



Résumé du

**PLAN D'ENTREPRISE
2009-2010 À 2013-2014
ET DES BUDGETS
D'INVESTISSEMENT
ET DE FONCTIONNEMENT**



TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	2
1. PROFIL ORGANISATIONNEL	4
1.1 Mission et vision	4
1.2 Cadre législatif et réglementaire	5
1.3 Gouvernance et structure organisationnelle	5
1.4 Mandat et responsabilités	6
1.4.1 Contrôle préembarquement (CPE)	6
1.4.2 Contrôle des bagages enregistrés (CBE)	7
1.4.3 Contrôle des non-pasagers (CNP)	7
1.4.4 Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)	7
2. IDENTIFICATION DES RÉSULTATS	8
2.1 États et résultats pour l'exercice 2008-2009	10
2.2 Programme de mesure du rendement	15
2.3 Mesures du rendement	15
2.3.1 Indicateurs de rendement clés	16
3. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL	17
3.1 Financement	17
3.2 Menaces et risques	18
3.3 Loi et règlements	18
3.4 Économie et croissance	19
4. ORIENTATION STRATÉGIQUE	20
4.1 Introduction à la stratégie quinquennale de l'ACSTA	20
4.2 Répercussions du budget 2009 sur la planification de l'ACSTA	20
4.3 Équipement et technologie	21
4.4 Surveillance	22
4.5 Sécurité axée sur la clientèle	23
4.6 Nouvelles activités	24
4.7 Conclusion	24
5. ANALYSE FINANCIÈRE	25
5.1 Introduction	25
5.2 Prévisions pour l'exercice 2008-2009 et plan financier 2009-2010 à 2013-2014	27
5.2.1 Budget de fonctionnement	27
5.2.2 Services de contrôles et autres coûts connexes	28
5.2.3 Exploitation et entretien de l'équipement	29
5.2.4 CIZR	30
5.2.5 Coûts administratifs directs et services généraux	30
5.3 Dépenses d'investissement	32
5.3.1 Équipement de SDE	33
5.3.2 Programmes de la CIZR et du CNP	33
5.3.3 Équipement non-lié aux SDE	33
GLOSSAIRE	34

SOMMAIRE

Organisation et mandat

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tel que désignés par le gouvernement, tout en se conformant aux quatre résultats qu'elle doit atteindre en vertu de la loi : fournir des services de contrôle efficaces, efficients, uniformes et dans l'intérêt du public. L'ACSTA doit fournir des services de contrôle efficaces et efficients des voyageurs et de leurs effets personnels avant qu'ils montent à bord de l'aéronef ou qu'ils pénètrent dans les zones réglementées des aéroports. Pour accomplir son mandat, l'ACSTA assure la prestation des services de contrôle dans les quatre secteurs suivants :

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

Mesure du rendement

L'ACSTA a déterminé trois résultats stratégiques quinquennaux et initiatives connexes dans le *Résumé du Plan d'entreprise de 2007-2008 à 2011-2012 de l'ACSTA* et elle poursuit ses efforts pour les atteindre. Chaque initiative que l'ACSTA entreprend a pour objectif de contribuer à la réalisation d'au moins un de ces résultats stratégiques :

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

Afin d'atteindre ces résultats, et sur une base plus mesurable, l'ACSTA déploie des efforts pour atteindre 23 initiatives stratégiques dont chacune contribue à l'atteinte de l'un de ces résultats. Le présent résumé fait état des progrès réalisés jusqu'à présent, en détail, sous la forme des activités et initiatives mises de l'avant.

Dans son *Résumé du Plan d'entreprise de 2008-2009 à 2012-2013*, l'ACSTA indique que même si elle a commencé à élaborer un cadre de production de rapport pour son Programme de mesure du rendement (PMR), il reste encore beaucoup de travail à faire. Dans le Résumé de cette année, pour chacun des résultats qu'elle doit atteindre en vertu de la loi – fournir des services de contrôle efficaces, efficients, uniformes et dans l'intérêt du public – l'ACSTA présentera des indicateurs de rendement clés et déterminera les cibles et les résultats précis dans chaque domaine. Selon les recommandations provenant de l'évaluation formative de son cadre de mesure du rendement en cours, l'ACSTA continuera d'élaborer et d'améliorer son PMR.

Enjeux stratégiques et réponses prévues

Pendant la période de planification, l'ACSTA doit se pencher sur des enjeux stratégiques pressants comme l'évolution des risques et des menaces, l'augmentation du nombre de passagers, les demandes pour que les méthodes et la technologie utilisées pour procéder au contrôle soient compatibles avec celles de ses homologues internationaux et le remplacement des contrats des fournisseurs de services de contrôle dans le cadre du processus concurrentiel.

Le principal obstacle à la prise de mesures appropriées concernant ces trois enjeux stratégiques par l'ACSTA au-delà de 2009-2010 est l'incertitude constante relative aux niveaux de financement de l'ACSTA. Dans le budget fédéral de 2009, l'ACSTA a reçu du financement additionnel bien au-delà de ses niveaux de financement annuels récurrents, mais uniquement pour 2009-2010. Étant donné que le financement retournera à 234,4 \$ M avec 0 \$ en financement d'immobilisations en 2010-2011 et au-delà, l'ACSTA peut commencer à se pencher sur les secteurs qui présentent les plus hauts risques lors de la prochaine année, mais avec certaines restrictions. En 2009-2010, l'ACSTA n'entreprendra pas de projets nécessitant un engagement sur plusieurs années et ne sera pas en mesure de recourir à un processus concurrentiel pour remplacer les contrats de ses fournisseurs de services de contrôle.

Au cours de la prochaine année, l'ACSTA commencera à résoudre les problèmes qui présentent les risques les plus élevés en investissant dans de nouveaux équipements de contrôle et de nouvelles

capacités de détection, en mettant en œuvre plusieurs améliorations opérationnelles et en entreprenant le déploiement des trois nouvelles initiatives ci-dessous en matière de contrôle dans certains aéroports de classe I :

- reconnaissance des types de comportements (RTC) – une méthodologie de contrôle ayant recours à des principes de sécurité axés sur les risques pour contrôler les passagers et déterminer ceux qui ont des intentions malveillantes;
- contrôle aux services aéronautiques à l'aéroport – la prestation de services de contrôle des passagers et des bagages des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport lorsqu'un grand nombre de passagers partent à bord d'un gros aéronef;
- établissement de la zone critique réglementée (ZCR) – contrôle des véhicules et des non-passagers à l'extérieur de l'aérogare pour ceux qui accèdent à la ZCR.

Pour 2009-2010, ces mesures rapprocheront le Canada d'une compatibilité future avec ses partenaires internationaux.

