u>3.2 Cadre réglementaire</u>	14
<u>3.3 Transition</u>	14
<u>4. ORIENTATION STRATÉGIQUE</u>	15
<u>4.1 Aperçu stratégique de l'ACSTA 2012-2013/2016-2017</u>	15
<u>4.2 Stratégie des activités de programme</u>	16
<u>4.2.1 Contrôle préembarquement</u>	16
<u>4.2.2 Contrôle des bagages enregistrés</u>	16
<u>4.2.3 Contrôle des non-passagers</u>	17
<u>4.2.4 Carte d'identité pour les zones réglementées</u>	17
<u>4.2.5 Services internes</u>	17
<u>5. ANALYSE FINANCIÈRE</u>	18
<u>GLOSSAIRE</u>	33

SOMMAIRE

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada. Pour ce faire, l'ACSTA a pour mission 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;
- Cartes 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, l'ACSTA a reçu la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités d'entreprendre le contrôle du fret à certains principaux aéroports. L'objectif de ce nouveau programme est de contrôler des quantités limitées de fret lors des périodes hors pointes, ce qui nécessitera l'utilisation de la technologie et des ressources opérationnelles existantes. Outre cette directive du ministre, l'ACSTA n'a pas le mandat de contrôler le fret.

En 2011-2012, l'ACSTA a accompli un nombre notable de réalisations qui amélioreront ses activités durant la période de planification quinquennale à compter de 2012-2013. Ces réalisations sont les suivantes :

- Collaboration avec Transports Canada pour mettre en œuvre les recommandations de l'Examen stratégique 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010.
- L'initiation du plan de recapitalisation du CBE sur 10 ans en étroite collaboration avec les aéroports.
- La conclusion d'Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) avec les fournisseurs de services de contrôle, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2011.
- Une plus grande collaboration avec les administrations aéroportuaires à certains égards, comme l'échange d'information sur les temps d'attente, et l'harmonisation des horaires pour satisfaire à la demande des passagers, ce qui optimisera l'attribution des ressources.
- Le développement de nouveaux systèmes et processus qui favorisent une approche automatisée fondée sur des preuves à la gestion des activités de l'ACSTA.

L'ACSTA a examiné ses dépenses de programmes directes et a proposé des réductions à ses dépenses de fonctionnement. Comme il a été annoncé dans le budget de 2012, des économies de coûts annuelles totales de 59,7 M\$ ont été déterminées pour l'ACSTA.

1. PROFIL DE L'ORGANISATION

Introduction Établie le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État mandataire entièrement financée par des crédits parlementaires et rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

1.1 Mission, vision et valeurs

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

Vision La vision de l'ACSTA est de faire preuve d'excellence en tant que chef mondial 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 des partenaires pour dégager des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.

Valeurs Les valeurs de l'ACSTA sont l'équité, la loyauté, la responsabilité, l'intégrité et le respect.

1.2 Cadre législatif et réglementaire

Cadre législatif, réglementaire et procédural La responsabilité de la sûreté de l'aviation civile au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux, ainsi que 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, l'autorité nationale désignée chargée d'assurer la sûreté de l'aviation civile, conformément aux normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'ACSTA est assujettie aux lois, aux règlements et aux procédures nationales en ce qui a trait à sa façon de mener ses activités et de fournir des services de contrôle, comme le montre le tableau suivant.

Lois / règlements / procédures	Application à l'ACSTA
<i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACSTA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Établit le rôle de l'ACSTA d'exécuter le contrôle des passagers (et de leurs effets personnels) qui montent à bord d'un aéronef ou qui pénètrent dans les zones réglementées aux aéroports énumérés dans le <i>Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA</i>. Précise que l'ACSTA est tenue d'assurer la prestation uniforme des services, partout au Canada, et d'agir dans l'intérêt du grand public et des voyageurs.
<i>Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP), Partie X</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fournit le cadre de contrôle et de responsabilisation des sociétés d'État 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 le pouvoir de créer des règlements de sûreté et le pouvoir du ministre de créer des mesures de sûreté. Autorise la désignation d'agents 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>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i>	<ul style="list-style-type: none"> Contient des exigences d'application générale pour l'ACSTA, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens et le grand public. Définit des aspects comme : le contrôle des personnes, des marchandises, des choses et des véhicules; le contrôle de l'accès aux zones réglementées; et la réponse aux menaces contre un aéronef ou un vol.
<i>Arrêté sur le contrôle de sûreté</i>	<ul style="list-style-type: none"> Définit les mesures pour le contrôle des personnes, de leurs effets personnels et de leurs bagages.
<i>Procédures normalisées d'exploitation (PNE)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Guide les agents de contrôle dans l'exécution de leurs tâches.

1.3 Gouvernance et structure organisationnelle

Structure

L'ACSTA est une société d'État dotée d'un Conseil d'administration nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Caractéristiques du Conseil d'administration

Le Conseil est composé de 11 membres – un président et dix directeurs. 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.

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

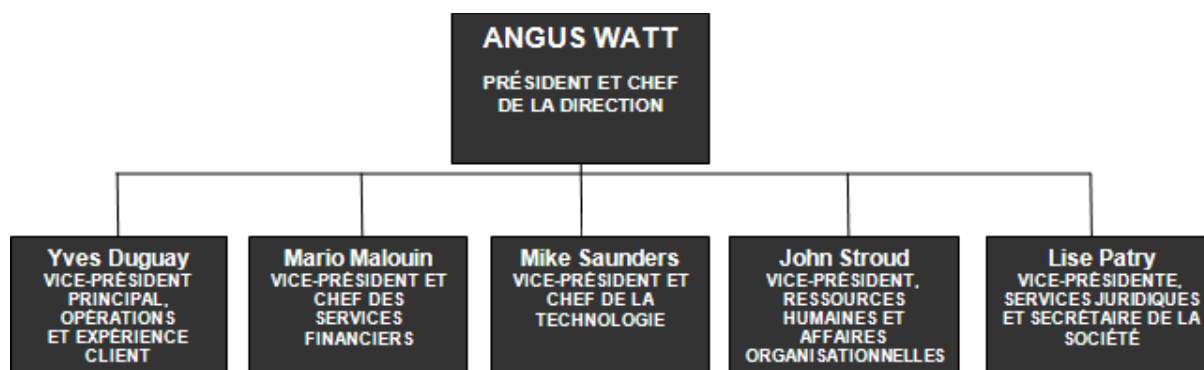
Priorités du Conseil d'administration pour 2012-2013

Voici un résumé des priorités du Conseil d'administration et de la direction de l'ACSTA pour 2012-2013 :

- travailler avec la direction pour appuyer la transition du président et chef de la direction nouvellement nommé de l'ACSTA;
- superviser le rendement escompté pour les objectifs stratégiques;
- fournir une orientation et des conseils sur la stratégie de gestion des risques de l'Administration;
- suivre les progrès des nouveaux fournisseurs de services de contrôle;
- fournir de la surveillance pour la direction sur la mise en œuvre des résultats de les économies planifiées du Plan d'action économique de 2012;
- fournir une orientation et des conseils sur la gestion des stratégies de Ressources humaines;
- exercer une surveillance des programmes de conformité organisationnelle de l'ACSTA par rapport aux exigences législatives dans les politiques organisationnelles de l'ACSTA;
- fournir une surveillance et des conseils sur le lancement d'un examen de la stratégie de rémunération entière de l'ACSTA, y compris les prestations de retraite.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

La haute direction de l'ACSTA est dirigée par le président et chef de la direction, Angus Watt¹, qui est nommé à ce poste par le Conseil d'administration; il est secondé par l'équipe de la haute direction, comme l'illustre l'organigramme ci-dessous :



¹ Angus Watt a succédé à Kevin McGarr et a été nommé pour un mandat de cinq ans à partir du 3 janvier 2012.

1.4 Mandat et responsabilités

Mandat

L'ACSTA a le mandat d'assurer la sûreté du transport aérien dans quatre secteurs en particulier :

- le CPE
- le CBE
- le CNP
- la CIZR

L'ACSTA a aussi reçu la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités d'entreprendre le contrôle du fret aérien à certains principaux aéroports.

1.4.1 Contrôle préembarquement (CPE)

Aperçu

Aux points de contrôle partout au pays, les agents de contrôle de l'ACSTA effectuent le contrôle des passagers et de leurs effets avant leur entrée dans la zone sécuritaire d'une aérogare.

Les agents de contrôle utilisent différentes technologies et procédures de contrôle pour examiner les passagers et leurs effets personnels, afin de s'assurer qu'ils ne transportent aucun article interdit.