Le défi le plus important à relever pour l'ACSTA au cours de la prochaine période de planification consistera à obtenir les fonds nécessaires pour maintenir ces nouveaux programmes et ces nouvelles initiatives qui débiteront au cours de la prochaine année. Une fois que le financement annuel retournera au niveau approuvé en 2010-2011, même si le nombre de passagers diminue, l'ACSTA ne sera pas en mesure de respecter son mandat sans causer des retards et des désagréments aux passagers, aux transporteurs aériens et aux aéroports. Pour cette raison, et afin d'être en mesure d'appliquer entièrement ses plans quinquennaux, l'ACSTA tentera d'obtenir du gouvernement du financement additionnel pour 2010-2011 et au-delà.

Dans le chapitre du présent Résumé qui porte sur l'Orientation stratégique (chapitre 4), l'ACSTA présente ses plans stratégiques pour 2009-2010, conformément aux niveaux de financement approuvés, ainsi que ses plans à long terme pour lesquels un financement additionnel du gouvernement du Canada est nécessaire.

1 PROFIL ORGANISATIONNEL

PROFIL

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), société d'État dont l'administration centrale est située dans la région de la capitale nationale, a été la pierre angulaire de la réponse du gouvernement fédéral à la suite des événements du 11 septembre 2001.

Avant le 11 septembre 2001, le contrôle aux aéroports était la responsabilité des compagnies aériennes qui avaient recours à des entreprises privées pour faire le travail. L'utilisation d'entreprises privées, dont les normes et les méthodologies varient d'une entreprise à l'autre, pour effectuer le contrôle des passagers est rapidement devenue une préoccupation pour le gouvernement. L'ACSTA a été créée pour fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés de manière efficace, uniforme et dans l'intérêt du public.

Avec plus de 390 employés qui appuient les activités de 6 000 agents de contrôle (AC), l'ACSTA procède au contrôle de plus de 43 millions de passagers, de 56 millions de bagages et de plus de 600 000 non-passagers par année.

1.1 MISSION ET VISION

MISSION

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

VISION

La vision de l'organisation est d'être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en respectant sa mission et en atteignant l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel. Pour réaliser cette vision, l'ACSTA doit :

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



1.2 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET PROCÉDURAL

L'ACSTA est assujettie aux lois, aux règlements et aux procédures du Canada en ce qui a trait à sa façon de mener ses activités et de procéder aux opérations de contrôle. Le cadre législatif est décrit dans le tableau ci-dessous :

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

INTRODUCTION

Conformément à la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA est une société d'État qui comprend un conseil d'administration. Celui-ci est dirigé par D. Ian Glen, c.r., 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 d'administration est composé de 11 membres – un président et dix administrateurs. Il doit être composé de deux représentants de l'industrie du transport aérien et de deux représentants des exploitants d'aéroport. Un nouvel administrateur a été nommé au Conseil en 2008-2009.

Chaque administrateur exerce ses fonctions, à titre amovible, 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 POUR 2009-2010

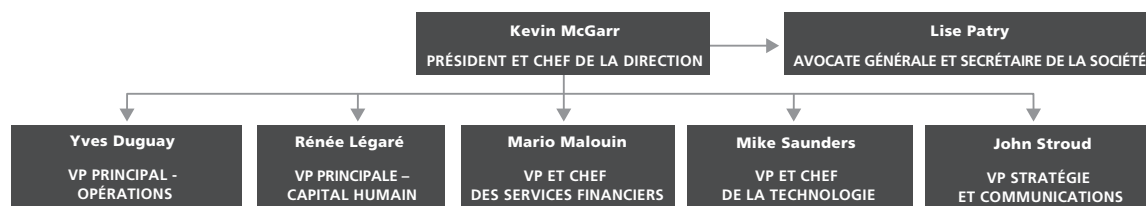
En 2009-2010, le travail de planification lié aux problèmes de financement durable à long terme et d'éveil de l'intérêt du gouvernement à cet égard restera à l'ordre du jour du Conseil d'administration et de la direction de l'ACSTA.

Le Conseil continuera de conseiller la direction sur la poursuite de la mise en œuvre des recommandations formulées par le BVG dans le cadre de l'examen spécial réalisé en 2006.

Le Conseil participera de manière plus efficace à la surveillance et à la prestation de conseils liés aux questions qui touchent la direction future de l'ACSTA en ce qui concerne ses opérations, ses technologies et son modèle de prestation de services.

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION DE L'ACSTA

La haute direction de l'ACSTA est dirigée par le président et chef de la direction, M. Kevin McGarr, qui a été nommé à ce poste par le Conseil d'administration le 15 septembre 2008. Il est secondé par l'équipe de la haute direction, tel qu'illustré dans l'organigramme ci-dessous :



1.4 MANDAT ET RESPONSABILITÉS

MANDAT

L'ACSTA est responsable de prendre « des mesures en vue de fournir un contrôle efficace des personnes — ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport — qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée ».

De plus, la loi stipule que la prestation des services de contrôle doit être uniforme et se faire dans le meilleur intérêt du public.

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

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

RESPONSABILITÉS DE L'ACSTA

En plus de fournir les services de contrôle mentionnés ci-dessus, l'ACSTA est aussi responsable des activités suivantes :

- achat, mise en œuvre et entretien de l'équipement de contrôle préembarquement et des bagages enregistrés dans 89 aéroports du pays;
- supervision des opérations de contrôle aux points de contrôle préembarquement, des bagages enregistrés et des non-passagers;
- formation, évaluation et certification des agents de contrôle;
- mise en œuvre et entretien de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).

1.4.1 CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

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

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

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

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

1.4.2 CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS (CBE)

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Au CBE, les agents de contrôle utilisent des systèmes spécialisés de détection d'explosifs (SDE) pour contrôler plus de 56 millions de bagages enregistrés chaque année.

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

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

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

1.4.3 CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS (CNP)

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

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

Le terme « non-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 dans les aéroports (p. ex., équipages de vol, personnel du service à la clientèle d'une compagnie aérienne, traiteurs, personnel d'entretien, bagagistes, etc.).

L'ACSTA installe des points de contrôle mobiles dans les aéroports dans le but d'effectuer le contrôle aléatoire des non-passagers qui accèdent aux zones réglementées. L'ACSTA a installé sept points de contrôle permanents aux aéroports de Halifax, Winnipeg, Montréal, Calgary, et Edmonton pour le contrôle des non-passagers.

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

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES

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

Le système de la CIZR possède une capacité d'interface avec les systèmes de contrôle d'accès des aéroports.

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

2 IDENTIFICATION DES RÉSULTATS

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Voici les trois résultats stratégiques fixés par l'ACSTA pour lui permettre de mieux respecter les obligations réglementaires, en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* :

1 – Sûreté à la mesure du client

L'ACSTA a besoin des ressources humaines et matérielles, ainsi que des processus et de l'expérience nécessaires pour garantir que la démarche de ses programmes opérationnels et de contrôle de sûreté demeure à la mesure du client, c'est-à-dire qu'elle demeure aussi efficace et utile aux yeux des voyageurs.

2 – Renforcement de la capacité

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

3 – Reconnaissance de l'expertise

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

Ces 23 initiatives stratégiques décrites en détail à la section 2.1 démontrent qu'un nombre d'activités et de projets contribuent à l'atteinte des résultats stratégiques de l'ACSTA.

La réalisation du mandat de l'ACSTA, ou l'atteinte de résultats à long terme - fournir des services de contrôle efficaces, efficaces, uniformes et dans l'intérêt du public – est décrite à la section 2.3 en se fondant sur les résultats de cette année comparés aux indicateurs de rendement clés.

MODÈLE LOGIQUE

Le modèle logique qui suit illustre, à un niveau élevé, les intrants et les extrants stratégiques de l'ACSTA. Les résultats de cette année – en termes d'activités et d'initiatives accomplies et de résultats de rendement atteints – seront traités dans les sections 2.1 et 2.3 de ce chapitre.



Nos ressources (intrants)

618 M \$ pour 2009/2010 • 392 ETP • 6 000 agents de contrôle (AC) • Plus de 2 500 pièces d'équipement de contrôle

Ce que nous faisons (activités mandatées)

CPE

CBE

CNP

CIZR

Ce que nous livrons (extrants)

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

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

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

Technologie en biométrie (iris et empreintes digitales) de contrôle de l'accès pour le contrôle des non-passagers aux aéroports de classe I et II

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

Nos résultats

Initiatives stratégiques (court terme)

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

Résultats stratégiques (moyen terme)

→ Sûreté à la mesure du client

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

→ Renforcement de la capacité

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

→ Reconnaissance de l'expertise

Nos résultats à long terme (résultats finaux)

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

2.1 ÉTATS ET RÉSULTATS POUR L'EXERCICE 2008-2009

Sûreté à la mesure du client

INITIATIVE STRATÉGIQUE	CE QUI A ÉTÉ FAIT EN 2008-2009
1 – Améliorer l'efficacité du CPE	Pour diminuer un peu la pression à la hausse sur le budget de l'ACSTA, certaines flexibilités opérationnelles concernant les points de contrôle ont été examinées.
2 – Communications intégrées et proactives	L'étude de marketing social d'une durée de cinq ans de l'ACSTA portera sur la modification des comportements des voyageurs aériens dans le but de diminuer le nombre de liquides, d'aérosols et de gels (LAG) et d'autres articles interdits ou non permis saisis aux points de contrôle et ainsi d'accroître le débit.
3 – Élargir les services d'approche auprès du public et des intervenants	<p>L'ACSTA a lancé un nouveau programme national de breffage de quart afin d'améliorer les communications et d'harmoniser et de gérer les renseignements communiqués aux agents de contrôle. Ce document traite des deux principaux piliers des opérations de l'ACSTA - la sûreté et la satisfaction de la clientèle.</p> <p>En 2008, 26 représentants de 11 pays ont participé au Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation (FICSA), créé par l'ACSTA, qui s'est tenu à Genève, en Suisse, et qui a été organisé par l'Office fédéral de l'aviation civile.</p>
4 – Améliorer le contrôle de sûreté et la technologie relativement au CPE et au CBE	<p>Un certain nombre de nouvelles technologies et de technologies de remplacement sont actuellement mises à l'essai et planifiées afin d'améliorer l'efficacité et de répondre aux nouvelles menaces et à celles en évolution.</p> <p>Une solution technique concernant le système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) pour valider les cartes d'embarquement a été élaborée. Un projet pilote devrait se tenir au cours du prochain exercice financier.</p>
5 – Carrière d'agent de contrôle	Le nouveau programme national de breffage de quart informera les agents de contrôle, en plus de tenir compte de leurs idées et de leurs réactions tout en encourageant la discussion sur les problèmes de fond. Ce programme aidera à inciter et motiver les agents de contrôle. En date de février 2009, 96 % des agents de contrôle recevaient un breffage de quart.
6 – Améliorer la réponse aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux incidents	D'autres employés ont été embauchés au Centre des opérations de sûreté (COS), ce qui fait qu'il y a du personnel présent au COS 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Résultat stratégique : Renforcement de la capacité

INITIATIVE STRATÉGIQUE	CE QUI A ÉTÉ FAIT EN 2008-2009
7 – Améliorer la surveillance de la conformité et du rendement	<p>Le déploiement de 60 agents de surveillance a été terminé pour la fin de 2008-2009. Une surveillance accrue améliorera la présence de l'ACSTA dans les aéroports et accroîtra sa capacité à surveiller et à superviser le rendement et la conformité des agents de contrôle et des fournisseurs de services de contrôle.</p>
8 – Cibler les ressources sur le risque	<p>Le comité de planification du rôle de l'ACSTA pendant la durée des Jeux olympiques et paralympiques a établi qu'une fois les Jeux terminés, les unités de contrôle portatives (UCP) seront utilisées dans le cadre d'autres activités mandatées de l'ACSTA, au besoin.</p>
9 – Renforcement de l'effectif des agents de contrôle	<p>L'ACSTA procède au déploiement du logiciel amélioré et à la réactivation du Système de protection d'images de menaces (TIP) à tous les points de CPE et CBE.</p> <p>L'édition standard du X-ray Tutor (XRT) sera remplacée par l'édition professionnelle aux aéroports de classe I et II et dans la plupart des aéroports de classe Autres. La banque d'images de l'édition professionnelle renferme 70 % plus d'images et contient des images actualisées et de nouvelles images d'armes à feu, de couteaux et d'engins explosifs improvisés (EEI) constituant une menace qui amélioreront les compétences des agents de contrôle.</p> <p>Les programmes de formation suivants ont été conçus :</p> <ul style="list-style-type: none">• un programme d'apprentissage périodique et de recertification;• le Programme national de préqualification des agents de contrôle;• trois nouveaux modules de formation en ligne;• un programme d'apprentissage et de perfectionnement à l'intention des agents de surveillance;• le programme de certification des chefs de point de contrôle; et• le programme de certification des conseillers en apprentissage et rendement.
10 – Accroître l'uniformité du contrôle	<p>Le programme d'orientation et de formation des agents de surveillance a été élaboré et lancé au cours d'une séance d'une durée d'une semaine à l'intention des agents de surveillance. L'un des rôles clés des agents de surveillance consiste à assurer l'uniformité des opérations de contrôle dans les aéroports, partout au pays.</p> <p>Les Plans opérationnels de l'ACSTA (POA) sont actuellement examinés et mis à jour pour tous les aéroports de classe I et II.</p>
11 – Durabilité du cycle de vie	<p>Un grand nombre de pièces d'équipement et de logiciels sont actuellement remplacés ou mis à niveau.</p> <p>Des contrats de services d'entretien avec les aéroports ont été élaborés ou modifiés au besoin. Des réunions sont tenues régulièrement avec General Electric, L3 et NAV Canada afin de discuter des questions liées à l'entretien.</p> <p>Une politique et des directives concernant l'aliénation du matériel excédentaire ont été élaborées. Cette politique traite aussi de l'aliénation de composantes possiblement dangereuses pour l'environnement.</p>