1.4.2 Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Aperçu

Les agents de contrôle utilisent du matériel spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers et empêcher l'embarquement d'articles interdits comme des explosifs.

1.4.3 Contrôle des non-passagers (CNP)

Aperçu

Les agents de contrôle de l'ACSTA effectuent, de façon aléatoire, le contrôle de sûreté auprès des non-passagers ayant accès aux zones réglementées des principaux aéroports.

Le terme « non-passager » 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.
-

1.4.4 Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Aperçu

Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, 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.

L'autorité définitive qui établit l'accès aux zones réglementées de l'aéroport est l'administration aéroportuaire elle-même.

1.5 Considérations de l'industrie

Relations avec les intervenants

Pour la reconnaissance et l'exécution de son mandat critique, l'ACSTA travaille étroitement avec son organisme de réglementation, Transports Canada, ainsi que ses fournisseurs de services de contrôle, d'autres organismes du gouvernement, les autorités chargées de l'application de la loi et l'industrie de l'aviation. Dans l'industrie de l'aviation, les partenaires clés et les intervenants comprennent les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les associations de l'industrie, divers éléments de l'industrie du voyage et du tourisme et les partenaires de sûreté internationaux comme les É.-U. et l'Union européenne.

La nature même des activités de l'ACSTA et son succès quotidien dans la prestation de services de contrôle de sûreté dépendent de ses relations avec les partenaires et les intervenants. Avec ses partenaires et intervenants, l'ACSTA est résolu à contribuer à la meilleure expérience possible pour les voyageurs qui passent par les aéroports désignés du Canada.

Sûreté axée sur les clients

Tel que décrit ci-dessus, afin de contribuer à la meilleure expérience possible de transport aérien, l'ACSTA communique avec les passagers et les éduque de façon permanente, particulièrement au fur et à mesure que les menaces contre la sûreté changent et évoluent.

L'ACSTA travaille pour trouver un équilibre entre la sûreté et le service à la clientèle tout en tenant compte du fait que la facilitation des passagers au moyen du processus de contrôle est de plus en plus un élément essentiel des activités de première ligne de l'ACSTA. En plus d'obtenir la participation des clients, l'ACSTA reste déterminée à informer les voyageurs sur l'introduction de nouvelles technologies ou de nouveaux processus en matière de contrôle ou leur modification, tout en respectant aussi leur vie privée et en répondant aux préoccupations qu'ils pourraient avoir face au processus de contrôle.

De plus, la vie privée a une importance cruciale à l'ACSTA. Pour tout nouveau programme ou toute nouvelle technologie, l'ACSTA cherche toujours à trouver l'équilibre entre les besoins d'une approche et son efficacité, ainsi que la mesure dans laquelle la vie privée pourrait être touchée, et s'il y a ou non d'autres moyens de répondre aux mêmes besoins en utilisant des méthodes moins intrusives.

2. IDENTIFICATION DES RÉSULTATS

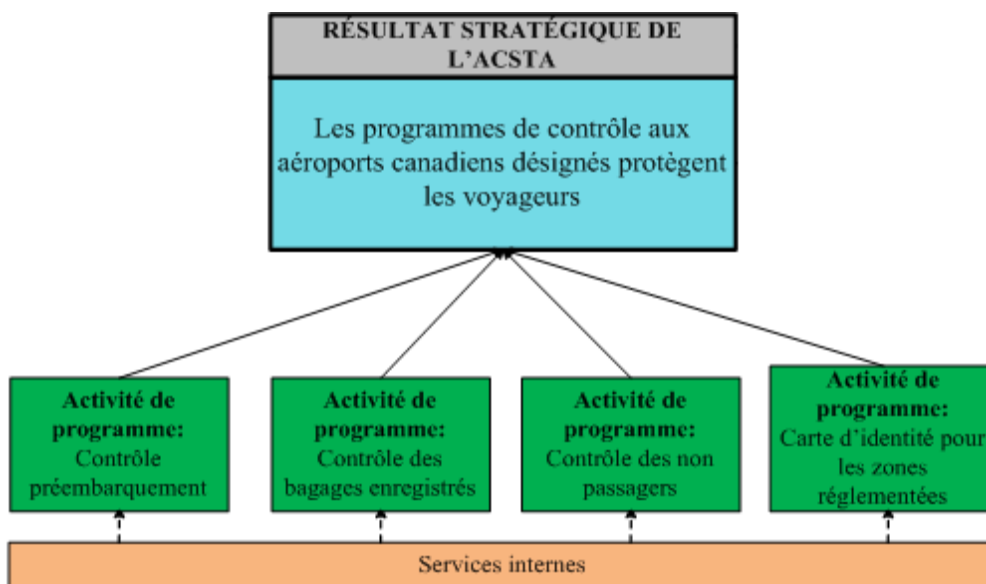
Introduction

Pour s'assurer d'atteindre les quatre résultats que lui confère la loi, l'ACSTA a élaboré un programme de mesure du rendement qui surveille le rendement de ses activités obligatoires. L'ACSTA recueille des données opérationnelles avec ces nouveaux résultats en tête et les résultats sont utilisés dans la gestion de ses activités de première ligne. Les données du rendement opérationnel sont aussi utilisées pour informer et guider l'élaboration de l'orientation stratégique de l'ACSTA pour la prochaine période de planification.

2.1 Architecture des activités de programme

Architecture des activités de programme

En 2011-2012, l'ACSTA a participé au processus de modification de la structure de sa gestion, de ses ressources et de ses résultats (SGRR) pour l'exercice financier 2012-2013 du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). L'ACSTA a depuis reçu l'approbation de son Architecture des activités de programmes (AAP) et ses résultats stratégiques conformément à la politique du SCT sur la SGRR, comme démontré dans l'illustration ci-dessous.



2.2 Mesure du rendement de l'organisation

Aperçu

Dans le cadre de son programme de mesure du rendement, l'ACSTA a un cadre de mesure du rendement de l'organisation (CMRO) qui fournit des rapports au Conseil d'administration et à la haute direction de l'ACSTA sur le rendement de ses activités obligatoires et les services internes qui appuient la prestation de ses activités obligatoires.

Cadre de mesure du rendement de l'organisation

Des critères précis sont définis pour chacune des quatre activités obligatoires de l'ACSTA, afin de déterminer comment mesurer le rendement des services de contrôle au chapitre de l'efficacité, de l'efficience, de l'uniformité et de l'intérêt des voyageurs, comme l'exige la *Loi sur l'ACSTA*.

L'ACSTA fait état de ses IRC dans son rapport annuel. Les IRC pour 2012-2013 seront traités dans le Rapport annuel 2013 de l'ACSTA.

2.3 Rapport sur le rendement organisationnel

Introduction

La section suivante fournira un aperçu des progrès et des réalisations de l'ACSTA pour 2011-2012 en ce qui concerne ses activités de programme. Veuillez noter que ces listes ne sont pas exhaustives et ne comprennent pas toutes les initiatives organisationnelles et opérationnelles pour l'exercice 2011-2012.

2.3.1 Contrôle préembarquement

Résultats clés

Les points saillants des activités de CPE de l'ACSTA pour 2011-2012 comprennent ce qui suit :

- l'octroi de contrats et la mise en œuvre des nouvelles ESCA;
- la mise en place d'un nouveau contrat d'entretien pour le matériel de contrôle de l'ACSTA;
- le déploiement continu des scanners corporels (SC) dans les principaux aéroports et dans d'autres aéroports qui ont des vols à destination des É.-U.;
- l'achèvement d'un projet pilote d'un programme d'observation du comportement des passagers (OCP) à l'aéroport international de Vancouver;
- le déploiement complet et l'amélioration des SSCE dans tous les principaux aéroports;
- l'introduction et la promotion du concept de la facilitation des passagers au point de contrôle, y compris les initiatives et les activités associées avec la campagne auprès des passagers en cours de l'ACSTA;
- l'introduction de la diffusion en temps réel des temps d'attente aux points de contrôle pour tous les principaux aéroports sur le site Web externe de l'ACSTA;
- le déploiement de matériel de détection pour les liquides, aérosols et gels dans certains principaux aéroports permettant l'utilisation des sacs de sûreté à

indicateur d'effraction (SSIE) pour les bagages de cabine des voyageurs à l'arrivée ayant effectué des achats hors taxes.