Résultat stratégique : Renforcement de la capacité

INITIATIVE STRATÉGIQUE	CE QUI A ÉTÉ FAIT EN 2008-2009
12 – Établir et renforcer la capacité pour remplir le mandat	<p><i>Contrats avec les fournisseurs de services de contrôle</i></p> <p>L'ACSTA a terminé les négociations avec les quatre principaux fournisseurs de services de contrôle et a prolongé leurs contrats pour une période de deux ans. Les recommandations concernant les négociations avec les petits fournisseurs régionaux restants ont été approuvées par le Conseil d'administration en février 2009.</p> <p><i>Jeux olympiques et paralympiques de 2010</i></p> <p>Le budget 2009 a accordé une deuxième année de financement à l'ACSTA destiné aux Jeux olympiques et paralympiques.</p> <p>L'ACSTA est actuellement en consultation avec les fournisseurs de services de contrôle afin de finaliser une stratégie pour satisfaire au besoin d'affecter des agents de contrôle additionnels pendant les Jeux Olympiques.</p> <p>La conception du prototype pour les 10 unités de contrôle portatives (UCP) qui seront utilisées pour les Jeux a été approuvée et sa fabrication est en cours. Il devrait être mis à l'essai au début de février 2009. La production des unités devrait commencer en avril 2009.</p>
13 – Améliorer les conditions de travail du personnel de contrôle	<p>L'ACSTA a effectué des consultations auprès d'experts externes et à la grandeur du pays pour recueillir les suggestions des fournisseurs de services de contrôle sur les améliorations opérationnelles à apporter. Diverses stratégies sont mises en œuvre afin d'améliorer les conditions de travail, notamment l'utilisation d'une approche intégrée pour assurer la stabilité au sein de l'effectif des agents de contrôle.</p>
14 – Revoir le modèle de prestation des services de contrôle	<p>L'ACSTA continue à offrir des services de contrôle par des tiers, étant donné que ce mode de prestation a été jugé le plus approprié lors de l'examen du modèle de prestation de services en 2007. En décembre 2008, une réévaluation par un tiers des options en matière de prestation de services a indiqué que le modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle continue à être l'option la plus appropriée pour l'ACSTA.</p>
15 – Obtenir un financement et des niveaux de référence durables à long terme	<p>L'ACSTA a participé à la préparation d'une demande au gouvernement du Canada afin d'obtenir un financement durable pour la période de planification 2009-2014 et au-delà. Cette demande avait pour but de soutenir les opérations courantes et les nouvelles initiatives afin de s'occuper des domaines qui sont le plus à risque dans le secteur de la sûreté aérienne.</p> <p>Le budget de 2009 a consacré 355,8 millions \$ à l'ACSTA pour 2009-2010, en plus de son niveau de référence de 234,4 millions \$. Pour 2010-2011 et au-delà, le financement de l'ACSTA retournera à 234,4 millions \$, sans budget d'investissement.</p>
16 – Amélioration de la planification, de l'exécution et de la mesure	<p>Un ensemble d'indicateurs de rendement clés concernant les résultats que l'ACSTA doit atteindre en vertu de la loi (fournir des services de contrôle efficaces, efficaces, uniformes et dans l'intérêt du public) a été élaboré et est présenté à la section 2.3 du présent Résumé.</p> <p>Un Comité d'initiatives des Opérations a été formé pour examiner le rendement des opérations sur une base régulière dans le but de se pencher sur les mesures à prendre dans le comité d'examen des incidents concernant des passagers et le comité d'examen des incidents de sûreté, et de créer des plans d'action et des initiatives continues pour l'avenir.</p>

Résultat stratégique : Renforcement de la capacité

INITIATIVE STRATÉGIQUE

CE QUI A ÉTÉ FAIT EN 2008-2009

17 – Amélioration aux pratiques de gouvernance

Le Conseil d'administration a élaboré et mis en place un processus d'évaluation annuelle.

La matrice des compétences des administrateurs a été mise à jour et sert d'outil pour fournir des directives en ce qui concerne les nouvelles nominations.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA a continué à divulguer de manière proactive les dépenses de déplacement et d'accueil des administrateurs sur le site Web de l'ACSTA.

18 – Infrastructure améliorée

Le réseautage des PDM dans les aéroports de classe I, grâce à un réseau étendu vers l'administration centrale de l'ACSTA, se poursuit, tout comme la validation de principe du réseau des CPE et des appareils de radioscopie.

Un système d'information de gestion du matériel (SIGM) qui incorpore les indicateurs de rendement clés pour permettre une meilleure surveillance et évaluation du rendement du matériel est actuellement élaboré et mis en œuvre.

L'ACSTA continue de soutenir les projets d'agrandissement des aéroports de Montréal, Québec, Calgary et Winnipeg.

Résultat stratégique : Reconnaissance de l'expertise

INITIATIVE STRATÉGIQUE	CE QUI A ÉTÉ FAIT EN 2008-2009
19 – Tirer profit de l'expertise en matière de contrôle	L'ACSTA est devenue membre du Groupe de travail sur le renseignement de situation, un réseau de ministères et d'organismes gouvernementaux qui produit des rapports quotidiens sur le renseignement.
20 – Renforcer les liens avec l'actionnaire	<p>L'ACSTA appuie le projet pilote de contrôle du fret de Transports Canada sous la forme de contrôle et participe à l'élaboration des Procédures normalisées d'exploitation (PNE).</p> <p>Le président du Conseil d'administration continue de collaborer étroitement avec les cabinets du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et du ministre d'État aux Transports.</p> <p>L'ACSTA a collaboré étroitement avec Transports Canada à la rédaction d'une demande de financement pour l'exercice financier 2008-2009 présentée au gouvernement du Canada.</p>
21 – Faire preuve de leadership continu auprès des groupes de gouvernance	L'ACSTA continue de participer à un forum de discussions avec des secrétaires généraux d'autres sociétés d'État.
22 – Améliorer les processus opérationnels et les systèmes financiers	<p>L'ACSTA a effectué un certain nombre de vérifications au cours de l'année et une réponse ou un plan d'action a été préparé pour chacune.</p> <p>L'ACSTA travaille à l'évaluation planifiée du processus actuel de préqualification pour les fournisseurs de services de contrôle qui présenteront des propositions pour la DP en 2011.</p> <p>Une nouvelle version du Programme de paiement au rendement (PPR) a été élaborée et mise en place pour les quatre principaux fournisseurs de services de contrôle. Les aspects touchant l'équité et la flexibilité du Programme ont été grandement améliorés. L'ACSTA élabore actuellement un nouveau PPR pour le Préavis d'adjudication de contrat (PAC) dans les sites régionaux.</p> <p>L'ACSTA élabore actuellement des directives relatives à la certification du chef de la direction et du chef des services financiers, conjointement avec les procédures de l'article 34 sur la vérification.</p> <p>La mise en place du Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps (ISET) est terminée dans les aéroports de classe I et II. Ce système permet de réconcilier les heures de travail prévues des fournisseurs de services de contrôle avec les heures travaillées.</p>
23 – Tirer profit de l'expertise en matière d'équipement	<p>Des mises à l'essai et des évaluations de sûreté sont en cours concernant les unités de contrôle portatives qui seront utilisées pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Vancouver en 2010.</p> <p>Des mises à l'essai sont en cours à l'aéroport Pearson de Toronto afin d'évaluer l'utilisation de deux types de détecteurs de vapeur d'explosif (DVE). Ces technologies portatives sont mises à l'essai afin de vérifier si elles peuvent être utilisées comme mesures de contrôle accrues des liquides, des aérosols et des gels de même que pour évaluer les répercussions de l'intégration de ces technologies sur le processus de contrôle aux points de CPE.</p>