2.3.2 Contrôle des bagages enregistrés

Résultats clés Les activités de CBE de l'ACSTA pour 2011-2012 comprenaient :

- l'initiation du plan de recapitalisation du CBE sur 10 ans en se concentrant sur les points de contrôle pour les vols à destination des É.-U.;
 - la mise en œuvre des gains d'efficacité opérationnels dans ses processus de CBE;
 - la continuation des activités et de l'entretien du matériel de CBE dans les aéroports désignés;
 - la mise en place un nouveau contrat d'entretien pour son matériel de CBE.
-

2.3.3 Contrôle des non-passagers

Résultats clés En 2011-2012, l'ACSTA a poursuivi ses efforts visant à minimiser le risque que des non-passagers apportent des articles interdits dans les zones réglementées. Ces efforts comprennent la réaffectation des agents de contrôle du CPE au CNP en dehors des heures de pointe, lorsque cela est possible, aux principaux aéroports afin d'optimiser les ressources et d'améliorer la couverture du CNP.

Le projet pilote de l'ACSTA visant la fouille des véhicules à l'aéroport international de Vancouver s'est terminé le 30 avril 2012 et, depuis, l'organisation travaille avec Transports Canada à l'examen des résultats.

2.3.4 Carte d'identité pour les zones réglementées

Résultats clés Les activités touchant la CIZR en 2011-2012 comprenaient notamment :

- la réalisation d'évaluations de conformité aux principaux aéroports;
 - la mise à niveau des lecteurs d'empreintes digitales installés à tous les aéroports dans le cadre du plan de remplacement du cycle de vie du matériel;
 - la réalisation de projets d'agrandissement et d'intégration aux aéroports internationaux de Vancouver et de Winnipeg;
 - l'attribution d'une offre à commande pluriannuelle pour l'acquisition du matériel biométrique.
-

2.3.5 Services internes

Points saillants du rendement

Les points saillants du rendement de cette activité de programme comprennent les activités suivantes :

- l'adoption des Normes internationales d'information financière (IFRS);
 - l'introduction d'un Système intégré de suivi de l'emploi du temps et de traitement des factures qui permettra d'avoir un portrait plus précis des heures de contrôle hebdomadaires prévues;
 - la mise en œuvre d'un système d'information sur les ressources qui fournira un soutien aux activités de ressources humaines de l'ACSTA et qui servira d'outil de gestion;
 - l'élaboration d'un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs qui met l'accent sur les stratégies d'acquisition à long terme en vue de la fourniture efficiente et en temps opportun de biens et services;
 - le renforcement des politiques et des cadres organisationnels.
-

Réalisations du Conseil d'administration pour 2011-2012

Le Conseil d'administration de l'ACSTA a fourni une orientation à la direction concernant :

- la mise en œuvre des recommandations de l'Examen de l'ACSTA 2010 au moyen de discussions et d'un examen approfondi des recommandations annoncées par le Ministre.
 - l'identification de mesures pour atténuer les pressions financières de l'organisation;
 - le processus de Demande de propositions relativement à l'Entente sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA);
 - les questions qui touchent le CMRO;
 - les questions qui touchent l'orientation future de l'organisation en ce qui a trait à ses activités et à ses technologies.
-

Prochaines étapes

Pour la suite de la mise en œuvre de son Programme de mesure du rendement de l'entreprise, l'ACSTA va :

- continuer de préciser son CMRO, en mettant l'accent sur l'élaboration d'indicateurs de rendement en matière d'efficience, de même que d'éléments de rendement liés aux services internes et à la technologie;
- veiller à ce que ses rapports de rendement internes et externes comprennent les résultats associés au rendement des fournisseurs de services de contrôle dans le cadre du Programme d'excellence du service (PES) de l'ESCA;
- continuer de revoir sur une base annuelle ses cibles liées aux IRC afin de s'assurer qu'elles sont pertinentes pour la gestion et les activités de l'ACSTA;
- mettre à jour les IRC concernant le Programme de surveillance du rendement opérationnel (PSRO);
- améliorer son système de renseignements d'affaires et se concentrer sur l'élaboration d'une solide stratégie de gestion des données;
- continuer de tenir des discussions sur la mesure du rendement avec TC;
- continuer d'étudier des moyens d'évaluer le rendement avec ses partenaires internationaux.

3. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

Introduction

Chaque année, l'ACSTA analyse son environnement opérationnel et détermine les questions ou les enjeux clés qui pourraient avoir ou qui auront une incidence sur l'organisation au cours de la période de planification.

Un des principaux secteurs où l'ACSTA apportera des améliorations au cours des années à venir sera son rendement en ce qui a trait l'efficacité du CPE. De plus, l'environnement opérationnel de l'ACSTA au cours de la période de planification quinquennale sera influencé par son financement par crédits, son cadre de réglementation et son modèle de prestation des services par des tiers. En outre, l'ACSTA effectue régulièrement des évaluations des risques organisationnels clés qui pourraient avoir une incidence sur l'organisation ou nuire à sa capacité d'atteindre ses objectifs stratégiques au cours de la période de planification.

3.1 Pressions financières

Pressions financières

Il est possible que le profil de financement de fonctionnement de l'ACSTA ne tienne pas pleinement compte de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et qu'il ne tienne pas compte de la croissance du volume de passagers. L'organisation continuera à remplir son mandat de contrôler les passagers, mais elle pourrait à l'avenir être soumise à une pression financière pour composer avec l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et la croissance du volume de passagers.

Augmentation du trafic passagers et pressions inflationnistes

Les prévisions de Transports Canada indiquent que le trafic passagers devrait augmenter à chacune des cinq prochaines années. L'ACSTA travaille à calculer les répercussions opérationnelles de ces tendances.

Agrandissement des aéroports

L'agrandissement des aéroports signifie l'agrandissement des installations qui découle habituellement du besoin d'un aéroport de s'adapter aux augmentations actuelles et prévues de la capacité requise et des prévisions liées aux passagers, particulièrement aux heures de pointe de la journée et durant les saisons de pointe. Ces projets d'agrandissement occasionnent le déploiement de matériels de contrôle additionnels, ainsi que la dotation éventuelle des nouveaux points de contrôle ou de voies de contrôle.

Certains aéroports ont signalé à l'ACSTA leur intention de renforcer la capacité durant la période de planification. Ces administrations aéroportuaires font souvent appel à l'ACSTA pour les aider à appuyer leurs projets d'agrandissement avec l'ajout de voies de CPE additionnelles. L'ACSTA s'efforce continuellement de cerner de nouveaux gains d'efficacité ou des assouplissements dans ses activités afin de maximiser ses ressources au cours de la période de planification.

3.2 Cadre réglementaire

Maintien de l'équivalence internationale

Comme annoncé dans le budget de 2011, l'ACSTA a reçu des fonds d'investissement additionnels qui lui permettront d'exécuter un programme de gestion du cycle de vie de son système de CBE grâce au déploiement d'une nouvelle technologie tomodensitométrie (CT) tout en maintenant l'équivalence avec ses principaux partenaires internationaux.

L'ACSTA travaillera également avec ses partenaires en sûreté afin d'améliorer le programme NEXUS/voyageurs dignes de confiance à ses points de contrôle pour les vols à destination des É.-U. en 2012-2013.

Évolution des menaces

Dans la foulée du 10^e anniversaire des événements du 11 septembre 2001, les menaces contre l'industrie du transport aérien demeurent à l'esprit de la communauté internationale. Les renseignements de sécurité au niveau national et international continuent d'indiquer que l'aviation civile demeure une cible privilégiée des terroristes et que le Canada figure toujours sur les listes actives des cibles potentielles d'attentat terroriste.

En tant qu'organisme de sûreté créé à la suite du 11 septembre, l'ACSTA a connu de nombreux changements au cours des 10 dernières années afin de s'adapter aux nouvelles menaces, à l'évolution des technologies et aux normes internationales accrues en matière de sûreté. Ce qui n'a pas changé toutefois est le rôle important que joue l'ACSTA pour assurer la sûreté des voyageurs au Canada.

3.3 Transition

Nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports

En vue d'améliorer son modèle de prestation des services, l'ACSTA a lancé un processus de demande de propositions en janvier 2011 à l'égard des services de contrôle aux aéroports du Canada. Le processus a pris fin le 8 août 2011.

Depuis le 1^{er} novembre 2011, les entreprises suivantes sont chargées de la prestation des services de contrôle aux aéroports désignés du Canada :

- Région du Pacifique : G4S Secure Solutions (Canada) Ltd.;
- Région des Prairies : Garda Security Screening Inc.;
- Région du Centre : Garda Security Screening Inc.;
- Région de l'Est : Securitas Transport Aviation Security Ltd.

À la suite des nouvelles ESCA, l'ACSTA réalisera des gains d'efficacité comme suit :

- Économies d'échelle liées à une nouvelle approche régionale pour ce qui est des structures contractuelles;
- Gains d'efficacité réalisés en raison d'une approche restructurée de la gestion de la supervision et des points de contrôle;
- Gestion des ressources et des horaires;
- Processus financiers simplifiés.

4. ORIENTATION STRATÉGIQUE

Introduction Pour élaborer son orientation stratégique quinquennale, l'ACSTA a analysé son rendement opérationnel et son cadre d'exploitation passés, comme présentés dans les trois premiers chapitres du présent document. Ces renseignements ont guidé l'élaboration d'un plan stratégique visant à assurer que les programmes de base de l'ACSTA sont exécutés conformément à son mandat et aux résultats à atteindre en vertu de la loi.

4.1 Aperçu stratégique de l'ACSTA 2012-2013/2016-2017

Améliorer la gestion de l'Entente sur les services de contrôle aux aéroports Au cours de la période de planification, l'ACSTA va mettre en œuvre et superviser le *Programme de rendement pour les fournisseurs de services de contrôle*. Le programme comporte deux volets : le Programme de conformité au contrat (PCC) et le Programme d'excellence du service (PES). Ensemble, ces initiatives vont :

- encourager les comportements qui s'harmonisent aux valeurs, aux objectifs stratégiques et aux cibles de rendement de l'ACSTA et qui les appuient;
- offrir un moyen de lier directement la rémunération au rendement;
- encourager les fournisseurs de services de contrôle à atteindre un rendement supérieur en leur offrant un incitatif financier s'ils respectent et dépassent les attentes;
- offrir un moyen de communiquer sur une base permanente une rétroaction aux fournisseurs de services de contrôle concernant leur rendement.

De plus, l'ACSTA a élaboré et mis en œuvre un Plan de gestion des relations avec ses fournisseurs de services de contrôle et travaillera à améliorer les résultats au chapitre du rendement, en particulier en ce qui a trait à l'efficacité du CPE.

À l'heure actuelle, l'ACSTA met au point un modèle conjoint de prévision et de planification à tous les principaux aéroports. Le modèle vise à mieux gérer le déploiement des ressources de contrôle en fonction de prévisions plus précises.

Enfin, l'ACSTA prévoit que le nouveau cadre de gouvernance et les nouvelles initiatives en matière de gestion des contrats établis dans les nouvelles ESCA vont améliorer ses niveaux de rendement.

Promotion du service à la clientèle L'ACSTA continuera de travailler avec ses fournisseurs de services de contrôle pour améliorer davantage le service à la clientèle et les niveaux de débit. L'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle maintiennent leur engagement envers la gouvernance et la gestion efficace des points de contrôle de l'ACSTA et l'affectation efficiente des ressources pendant la durée de ces contrats.

Contrôle de la sûreté du fret aérien

L'ACSTA travaille avec Transports Canada à mettre sur pied un programme de contrôle de la sûreté du fret aérien conçu de manière à contrôler des quantités limitées de fret durant les périodes hors pointes, et qui nécessite l'utilisation de la technologie et des ressources opérationnelles existantes.

Si on apporte d'autres changements à la portée du programme, l'ACSTA travaillera avec Transports Canada pour faire en sorte que les ressources ont été planifiées et affectées correctement pour appuyer cet élargissement opérationnel.

4.2 Stratégie des activités de programme

Introduction

Outre les éléments décrits ci-dessus dans les sections 4.1, le plan stratégique de l'ACSTA a également des répercussions sur l'architecture des activités de programme. L'organisation a cerné certains objectifs particuliers liés au CPE, au CBE, au CNP, à la CIZR et aux Services internes pour la période de planification quinquennale. Ces objectifs sont décrits ci-dessous.

4.2.1 Contrôle préembarquement

Points saillants de la planification

Au cours de la période de planification, les activités de CPE de l'ACSTA seront axées sur :

- le maintien ou l'amélioration des débits de pointe;
 - la poursuite de la mise en œuvre de gains d'efficacité opérationnelle, lorsque cela est possible, afin de se concentrer sur une utilisation plus efficace et efficiente des ressources de contrôle;
 - la poursuite de l'introduction et de la promotion du concept de facilitation des passagers aux points de contrôle;
 - la collaboration avec ses partenaires en sûreté afin d'améliorer le programme NEXUS/voyageurs dignes de confiance;
 - la mise en œuvre et la gestion d'essais opérationnels pour l'évaluation de nouveaux processus, de nouvelles technologies et de nouveaux outils visant à améliorer les activités de contrôle de l'ACSTA;
 - la mesure et la surveillance du rendement sur une base continue.
-

4.2.2 Contrôle des bagages enregistrés

Points saillants de la planification

Au cours de la période de planification, les activités de CBE de l'ACSTA seront axées sur les éléments suivants :

- poursuite du déploiement et de l'exploitation du matériel de CBE dans les aéroports désignés;
- entretien du matériel existant;
- mise à l'essai et évaluation de nouveaux matériels et de nouvelles technologies;
- élaboration continue des opérations d'urgence;

- mise en œuvre de l'élargissement des installations de CBE à certains principaux aéroports;
- mesure et surveillance du rendement sur une base permanente.

L'ACSTA a reçu des fonds d'investissement additionnels dans le budget de 2011 qui vont lui permettre d'exécuter le programme de gestion du cycle de vie de son système de CBE. Sous la direction de Transports Canada, l'ACSTA a élaboré un plan de recapitalisation pour ses systèmes de CBE afin de remplacer le matériel de radioscopie à angle de vue unique en fin de vie utile par une technologie équivalente à la CT compatible à l'échelle internationale à tous les principaux aéroports sur une période de 10 ans à partir de 2011-2012. De plus, le plan de déploiement du CBE permettra à l'ACSTA de maintenir l'équivalence avec l'Union européenne, qui commence à se défaire de la technologie qui ne repose pas sur la CT pour s'en remettre uniquement à la technologie CT pour le CBE d'ici 2022.

4.2.3 Contrôle des non-passagers

Points saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'ACSTA continuera de maintenir le contrôle aléatoire des non-passagers conformément aux exigences réglementaires. Elle continuera de redéployer les agents de contrôle du CPE au CNP en dehors des heures de pointe, lorsque cela est possible, dans un effort constant visant à optimiser les ressources.

4.2.4 Carte d'identité pour les zones réglementées

Points saillants de la planification

Au cours de la période de planification quinquennale, l'ACSTA continuera d'exécuter le programme de CIZR, notamment la gestion du cycle de vie du matériel de vérification biométrique et de l'infrastructure du système de TI de base. L'organisation continuera également d'évaluer les nouvelles applications des lecteurs biométriques qui peuvent être déployées dans différents environnements opérationnels.

4.2.5 Services internes

Points saillants de la planification

Au cours de la période de planification, les activités de CBE de l'ACSTA seront axées sur les éléments suivants :

- concevoir et mettre en œuvre un outil de planification, budgétisation et prévision qui permettra d'effectuer une planification financière à long terme, d'établir les budgets annuels et de revoir les prévisions trimestrielles;
- continuer à miser sur le système d'information sur les ressources humaines et le système de paie intégré;
- mettre en œuvre le programme et le cadre de gestion des relations avec les fournisseurs.

5. ANALYSE FINANCIÈRE

5.1 Aperçu de financement

Budget de 2010 et budget de 2011

Dans le budget de 2010, l'ACSTA a reçu des crédits parlementaires de 1,7 G\$ selon la comptabilité de caisse, sur cinq ans. De plus, ses niveaux de référence annuels permanents à compter de 2015-2016 ont été augmentés à 605,7 M\$ (59,0 M\$ en fonds d'investissement et 546,7 M\$ en fonds de fonctionnement, après le rajustement pour les économies de coûts indiquées dans l'Examen stratégique de 2009).

Par l'entremise du budget de 2011, l'ACSTA a reçu du financement supplémentaire de 156,7 M\$ (153,8 M\$ en investissements et 2,9 M\$ en fonctionnement), sur cinq ans, et a aussi reçu une augmentation de ses niveaux de référence annuels permanents de 33,0 M\$ (31,0 M\$ en investissements et 2,0 M\$ en fonctionnement), pour s'occuper de la gestion du cycle de vie de son système de CBE.

Ces engagements de financement à long terme ont permis à l'ACSTA de lancer un processus concurrentiel pour de nouvelles ESCA et d'établir un plan de gestion du cycle de vie à long terme pour son matériel de systèmes de détection des explosifs (SDE).