2.2 PROGRAMME DE MESURE DU RENDEMENT

INTRODUCTION

Dans le *Résumé du Plan d'entreprise 2008-2009 à 2012-2013*, l'ACSTA précise que la mesure du rendement (MR) ferait l'objet d'une attention accrue durant la période de planification quinquennale.

Plus particulièrement, l'ACSTA a :

- formé des comités de gestion interfonctionnels pour examiner le rendement opérationnel, définir les enjeux/les tendances et élaborer des plans d'action visant à mettre en œuvre et à surveiller les mesures correctives et les améliorations;
- déployé des agents de surveillance dans plusieurs aéroports de classe I qui ont commencé à recueillir et à analyser les données relatives aux PNE et à l'application des règlements au CPE pour utilisation dans le programme de MR de l'ACSTA qui continue à évoluer;
- modifié le Programme de paiement au rendement destiné aux fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA a défini deux nouveaux secteurs de résultats clés, soit l'excellence dans la gestion et le rendement de la supervision et de la sûreté, et a simplifié le cycle d'établissement de rapports; et
- achevé le Plan de mesure du rendement (qui fait partie intégrante du cadre de gestion axé sur le rendement) lequel s'applique aux SDE, à la CIZR et à l'équipement de l'infrastructure de réseau.

2.3 MESURES DU RENDEMENT

INTRODUCTION

Pour l'ACSTA, la mesure du rendement commence par l'établissement des objectifs du contrôle de sûreté. Pour établir le rendement par rapport aux objectifs établis, l'ACSTA doit définir les indicateurs de rendement clés, préciser les lignes de base et les objectifs, ainsi que recueillir, analyser et évaluer des données mesurables.

Les objectifs de contrôle de sûreté de l'ACSTA, définis ci-dessous, s'appuient sur les quatre résultats énoncés dans la *Loi sur l'ACSTA*.¹

EFFICACE

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

EFFICIENT

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

UNIFORME

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

DANS L'INTÉRÊT DU PUBLIC

Concept qui renvoie à « voyager en toute sécurité en se sentant en sûreté. Il s'agit aussi de vivre une expérience de voyage raisonnablement agréable qui répond aux attentes, par exemple partir à l'heure prévue, être traité avec courtoisie, ne pas rester en file pendant de longues périodes et ne pas perdre ses bagages. »

¹ La définition des termes « efficace », « efficient », « uniforme » et « dans l'intérêt du public » est tirée du *Plan de vol : Gérer les risques de la sûreté du transport aérien – Rapport du comité consultatif de Transports Canada.*

2.3.1 INDICATEURS DE RENDEMENT CLÉS

INTRODUCTION

Pour chacun des résultats qu'elle doit atteindre en vertu de la loi, l'ACSTA a établi des indicateurs de rendement clés (IRC) qui, lorsque pris tous ensemble, démontreront le degré de réussite de l'ACSTA envers les résultats à atteindre en vertu de la loi. Ces IRC seront traités dans le rapport annuel de 2009 de l'ACSTA.

ÉTAPES SUIVANTES

L'ACSTA poursuivra le programme de mesure du rendement et, après l'examen des recommandations de l'évaluation formative du cadre de MR et des politiques et processus de planification des activités, l'ACSTA prendra les mesures ci-après durant la période de planification.

- Continuer à collaborer avec TC pour aligner les activités et les résultats de l'ACSTA avec les résultats pertinents du plan des résultats de TC et pour clarifier les objectifs des mesures de rendement de l'ACSTA.
- Continuer à explorer les possibilités d'automatisation et la mise en réseau de l'équipement existant, afin de faciliter la collecte de données de manière efficiente et efficace, ainsi que l'établissement de rapports.
- Entreprendre un examen pluriannuel complet des efforts de collecte de données opérationnelles existantes et des indicateurs de rendement clés;
- Améliorer les exigences en matière d'établissement de rapports pour les publics internes et externes.

3 ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

INTRODUCTION

L'ACSTA est vulnérable aux tendances et aux événements nationaux et internationaux car ils ont tous deux une incidence sur ses activités. Pour exécuter son mandat avec succès et poursuivre ses opérations avec vigilance, l'ACSTA doit régulièrement évaluer le niveau de compétence de ses ressources pour résoudre les questions stratégiques soulevées durant la période de planification.

L'évaluation de l'environnement présentée dans ce chapitre :

- dresse la liste des tendances internes et externes prévues au cours des cinq prochaines années, lesquelles pourraient avoir une incidence sur les activités de l'ACSTA;
- confirme que l'ACSTA possède les outils pour faire des analyses et prendre les mesures appropriées lui permettant de poursuivre ses activités.

3.1 FINANCEMENT

BUDGET 2009

Dans le budget fédéral 2009, l'ACSTA a obtenu 355,8 M\$ pour l'exercice 2009-2010, en plus du financement annuel récurrent de 234 M\$. Grâce à ce financement, l'ACSTA peut commencer à s'attaquer aux principaux risques en 2009-2010 mais avec certaines restrictions. Puisque, à compter de l'exercice 2010-2011, le financement de l'ACSTA se limitera de nouveau au seuil de référence annuel récurrent, elle n'entreprendra pas, durant l'exercice 2009-2010, de projets exigeant un engagement pluriannuel.