Budget 2012

Lors de l'annonce du budget de 2012, le gouvernement du Canada a cerné les économies prévues. Par conséquent, les niveaux de référence annuels de l'ACSTA ont dès lors été réduits de 59,7 M\$ à l'horizon 2014-2015 pour tenir compte des réductions apportées à ses dépenses de fonctionnement. Le gouvernement s'est engagé à équilibrer les dépenses liées à la sûreté du transport aérien avec les revenus du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien au fil du temps.

5.1.2 Crédits parlementaires utilisés

Crédits parlementaires utilisés

Les crédits parlementaires utilisés pour la période allant de 2002-2003 à 2011-2012 représentent les dépenses d'investissement et de fonctionnement engagées par l'ACSTA pour exécuter les activités relevant de son mandat dans les 89 aéroports désignés du Canada. Ces crédits sont brièvement présentés ci-après :

TABLEAU 1
Crédits parlementaires utilisés
(en millions de dollars)

	Total 2002-2003 - 2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-12 Prévisions	Total
Fonctionnement	2 078 \$	472 \$	512 \$	488 \$	3 550 \$
Investissement	740	116	55	24	935
Total	2 818 \$	588 \$	567 \$	512 \$	4 485 \$

5.1.3 Financement des dépenses de fonctionnement

Aperçu

Même si le financement pluriannuel du budget de 2010 a permis à l'organisation de prendre des engagements à long terme dans ses activités, les niveaux de financement des dépenses de fonctionnement ne tenaient pas compte de la croissance du volume des passagers ni de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle.

Pour atténuer ces pressions financières, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada afin de cerner des gains d'efficacité opérationnels et d'obtenir une flexibilité financière.

Gains d'efficacité opérationnels

À la suite de l'annonce faite dans le cadre du budget de 2010, l'ACSTA a procédé à un examen de ses dépenses, de son efficacité et de sa structure pour s'assurer qu'elle s'acquittait de son mandat avec efficacité (Examen de l'ACSTA 2010). Cet examen, qui comprenait la participation du public et des intervenants, portait sur le modèle de gouvernance de l'ACSTA et était relié aux questions de sûreté aérienne.

Dans le cadre de l'Examen de l'ACSTA 2010 et d'un examen mené à l'interne pour évaluer les activités de l'ACSTA, l'organisation a pu trouver plusieurs possibilités de gains d'efficacité, y compris dans la reconfiguration des points de CPE et la simplification des processus de CPE. Ces gains d'efficacité, conjugués avec les changements apportés au cadre réglementaire, ont mené à une augmentation de 30 % du débit moyen de passagers aux points de CPE.

L'Examen de l'ACSTA 2010 a permis d'identifier des économies supplémentaires par rapport à ce qui avait été identifié dans l'Examen stratégique de 2009. Tel qu'annoncé dans le budget de 2011, le gouvernement du Canada a réaffecté ces économies à d'autres priorités en matière de sûreté aérienne et les niveaux de référence de l'ACSTA ont été diminués en conséquence.

Flexibilité financière

En 2011, l'ACSTA s'est vu accorder la possibilité de réaffecter son financement des dépenses de fonctionnement au cours de la période de planification quinquennale. L'organisation a aussi obtenu l'autorisation de reporter les fonds de fonctionnement et d'investissement non utilisés des années précédentes au budget de fonctionnement pour la période de planification.

Ces ajustements ont permis à l'ACSTA d'alléger en partie l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle durant la période de planification quinquennale.

Avec l'approbation de son Plan d'entreprise, l'organisation réaffectera 30,3 M\$ des fonds d'investissement au budget de fonctionnement prévu pour les exercices 2012-2013 à 2014-2015. Cette réaffectation a été intégrée dans les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle du plan financier de l'ACSTA. Ces fonds d'investissement ont été principalement déterminés grâce à des économies uniques associées au tarif avantageux obtenu dans le cadre d'un processus concurrentiel achevé en 2011-2012 pour acquérir du matériel de détection de traces d'explosifs, ainsi qu'à une réduction des besoins en investissement de l'organisation pour la période de planification.

Profil de financement

Pour 2011-2012, l'ACSTA est parvenue à composer avec la croissance du volume de passagers et l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Cela est essentiellement dû au fait que des gains d'efficacité du débit de passagers préconisés par l'Examen de l'ACSTA 2010 ont été atteints plus rapidement que prévu.

5.1.4 Financement d'investissement

Gestion du cycle de vie

Les engagements de financement à long terme des investissements reçus dans le cadre du budget de 2010 ont permis à l'ACSTA de conclure des ententes de financement pluriannuelles, et d'être ainsi en mesure d'appuyer efficacement les projets d'agrandissement des aéroports. De plus, le financement continu a permis à l'ACSTA d'adopter une approche à long terme pour la gestion du cycle de vie de son matériel de SDE.

Au cours des dernières années, l'ACSTA a dirigé ses investissements vers le remplacement des appareils de radioscopie à angle de vue unique pour le CPE par une technologie à angles de vue multiples. Ceci a contribué à augmenter la capacité de détection d'explosifs de l'ACSTA et a permis à l'organisation de maintenir l'équivalence technologique avec les partenaires internationaux en ce qui a trait au CPE. De plus, l'ACSTA a déployé des scanners corporels aux points de CPE pour les vols à destination des É.-U. à la suite des mesures de contrôle renforcées imposées par Transports Canada en réponse à la tentative d'attentat du 25 décembre 2009.

Dans le cadre du budget de 2011, l'ACSTA a reçu des fonds d'investissement supplémentaires pour la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Cela lui permettra d'actualiser son système de CBE avec la technologie CT dans les aéroports

désignés de l'ensemble du Canada.

Sous la direction de Transports Canada, l'ACSTA a formulé un plan de déploiement accéléré du matériel de CBE à tous les principaux aéroports sur dix ans en réponse à la déclaration sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre du Canada et des É.-U. Le plan de déploiement du matériel de CBE permettra à l'ACSTA d'être entièrement compatible avec ses principaux partenaires internationaux d'ici 2020-2021.

En 2011-2012, l'ACSTA a complété la mise en œuvre d'un nouveau système de CBE à l'un des aéroports les plus occupés du Canada dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie du matériel de CBE.

5.1.5 Aperçu du plan financier quinquennal

Aperçu

Le tableau 2 résume les résultats financiers réels pour 2010-2011, les résultats financiers prévus et le budget pour 2011-2012, ainsi que les plans de fonctionnement et d'investissement pour 2012-2013 à 2016-2017.

TABLEAU 2
Plan financier
(en millions de dollars)

	Montants réels 2010-2011	Prévisions 2011-2012	Budget 2011-2012	Planifié 2012-2013	Planifié 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Total – 5 ans 2012-2013 – 2016-2017
Dépenses de fonctionnement	512 \$	488 \$	486 \$	468 \$	457 \$	446 \$	441 \$	463 \$	2 275 \$
Dépenses d'investissement	55	24	33	89	112	82	83	109	475
Total	567 \$	512 \$	519 \$	557 \$	569 \$	528 \$	524 \$	572 \$	2 750 \$

5.2 Information financière

Normes internationales d'information financière

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a modifié la « Préface des normes comptables pour le secteur public » afin de préciser la source des principes comptables généralement reconnus pour les organismes publics comme l'ACSTA. Classée dans la catégorie « autres organismes publics », l'ACSTA était dans l'obligation de déterminer si les IFRS constituaient le référentiel comptable le plus approprié pour l'organisation ou si l'organisation devait adopter les normes du Manuel de comptabilité pour le secteur public. La direction de l'ACSTA a conclu que les IFRS constituaient le référentiel comptable le plus approprié.

L'ACSTA est depuis passée aux IFRS. Ses premiers états financiers annuels audités selon les IFRS ont été publiés pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2012.

Rapports financiers trimestriels

À compter du 1^{er} avril 2011, les sociétés d'État ont été obligées par la LGFP de préparer des rapports financiers trimestriels qui doivent être rendus publics dans les 60 jours suivant la fin de chacun des trois premiers trimestres de chaque exercice financier. Les rapports financiers trimestriels comprennent :

- les états financiers pour le trimestre et la période allant du début de l'exercice à la fin du trimestre, y compris les données comparatives;
- le compte rendu de la direction traçant les grandes lignes des résultats financiers, risques et changements importants concernant les activités, le personnel et les programmes.

L'ACSTA a publié ses rapports financiers trimestriels conformément à la LGFP pour l'exercice 2011-2012.

5.3 Exercice financier 2011-2012 et plan financier 2012-2013 à 2016-2017

5.3.1 Dépenses de fonctionnement

Le tableau 3 résume les résultats financiers réels pour 2010-2011, les résultats financiers prévus et le budget pour 2011-2012, ainsi que le plan de fonctionnement 2012-2013 à 2016-2017 en fonction des principales catégories de dépenses.