Afin d'être en mesure d'appliquer entièrement ses plans quinquennaux, l'ACSTA tentera d'obtenir du gouvernement du financement additionnel pour 2010-2011 et au-delà. Ce Résumé du Plan d'entreprise s'appuie sur les niveaux de financement approuvés.

Les nouveaux projets et outils technologiques mis en œuvre dans le but de gérer les principaux risques et remettre le Canada sur la voie du renforcement de la sûreté sont présentés dans le chapitre 4.

3.2 MENACES ET RISQUES

ÉVALUATION INTERORGANISATIONNELLE DES RISQUES

Une évaluation des risques pour la sûreté aérienne a été réalisée en juillet 2008, sous la direction de Transports Canada. Des experts de l'ACSTA, du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), du Centre intégré d'évaluation des menaces (CIEM), de Sécurité publique Canada (SPC) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ont participé à l'évaluation. Les participants ont conçu et évalué des scénarios, en mettant l'accent surtout sur le terrorisme.

Les risques identifiés par le groupe ont été pris en compte dans le plan stratégique de l'ACSTA.

PROFIL DE RISQUE DE L'ACSTA

Le Profil de risque est un arrêt sur image instantané des principaux risques auxquels l'ACSTA est confrontée, c'est-à-dire les risques qui pourraient entraver sa capacité d'atteindre ses objectifs stratégiques, et des principales stratégies d'atténuation en place pour répondre aux risques identifiés à un moment donné.

Pour produire le dernier Profil de risque, l'ACSTA a organisé des tables rondes avec les membres de l'équipe de gestion de l'ACSTA où les participants avaient pour mandat de passer en revue les principaux risques et d'identifier ceux qui pourraient empêcher l'ACSTA d'atteindre ses objectifs. Le calcul des risques s'appuie sur la possibilité qu'ils se concrétisent et les répercussions possibles pour l'ACSTA.

ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Même si plusieurs mesures de sûreté aérienne ont été mises en place depuis les événements du 11 septembre, les terroristes confirmés et en herbe ont montré leur capacité d'adaptation, en utilisant d'autres tactiques.

De plus, les terroristes ont de plus en plus souvent recours à des attaques armées coordonnées, visant à tuer autant de personnes que possible, entre autres contre des infrastructures de transport en commun (par exemple l'attaque perpétrée en novembre 2008 contre le terminus Chhatrapati Shivaji à Mumbai).

Les documents de source ouverte indiquent que les terroristes partout dans le monde continuent de penser qu'un bon moyen de s'attaquer à la sûreté aérienne est de détourner un avion. Leurs tentatives ont été plus ou moins couronnées de succès.

Après chaque attaque, les autorités responsables de la sûreté aérienne doivent apporter des modifications afin d'atténuer les risques; cela peut également inspirer ou informer les terroristes en herbe, et changer l'environnement opérationnel de sûreté aérienne de l'ACSTA.

3.3 LOI ET RÈGLEMENTS

INTRODUCTION

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

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

MODÈLE DE PRESTATION DE SERVICES

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

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

RELATIONS ENTRE TRANSPORTS CANADA ET L'ACSTA

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

EXAMENS PAR DES TIERS

Le BVG a réalisé l'examen spécial des systèmes et des pratiques de l'ACSTA en 2006. Dans le même ordre d'idées, un comité consultatif a été nommé en novembre 2005 pour examiner les activités de l'ACSTA. Elle a répondu aux recommandations résultantes des deux comités dans son *Résumé du Plan d'entreprise 2007-2008 à 2011-2012*.

Durant l'exercice 2008-2009, l'ACSTA a continué à faire des progrès relativement à la mise en œuvre des recommandations des examens précités.

3.4 ÉCONOMIE ET CROISSANCE

TRAFIC INTERNATIONAL EN 2008-2009

Comme c'est le cas de la plupart des autres secteurs, le début du ralentissement économique mondial en 2008 a eu des répercussions néfastes sur l'aviation commerciale. Selon les statistiques mensuelles publiées par l'Association du transport aérien international (IATA) en décembre 2008, le volume de passagers à l'échelle internationale a diminué de 4,6 % en novembre 2008.² En Amérique du Nord, les transporteurs aériens ont subi une baisse de volume de 4,8 %, tandis qu'en Europe, les transporteurs ont subi une baisse de 3,4 %.

La situation économique de 2008 perdure en 2009. L'indice de confiance des consommateurs continue à diminuer et la fluctuation continue des marchés financiers indique que cette tendance risque de se poursuivre.

PRÉVISIONS RELATIVES AUX PASSAGERS

Selon les statistiques publiées par Transports Canada, le volume total de passagers au Canada a augmenté en moyenne de 7,3 % par an au cours des cinq dernières années. En raison du ralentissement économique mondial, le volume de passagers n'a augmenté que de 3,5 % en 2008. Transports Canada s'attend à une baisse de 5,5 % en 2009 par rapport aux données de 2008. Toutefois, cette diminution devrait être temporaire. À court ou moyen terme, le trafic aérien devrait augmenter de 1,3 à 5,1 % annuellement dans les années subséquentes. Entre 2009-2010 et 2013-2014, on s'attend à une augmentation annuelle moyenne de 2,5 % du volume de passagers.

Le financement annoncé dans le budget 2009 permettra à l'ACSTA de gérer le volume de passagers durant l'exercice 2009-2010.

AGRANDISSEMENT DES AÉROPORTS

Pour établir les besoins à long terme en matière d'immobilisations, compte tenu des prévisions récentes du volume de passagers, l'ACSTA a consulté les administrations aéroportuaires pour définir les possibilités d'agrandissement. Compte tenu du financement annoncé dans le budget 2009, l'ACSTA sera en mesure d'appuyer une partie des agrandissements planifiés durant l'exercice 2009-2010, ce qui occasionnera le déploiement d'équipements de contrôle additionnels, ainsi que la dotation de nouveaux points de contrôle ou voies de contrôle.

² <http://www.iata.org/pressroom/pr/2008-12-30-01.htm>

4 ORIENTATION STRATÉGIQUE

4.1 INTRODUCTION À LA STRATÉGIE QUINQUENNALE DE L'ACSTA

DÉTERMINANTS DE LA STRATÉGIE

L'orientation stratégique de l'ACSTA pour la période de planification quinquennale s'appuie sur divers éléments, y compris :

- le profil de risque de l'ACSTA;
- les lettres d'orientation et d'attentes du ministre des Transports, de l'Infrastructure et les Collectivités;
- le budget du gouvernement fédéral pour 2009;
- évaluation interorganisationnelle des risques;
- les trois résultats stratégiques de l'ACSTA (décrits au chapitre 2); et
- le modèle actuel de prestation de services par des tiers.

CONSIDÉRATIONS

Dans le chapitre 3 du résumé, nous avons dressé la liste des tendances internes et externes qui pourraient avoir des répercussions sur les activités de l'ACSTA au cours des cinq prochaines années. Un certain nombre de tendances ou de circonstances méritent une attention particulière en regard de la stratégie de l'ACSTA pour la période de planification quinquennale :

- les menaces continuent à évoluer;
- d'autres pays investissent massivement dans les technologies de contrôle;
- une partie de l'équipement actuellement utilisé par l'ACSTA doit être remplacé dans le cadre d'un plan de gestion du cycle de vie afin que l'ACSTA puisse continuer à assurer les normes de service existantes;
- les exigences relatives à la sûreté ont évolué depuis 2002, notamment pour les liquides, les aérosols et les gels (LAG);
- le volume de passagers diminuera en 2009-2010 et augmentera à nouveau au cours des années subséquentes.

CATÉGORIES D'ACTIVITÉ

En réponse aux principales considérations énoncées ci-dessus, l'ACSTA a conçu un plan stratégique pour la période de planification quinquennale. Dans ce chapitre, les activités et les initiatives fondées sur les risques, sur lesquelles la stratégie s'appuie, seront regroupées et classées dans les catégories suivantes :

- équipement et technologie;
- surveillance;
- sûreté à la mesure du client; et
- nouvelles activités.

4.2 RÉPERCUSSIONS DU BUDGET 2009 SUR LA PLANIFICATION DE L'ACSTA

RÉPERCUSSIONS DU FINANCEMENT

Le financement additionnel d'une année, annoncé dans le budget 2009, permettra à l'ACSTA de maintenir les normes existantes de service durant l'exercice 2009-2010 et de commencer à faire des investissements préliminaires dans la technologie et les méthodes d'exploitation pour la première année du plan stratégique quinquennal de l'ACSTA. Elle a besoin de fonds du gouvernement du Canada pour être en mesure de mener à bien le plan stratégique quinquennal.

Pour 2009-2010, l'approche de l'ACSTA à la prestation des activités prévues au mandat consistera à fournir les services de contrôle actuels des passagers et des bagages sans compromettre la sûreté et appliquer un nombre limité de nouvelles mesures de sûreté en mettant en œuvre des phases de travail désignées et distinctes pouvant être exécutées pendant l'exercice.

4.3 ÉQUIPEMENT ET TECHNOLOGIE

DESCRIPTION

L'objectif de l'ACSTA à l'égard de l'équipement et de la technologie est de se conformer aux normes internationales, de les maintenir en état de fonctionnement, de planifier en vue de l'agrandissement des aéroports et d'assurer des services de contrôle efficaces et efficaces.

CROISSANCE

Durant la période de planification, l'ACSTA appuiera les agrandissements des aéroports prévus partout au Canada. Selon des sondages récents réalisés auprès des administrations aéroportuaires, l'ACSTA devra déployer de l'équipement de nouvelles voies de CPE et d'installations de CBE au cours de la période quinquennale, en plus de doter en personnel de nouveaux points ou voies de contrôle. L'ACSTA ne peut pas appuyer tous les agrandissements planifiés en 2009-2010 puisqu'elle entreprendra des phases distinctes de travail qu'elle pourra achever durant l'exercice financier.

LA GESTION DU CYCLE DE VIE

La gestion du cycle de vie jouera un rôle encore plus important au cours des cinq prochaines années. L'équipement utilisé n'est plus fabriqué et il est de plus en plus difficile de trouver des pièces d'entretien. Par conséquent, il faut remplacer l'équipement.

La mise en réseau d'équipement de contrôle au point de CPE lui permettra de mesurer le rendement opérationnel et le rendement du système/de l'équipement, ce qui l'aidera à planifier la remise en état et l'optimisation des systèmes.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

L'acquisition et l'installation planifiée d'équipement durant la période quinquennale améliorera considérablement la capacité de détection actuelle de l'ACSTA et permettra au Canada de s'aligner avec la capacité de ses principaux partenaires internationaux, compte tenu de leurs progrès technologiques récents.

Les dispositifs de contrôle suivants seront déployés durant l'exercice 2009-2010, ce qui permettra à l'ACSTA de s'attaquer aux nouvelles menaces :

- le système de détection d'explosifs sur les passagers;
- l'équipement pour les liquides et les gels.

SYSTÈME DE TÉLÉVISION EN CIRCUIT FERMÉ (TVCF)

L'ACSTA installera le système de TVCF à quatre caméras par voie de contrôle dans les aéroports qui utilisent actuellement l'ancien système de TVCF. L'ACSTA migrera également le système de TVCF, afin de couvrir tous les aspects de ses opérations et ne pas se limiter au contrôle préembarquement.

4.4 SURVEILLANCE

DESCRIPTION

En réponse au besoin d'instaurer des mesures de contrôle plus restrictives pour les opérations de contrôle aux premières lignes, l'ACSTA a élaboré une approche stratégique quinquennale pour améliorer la surveillance du système dans les aéroports canadiens. La portée du projet d'amélioration comprend :

- trois catégories distinctes de personnel;
- un composant matériel; et
- l'amélioration d'un composant logiciel existant.

L'ensemble de ces mesures permettra d'améliorer la sûreté, l'efficacité et l'uniformité des services de contrôle de l'ACSTA et de répondre aux recommandations du BVG et du Comité d'examen quinquennal visant à améliorer la surveillance des opérations et la mesure du rendement.

AGENTS DE SURVEILLANCE, GESTIONNAIRES DES OPÉRATIONS ET AGENTS DE SERVICE

Durant l'exercice 2008-2009, l'ACSTA a créé, à titre d'essai, le poste d'agent de surveillance dans le but de surveiller les opérations aux points de contrôle.

Au cours de la période de cinq ans, l'ACSTA a l'intention de déployer des agents de surveillance et des gestionnaires des opérations supplémentaires dans des aéroports de classe I partout au Canada. L'ACSTA a l'autorisation de commencer la dotation de certains de ces postes, eu égard aux niveaux de financement approuvés. Par contre, la réalisation complète du programme de surveillance dépend du financement disponible après 2009-2010.

La surveillance accrue renforcera la présence de l'ACSTA dans les aéroports et lui permettra de mieux surveiller l'effectif des agents de contrôle et le rendement des fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA sera mieux équipée pour garantir le maintien de normes élevées sur le plan du rendement en matière de sûreté et du service à la clientèle.

La nomination d'agents de service additionnels durant l'exercice 2009-2010 permettra à l'ACSTA de continuer à fournir un service tous les jours 24 heures sur 24 au COS, afin de répondre aux besoins des aéroports qui opèrent tous les jours 24 heures sur 24 et de tenir compte des différents fuseaux horaires du Canada.

VISUALISATION DES PROCÉDURES NORMALISÉES D'EXPLOITATION (PNE)

Conformément aux recommandations du BVG et du Comité d'examen quinquennal, l'ACSTA développera, durant la période de planification, un format à jour de ses Procédures normalisées d'exploitation. En effet, elle déploiera une version électronique du document avec écran tactile, accessible en ligne, à partir de l'environnement de travail des agents de contrôle.