TABLEAU 3 Plan de fonctionnement par catégorie principale de dépenses (en milliers de dollars)	Montants réels 2010-2011	Provisions 2011-2012	Budget 2011-2012	Planifié 2012-2013	Planifié 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Total — 6 ans 2012-2013 — 2016-2017
Dépenses de fonctionnement									
SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES									
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	365 441 \$	348 666 \$	344 746 \$	336 322 \$	323 785 \$	309 918 \$	299 256 \$	317 249 \$	1 586 530 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	7 364	5 195	5 452	4 446	5 185	5 058	5 126	5 356	25 171
Détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 405	1 934	2 702	2 357	2 410	2 334	2 389	2 446	11 936
EXPLOITATION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL									
Entretien du matériel et pièces de rechange	41 308 \$	40 983 \$	44 728 \$	41 746 \$	41 103 \$	42 840 \$	45 427 \$	47 432 \$	218 548 \$
Formation et certification	2 395	1 007	909	1 163	759	565	500	500	3 487
CIZR	-	6	-	910	928	947	966	985	4 736
COÛTS ADMINISTRATIFS DIRECTS ET SERVICES GÉNÉRAUX									
Frais relatifs aux employés	62 858 \$	62 781 \$	57 535 \$	53 147 \$	55 745 \$	57 355 \$	59 183 \$	61 095 \$	286 525 \$
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	9 770	7 168	8 313	7 014	6 841	6 677	6 677	6 677	33 886
Frais de bureau et informatiques	6 649	5 544	6 008	5 608	5 645	5 813	5 988	6 168	29 222
Communications et sensibilisation du public	1 728	1 883	1 744	1 362	1 450	1 450	1 450	1 450	7 162
Autres frais administratifs ¹	12 665	12 491	14 120	13 822	12 747	12 902	13 881	13 666	67 018
Total partiel	512 583 \$	487 658 \$	486 257 \$	467 897 \$	456 598 \$	445 859 \$	440 843 \$	463 024 \$	2 274 221 \$
Produits d'intérêts, gains et perte de change	(334)	(269)	-	-	-	-	-	-	-
Total des dépenses de fonctionnement	512 249 \$	487 389 \$	486 257 \$	467 897 \$	456 598 \$	445 859 \$	440 843 \$	463 024 \$	2 274 221 \$

5.3.2 Services de contrôle et autres coûts connexes

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Aperçu

Les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent 69,8 % du budget de fonctionnement de l'ACSTA pour la période de planification. 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 sont généralement touchées par la croissance du volume de passagers et les niveaux de dotation additionnels associés aux agrandissements d'aéroports. De plus, l'évolution des menaces et les incidents peuvent entraîner de nouveaux besoins en matière de sûreté qui contribuent à accroître le nombre d'heures de contrôle. Les événements comme la tentative d'attentat du 25 décembre 2009 entraînent le renforcement des mesures de contrôle imposées par Transports Canada.

L'autre facteur clé générateur de coûts ayant des répercussions sur les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle est le taux de facturation. Jusqu'au 31 octobre 2011, l'ACSTA opérait en fonction d'ESCA mises en place en 2004. Les taux de facturation étaient touchés par le coût de la main-d'œuvre déterminé par les conventions collectives entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats et d'autres coûts négociés entre l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle.

Un processus concurrentiel pour les services de contrôle aéroportuaires au Canada a été lancé en janvier 2011, ce qui a permis à l'ACSTA de faire jouer l'offre et la demande afin de fixer un prix juste et concurrentiel pour les services de contrôle aéroportuaires. Ce processus a entraîné l'émission de quatre ESCA régionales à long terme, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

Sous les nouvelles ESCA, les taux de facturation ont été déterminés au moyen d'un appel d'offres concurrentiel. Un plafond inflationniste est en outre prévu pour limiter les augmentations annuelles des taux de facturation à des seuils précis. Les nouvelles ESCA comprennent aussi un programme de rendement qui prévoit la rémunération des fournisseurs de services de contrôle en fonction des résultats obtenus en matière de rendement et de conformité au contrat.

Analyse des écarts 2011-2012

Les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour 2011-2012 devraient dépasser les prévisions. Cela est principalement dû à des coûts additionnels associés :

- à une cotisation des taxes applicables versée à un fournisseur de services de contrôle;
- aux primes plus élevées que prévu.

Les coûts additionnels décrits précédemment sont partiellement compensés par des heures de contrôle prévues moins élevées que le plan pour l'exercice.

Les gains d'efficacité établis dans l'Examen de l'ACSTA 2010 ont été réalisés plus tôt que prévu et ont permis à l'organisation de réduire le nombre d'heures de contrôle achetées en 2011-2012. De plus, la concurrence sur le marché du travail a mené au manque de personnel à certains des principaux aéroports, ce qui a aussi fait en sorte que le nombre d'heures de contrôle achetées a été moins élevé que prévu.

Cela a permis à l'ACSTA d'acheter des heures de contrôle supplémentaires, principalement dans les principaux aéroports, pour pallier la prolongation du temps d'attente provoqué par la croissance du volume de passagers.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

À compter de 2012-2013, les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle seront touchés par la mise en œuvre complète des gains d'efficacité opérationnelle découlant de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010, qui ont été entrepris en 2011-2012.

Il est possible que les fonds de fonctionnement de l'ACSTA pour les Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ne permettent pas de financer entièrement les coûts associés à l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et ne tiennent pas compte de la croissance du volume de passagers. Par conséquent, ces augmentations de coûts pourraient éventuellement exercer une pression financière sur l'organisation.

Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle

**Analyse des
écarts 2011-
2012**

Les dépenses pour 2011-2012 pour les Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle devraient être comparables aux prévisions.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

Les dépenses prévues en 2012-2013 pour les Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle sont plus basses comparativement au niveau de 2011-2012 afin de tenir compte de l'usage prévue du stock d'uniformes. Les dépenses prévues pour 2013-2014 et au delà sont représentatives de l'achat d'uniformes requis pour répondre aux besoins opérationnels. Cela tient aussi compte de l'achat d'articles liés au contrôle afin d'améliorer les gains d'efficacité opérationnelle et de maintenir l'harmonie des points de CPE.

Détection de traces d'explosifs et biens non durables

**Analyse des
écarts 2011-
2012**

Les coûts liés à la Détection de traces d'explosifs et aux biens non durables devraient être inférieures aux prévisions en raison de la diminution des achats pour la détection, grâce à l'utilisation du matériel existant, à la modification de règlements et de procédures qui ont favorisé un processus de détection davantage

axé sur les risques, et à la mise en place de projets pilotes reposant sur une meilleure utilisation des tampons.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

Les dépenses prévues pour la Détection de traces d'explosifs et les biens non durables reflètent les besoins continus en matière de contrôle de l'ACSTA et sont budgétées de manière à ce qu'elles demeurent constantes au cours de la période de planification.

5.3.3 Exploitation et entretien du matériel

Entretien du matériel et pièces de rechange

**Analyse des
écarts 2011-
2012**

Les dépenses pour 2011-2012 devraient être inférieures aux prévisions principalement pour les raisons suivantes :

- les taux de change favorables sur les services d'entretien du matériel assurés par des fournisseurs américains;
- la réduction des coûts d'entretien correctif découlant du fait que l'ACSTA travaille avec les fournisseurs de services d'entretien afin d'améliorer le rendement du matériel de SDE;
- la baisse des achats de pièces de rechange pour le matériel de SDE grâce à la mise en œuvre d'un système centralisé de gestion des stocks.

Ces économies sont en partie contrebalancées par les coûts additionnels associés à un certain nombre d'initiatives visant à optimiser le rendement global du matériel de SDE.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

Les dépenses prévues pour l'Entretien du matériel et pièces de rechange reflète les coûts associés à :

- l'installation et l'entretien permanent du matériel de pointe utilisé pour le CPE et le CBE, en particulier du matériel doté de la technologie CT et de la technologie à vues multiples;
- la fin de la garantie pour le matériel de SDE installé au cours des exercices précédents;
- les hausses inflationnistes prévues dans les contrats d'entretien.

Le plan tient aussi compte des coûts associés à l'entretien constant que nécessite le Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE).

Formation et certification

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses de Formation et certification pour 2011-2012 devraient être comparables à ce qui était prévu.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Le plan permet de la formation dans le cadre de l'installation de nouveau matériel SDE aux points de CPE et de CBE, notamment :

- l'installation progressive de la technologie à vues multiples;
 - la mise à niveau du matériel de détection de traces d'explosifs;
 - l'installation d'autres nouvelles technologies.
-

Cartes d'identité pour les zones réglementées

Analyse des écarts 2011-2012

Le niveau actuel des stocks de CIZR devrait être suffisant pour répondre aux besoins opérationnels.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues reflètent l'achat de cartes pour répondre aux besoins opérationnels annuels, qui devraient être comparables d'une année à l'autre au cours de la période de planification.

5.3.4 Coûts administratifs directs et services généraux

Frais relatifs aux employés

Analyse des écarts 2011-2012

Les Frais relatifs aux employés pour 2011-2012 devraient dépasser les prévisions. Cela est principalement dû au montant versé pour le déficit de solvabilité du régime de retraite enregistré prévu initialement pour 2012-2013 et aux indemnités de départ associées à une réduction d'ETP prévue en 2012-2013. Ces coûts sont en partie contrebalancés par des économies qui devraient découler d'un plus petit nombre d'ETP et de postes à durée déterminée dotés par rapport à ce qui était prévu dans le plan.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues pour les Frais relatifs aux employés en 2012-2013 tiennent compte d'une suppression de 55 ETP, qui passeront ainsi de 513 à 458, en plus du paiement moins élevé pour le déficit de solvabilité du régime de retraite enregistré, qui a été pris en compte en 2011-2012.

Le plan comprend aussi les augmentations annuelles au titre des salaires et des avantages sociaux ainsi que les paiements minimums estimés prévus par la loi au titre du déficit de solvabilité et du déficit de capitalisation du régime de retraite.

Services professionnels et autres coûts liés aux affaires

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses pour les Services professionnels et autres coûts liés aux affaires pour 2011-2012 devraient être inférieures aux prévisions. Cela s'explique principalement par la réduction des besoins en matière de services professionnels.

Les dépenses pour les Services professionnels qui ont été engagées pour soutenir les initiatives organisationnelles de l'ACSTA comprennent notamment :

- le soutien du processus de DP relative à l'ESCA et au processus de transition;
 - l'élaboration d'outils de gestion du rendement afin de recueillir des données opérationnelles provenant du SSCE;
 - des ressources liées aux renseignements d'affaires pour soutenir l'amélioration continue de l'application, notamment les rapports de mesure du rendement;
 - des spécialistes possédant des compétences techniques non disponibles au sein de l'organisation, notamment en droit et sur les plans de de l'audit interne, des pensions et des taxes.
-

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses pour les Services professionnels et autres coûts liés aux affaires demeurent constantes au cours de la période de planification. Les dépenses pour les Services professionnels continuent de se rapporter principalement aux compétences techniques spécialisées non disponibles au sein de l'organisation.

Frais de bureau et informatiques

Analyse des écarts 2011-2012

Les Frais de bureau et informatiques pour 2011-2012 devraient être inférieurs aux prévisions. Ceci est principalement dû au coût d'acquisition plus faible des licences et du support associés aux logiciels.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues pour les Frais de bureau et informatiques tiennent compte des besoins permanents de l'ACSTA en matière de fonctionnement et d'infrastructure de TI.

Communication et sensibilisation du public

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses pour la Communication et la sensibilisation du public pour 2011-2012 devraient être comparables à ce qui était prévu.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues pour la Communication et la sensibilisation du public devraient être inférieures aux niveaux de 2011-2012. 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 frais d'administration

Location et installations

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses prévues pour la Location et les installations en 2011-2012 devraient être inférieures aux prévisions. Cela est essentiellement dû au fait qu'un remboursement d'impôt foncier pour la location de locaux au sein de l'administration centrale a été reçu.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues reflètent les augmentations annuelles des taux de location de locaux établies dans les contrats de location de l'ACSTA et prennent en compte l'entretien des locaux loués, ainsi que les améliorations locatives non capitalisées.

Assurance

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses d'Assurance pour 2011-2012 devraient être inférieures aux prévisions. Cela tient principalement au fait que l'initiative portant sur le fret aérien n'a pas été considérée comme un changement majeur des activités et du profil de risque de l'ACSTA et qu'elle n'a donc pas entraîné une augmentation des primes d'assurance de l'organisation comme prévu initialement;

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses au cours de la période de planification tiennent compte des besoins opérationnels en matière d'assurance.

Réseau et téléphonie

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses pour le Réseau et la téléphonie pour 2011-2012 devraient être comparables à ce qui était prévu.

Plan financier 2012-2013 à 2016-2017

Les dépenses prévues pour le Réseau et la téléphonie reflètent les besoins opérationnels et les hausses annuelles due à l'inflation durant la période de planification.

5.4 Dépenses d'investissement

Le tableau 4 résume les résultats financiers réels pour 2010-2011, les résultats financiers prévus et le budget pour 2011-2012, ainsi que le plan d'investissement 2012-2013 à 2016-2017 selon les principales catégories de dépenses.

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

	Montants réels 2010-2011	Prévisions 2011-2012	Budget 2011-2012	Planifié 2012-2013	Planifié 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Total – 6 ans 2012-2013 – 2016-2017
Dépenses d'investissement									
Dépenses d'investissement pour les SDE									
CPE	23 744 \$	5 574 \$	4 756 \$	7 673 \$	9 148 \$	2 061 \$	- \$	10 000 \$	28 882 \$
CBE	16 096	14 430	21 329	76 130	99 057	76 436	78 643	93 792	424 058
CNP	2 642	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des dépenses d'investissement pour les SDE	42 482 \$	20 004 \$	26 085 \$	83 803 \$	108 205 \$	78 497 \$	78 643 \$	103 792 \$	452 940 \$
Dépenses d'investissement non liées aux SDE									
CPE	3 543 \$	2 284 \$	1 012 \$	2 583 \$	1 267 \$	1 365 \$	1 417 \$	684 \$	7 316 \$
CIZR	939	55	296	837	1 084	1 021	1 500	2 976	7 418
Service généraux	9 017	4 277	5 574	1 881	1 664	1 585	1 558	1 080	7 768
Total des dépenses d'investissement non liées aux SDE	13 499 \$	6 616 \$	6 882 \$	5 301 \$	4 015 \$	3 971 \$	4,475 \$	4 740 \$	22 502 \$
Produits sur la cession d'immobilisations	(1 047) \$	(2 503) \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Total des dépenses d'investissement	54 934 \$	24 117 \$	32 967 \$	89 104 \$	112 220 \$	82 468 \$	83 118 \$	108 532 \$	475 442 \$

5.4.1 Dépenses d'investissement pour les SDE

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses d'investissement pour les SDE pour 2011-2012 devraient être inférieures aux prévisions. Cela est dû aux facteurs suivants :

- la réduction des dépenses associés aux projets d'intégration de CBE, y compris le tarif avantageux obtenu pour l'achat du matériel CT ;
- les économies découlant des tarifs avantageux offerts par un fournisseur à la suite d'un processus d'appel d'offres pour l'achat de matériel de détection de traces d'explosifs;
- la réduction des coûts associés à certains projets de SDE à la suite d'un réexamen des besoins aéroportuaires et des contraintes en matière d'espace.

Les prévisions pour 2011-2012 tiennent également compte du produit sur cession qui est de 2,5 M\$. Ce montant représente les notes de crédit reçues d'un fournisseur découlant de l'aliénation du matériel de SDE tout au long de l'exercice.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

Le principal inducteur de coût relativement au plan d'investissement de l'ACSTA pour les SDE durant la période de planification est la gestion du cycle de vie de son matériel de CBE, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre d'un nouveau système de CBE reposant sur la technologie CT.

Cette nouvelle technologie améliorera la capacité de détection d'explosifs et permettra à l'ACSTA de corriger les écarts en matière de sûreté et de se maintenir à niveau sur le plan technologique avec ses partenaires internationaux en ce qui a trait au CBE.

Le plan a également été mis à jour pour tenir compte du tarif avantageux obtenu pour les futures acquisitions du matériel de détection de traces d'explosifs, résultant d'un appel d'offres au cours de l'exercice 2011-2012, qui sera installé aux points de CPE et de CBE tout au long de la période de planification.

Le tableau 5 résume le plan d'investissement pour les SDE selon les principales catégories de dépenses.

TABLEAU 5
Plan d'investissement pour les SDE
(en milliers de dollars)

	Planifié 2012-2013	Planifié 2013-2014	Planifié 2014-2015	Planifié 2015-2016	Planifié 2016-2017	Total – 5 ans 2012-2013 – 2016-2017
Dépenses d'investissement pour les SDE						
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LE CPE						
Remplacement / mise à niveau du matériel	3 499 \$	4 598 \$	308 \$	- \$	- \$	8 405 \$
Capacité requise	-	-	-	-	-	-
Réingénierie et optimisation des systèmes	-	-	-	-	-	-
Mesure et surveillance du rendement	334	-	-	-	-	334
Nouvelles normes	3 840	4 550	1 753	-	10 000	20 143
Total Dépenses d'investissement pour le CPE	7 673 \$	9 148 \$	2 061 \$	- \$	10 000 \$	28 882 \$
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LE CBE						
Remplacement / mise à niveau du matériel	42 307 \$	62 769 \$	42 492 \$	65 189 \$	64 571 \$	277 328 \$
Capacité requise	33 078	29 331	30 516	12 930	23 960	129 815
Réingénierie et optimisation des systèmes	300	300	300	300	300	1 500
Mesure et surveillance du rendement	445	479	538	224	-	1 686
Nouvelles normes	-	6 178	2 590	-	4 961	13 729
Total Dépenses d'investissement pour le CBE	76 130 \$	99 057 \$	76 436 \$	78 643 \$	93 792 \$	424 058 \$
TOTAL DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LES SDE	83 803 \$	108 205 \$	78 497 \$	78 643 \$	103 792 \$	452 940 \$

Remplacement / mise à niveau du matériel

Le remplacement du matériel dépend de la technologie et de du matériel disponibles et soutenus par l'industrie. L'objectif de l'ACSTA est de s'assurer que le remplacement du matériel maximise la longévité et l'efficacité du matériel de contrôle.

Le plan d'investissement pour les SDE de l'ACSTA tient compte du déploiement d'un

nouveau système de CBE reposant sur la technologie CT. Le plan prévoit aussi la gestion continue du cycle de vie du matériel de CPE, qui comprend le remplacement des appareils de radioscopie à angle de vue unique par des appareils à angles de vue multiples, et la mise à niveau du matériel de détection de traces d'explosifs aux points de CPE et de CBE.

Capacité requise

Avec la mise en œuvre des projets d'agrandissement des aéroports, l'ACSTA est tenue de faire respecter les exigences en matière de matériel et de technologie pour le contrôle efficient et efficace des bagages enregistrés aux points de CBE. Dans le cadre de ses projets d'agrandissement, l'ACSTA mettra en œuvre un nouveau système de CBE reposant sur la technologie CT afin de se maintenir au niveau de ses partenaires internationaux.

Réingénierie et optimisation des systèmes

Les dépenses au cours de la période de planification comprennent l'investissement continu dans le centre d'essai de l'ACSTA situé à Ottawa pour évaluer les technologies émergentes. Le centre d'essai a été aménagé en 2009-2010 dans le but d'évaluer les nouvelles technologies et méthodes de contrôle.

Mesure et surveillance du rendement

Le plan d'investissement comprend le renforcement de la capacité réseau des SDE et l'acquisition de simulateurs pour les exercices de formation.

Nouvelles normes

Au cours de la période de planification, l'ACSTA continuera à déployer de nouvelles technologies aux points de CPE et de CBE.

5.4.2 Dépenses d'investissement non liées aux SDE

Analyse des écarts 2011-2012

Les dépenses d'investissement non liées aux SDE pour 2011-2012 devraient être comparables aux prévisions. Au cours de l'exercice 2011-2012, l'ACSTA a réalisé les grands projets suivants de dépenses d'investissement non liées aux SDE :

- l'élaboration d'outils d'établissement de rapports et de gestion du rendement visant à permettre la collecte de données du CPE, notamment les mesures du débit des passagers et du temps d'attente de la clientèle provenant du SSCE de manière à pouvoir mieux suivre l'efficacité du processus de CPE et de gérer le rendement des points de contrôle;
- l'introduction d'un Système intégré de suivi de l'emploi du temps et de traitement des factures qui permettra d'avoir une idée plus précise des heures de contrôle hebdomadaires, d'améliorer l'efficacité du processus d'approbation et d'éliminer les rapprochements manuels;
- la poursuite de la mise en œuvre du Système de gestion de l'entreprise axé sur l'amélioration de l'actuelle solution de planification des ressources de

l'entreprise, la rationalisation des processus et l'élargissement de la fonctionnalité des systèmes à de multiples unités opérationnelles.

**Plan financier
2012-2013 à
2016-2017**

Le plan d'investissement pour les dépenses non liées aux SDE continuera de répondre à certains besoins de l'ACSTA en matière d'exploitation et d'amélioration de la sûreté visant à produire des gains d'efficience.

5.4.3 Aliénation d'immobilisations

Aperçu

L'ACSTA gère ses immobilisations, y compris leur aliénation, suivant 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 a été comptabilisé pour tenir compte de ces coûts. Le produit sur la cession d'immobilisations au cours de la période de planification 2012-2013 à 2016-2007 ne devrait pas être important. Par conséquent, ces montants n'ont pas été inclus dans la période de planification, mais serviront à une date ultérieure d'une manière qui sera conforme au mandat de l'ACSTA. Les produits sur la cession seront entièrement comptabilisés conformément aux IFRS.

GLOSSAIRE

AAP	Architecture des activités du programme : répertoire de l'ensemble des activités exercées par un ministère ou un organisme. Les activités sont décrites selon leurs relations logiques les unes par rapport aux autres et selon le ou les résultat(s) stratégique(s) auquel(s) elles contribuent
ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Administration aéroportuaire	Exploitant d'un aéroport figurant sur la liste de la <i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>
Aéroports désignés	Les 89 aéroports dans lesquels l'ACSTA est responsable d'assurer la prestation de services de contrôle, conformément aux règlements en vigueur
BVG	Bureau du vérificateur général
CBE	Contrôle des bagages enregistrés : le contrôle des bagages enregistrés à l'aide du matériel de SDE
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées : une carte d'identité remise à tous les employés autorisés à pénétrer dans les zones réglementées des principaux aéroports
CMRO	Cadre de mesure du rendement de l'organisation
CNP	Contrôle des non-passagers : 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 effets personnels et des bagages de cabine
CT	Tomodensitométrie
DP	Demande de propositions
DTE	Détection de traces d'explosifs
ESCA	Entente sur les services de contrôle aux aéroports
ETP	Équivalent temps plein
Examen stratégique	Un examen stratégique est un examen de l'ensemble des dépenses de programmes directes et des coûts d'exploitation des principaux programmes réglementaires d'une organisation sur une base cyclique, dont le but est de mieux gérer les dépenses, de moderniser et simplifier les opérations internes et d'obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens

Fournisseur de services de contrôle	Entreprise à laquelle l'ACSTA a attribué un contrat pour la prestation de services de CPE, de CBE et d'autres services de contrôle
IFRS	Normes internationales d'information financière
LGFP	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCP	Observation du comportement des passagers : méthode de contrôle qui fait appel à des principes axés sur la sûreté afin de contrôler les passagers et déterminer lesquels ont des intentions malveillantes
PCC	Programme de conformité au contrat
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PE	Protocole d'entente
PES	Programme d'excellence du service
PNE	Procédures normalisées d'exploitation
PNFC	Programme national de formation et de certification
PPR	Programme de paiement au rendement
PRE	Profil de risque de l'entreprise
PSRO	Programme de surveillance du rendement opérationnel
SC	Scanners corporels
SCT	Secrétariat du Conseil du Trésor
SDE	Systèmes de détection d'explosifs : systèmes manuels ou automatisés utilisés surtout pour détecter la présence d'explosifs dans les bagages de cabine et les bagages enregistrés
SGE	Système de gestion de l'entreprise : programme axé sur les améliorations opérationnelles et administratives par l'amélioration de la solution de planification des ressources de l'entreprise de l'ACSTA menant à la simplification des processus et à l'amélioration de la fonctionnalité du système dans plusieurs unités opérationnelles au sein de l'ACSTA
SGRR	<i>Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats</i> du Secrétariat du Conseil du Trésor
SSCE	Le Système de sûreté des cartes d'embarquement : un outil technologique autonome qui permet de contrôler les cartes d'embarquement dans le but de valider l'information consignée dans le code à barres

SSIE	Sac de sûreté à indicateur d'effraction
Système TIP	Le Système de projection d'images de menaces est un outil de formation et d'exercice servant à donner aux agents de contrôle la possibilité d'appliquer les compétences de détection des menaces qu'ils ont acquises pendant la formation en l'absence de menaces réelles. Le Système TIP projette des images de menace sur un écran radioscopique durant le contrôle en temps réel.
TVCF	Système de télévision en circuit fermé
UCP	Unité de contrôle portative
VCM	Véhicule de contrôle mobile