SYSTÈME DE COLLECTE DE DONNÉES D'APPELS ET D'INCIDENTS (CDAI)

L'ACSTA améliorera la version actuelle du système de CDAI, ce qui lui permettra d'optimiser les autres améliorations proposées en lien avec la surveillance, en répertoriant les détails concernant les incidents, les observations des agents de surveillance, les demandes de renseignements, les plaintes, les réclamations et les mises à jour. L'analyse de ces données permettra à l'ACSTA de garantir que l'information est à jour, précise, complète et qu'elle peut être diffusée. En outre, elle développera un outil qui lui permettra de détecter les tendances et de mesurer le rendement. Le logiciel jouera un rôle important et opportun pour le développement du programme d'agent de surveillance. De plus, il appuiera et facilitera les fonctions d'intervention en cas d'incident du COS.

4.5 SÛRETÉ AXÉE SUR LA CLIENTÈLE

DESCRIPTION

L'objectif de la stratégie de l'ACSTA est d'assurer le maintien et le renforcement de la sûreté et de garantir que le service à la clientèle reste l'une des principales priorités. Pour être en mesure d'obtenir les résultats voulus, l'ACSTA a l'intention de mettre en place de nouvelles mesures permettant de simplifier et d'uniformiser le processus de contrôle, et en faisant participer les voyageurs.

Au moyen des initiatives suivantes, l'ACSTA veut assurer la prestation de services axés sur la sûreté et la clientèle :

- communications proactives et intégrées;
- Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE);
- Identification positive des passagers (IPP);
- Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

COMMUNICATIONS PROACTIVES ET INTÉGRÉES

L'objectif principal des communications proactives est de réduire le nombre d'articles interdits actuellement saisis aux points de contrôle de sûreté, dans le but d'accélérer le traitement des passagers et d'améliorer la sûreté.

Les communications de l'ACSTA sont axées sur le marketing social. Il s'agit d'une approche fondée sur les preuves, laquelle détermine à quels segments de voyageurs l'ACSTA doit adresser ses communications.

L'un des principaux objectifs du plan de marketing social est d'identifier des partenaires avec lesquels l'ACSTA peut collaborer pour diffuser le message aux groupes cibles. Pour l'instant, elle a cerné trois secteurs de partenariat propices : la planification de voyages, les préparatifs de voyage et l'arrivée à l'aéroport.

SYSTÈME DE SÛRETÉ DES CARTES D'EMBARQUEMENT (SSCE)

Le SSCE est un dispositif autonome qui balayera les cartes d'embarquement dans le but de réduire les dommages collatéraux liés aux infractions à la sûreté. En outre, il recueillera des données de mesure du rendement en matière de statistiques opérationnelles comme le temps d'attente, le débit et le trafic.

Le système validera chaque carte d'embarquement munie d'un code à barres pour vérifier si l'information enregistrée dans le code à barres correspond à un vol valide et si le même code à barres n'a pas déjà été utilisé le même jour. Les passagers choisis par les transporteurs aériens pour subir un contrôle secondaire seront automatiquement signalés par le système lors de la lecture de la carte d'embarquement.

IDENTIFICATION POSITIVE DES PASSAGERS (IPP)

Les procédures d'IPP, conçues pour vérifier l'identité d'un passager et confirmer les données encodées sur les dispositifs de sûreté de la carte d'embarquement, seront combinées au processus de validation de la carte d'embarquement au point de contrôle afin d'ajouter un niveau de sûreté au système.

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2010

Durant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, l'ACSTA fournira l'équipement nécessaire pour assurer la prestation des services de contrôle dans les aéroports de la région de Vancouver, afin de composer avec l'augmentation du nombre de voyageurs et de gérer les risques associés aux événements internationaux d'envergure.

Pour assurer la prestation de ces services, il faudra temporairement transférer des agents de contrôle de partout au Canada à Vancouver, afin d'être en mesure de prolonger les heures de service des installations de contrôle existantes et de fournir des services de contrôle dans les 15 nouvelles installations temporaires, pour lesquelles l'ACSTA a conclu un contrat pour la conception et la fabrication de dix unités de contrôle portatives (UCP).

Maintenant qu'elle a reçu, dans le cadre du budget 2009, la deuxième partie des fonds réservés à la préparation des Jeux olympiques et paralympiques, l'ACSTA dispose des fonds nécessaires pour acquérir les UCP, l'équipement de contrôle et augmenter la dotation, au besoin.

4.6 NOUVELLES ACTIVITÉS

DESCRIPTION	<p>Le gouvernement du Canada a approuvé les nouvelles activités suivantes que l'ACSTA mettra en œuvre durant l'exercice 2009-2010 :</p> <ul style="list-style-type: none">• la reconnaissance des types de comportements (RTC);• le développement de la zone critique réglementée (ZCR);• le contrôle chez les exploitants des services aéronautiques à l'aéroport (ESA). <p>La capacité de l'ACSTA de mettre en œuvre ces projets dépendra de la disponibilité continue de fonds après 2009-2010.</p>
RECONNAISSANCE DES TYPES DE COMPORTEMENTS (RTC)	<p>Dans l'actuel processus de contrôle, tous les passagers sont traités également et uniformément; en d'autres termes, l'ACSTA se concentre sur la détection d'articles interdits. Dorénavant, le processus de contrôle devrait davantage être axé sur des personnes possiblement dangereuses.</p> <p>Durant la période de planification, l'ACSTA mettra en œuvre le programme de contrôle fondé sur la RTC au moyen de recherche, de la conception du programme et d'un premier projet pilote visant à mieux évaluer les exigences, les contraintes et les capacités d'un programme de RTC.</p>
ZONE CRITIQUE RÉGLEMENTÉE (ZCR)	<p>La « zone critique réglementée » comprend les zones à risque élevé dans et autour de l'aérogare, plus particulièrement les zones sensibles comme l'aire de trafic commerciale et les lieux de rassemblement des bagages enregistrés qui seront chargés à bord de l'aéronef. En 2009-2010, en guise d'étape préliminaire du projet de la ZCR, l'ACSTA établira un prototype à un ou deux aéroports de classe I prioritaires. Le personnel sera présent à tous les points d'accès pour contrôler, en continu, des non-passagers, de façon aléatoire. L'ACSTA contrôlera également les occupants des véhicules et les véhicules qui entrent dans la ZCR. Des lecteurs de CIZR seront installés à chaque point d'accès pour valider l'identité des non-passagers. Pour 2009-2010, l'ACSTA entreprendra seulement des phases distinctes de travail du projet de la ZCR qui pourront être achevées durant l'exercice financier.</p>
EXPLOITANT DES SERVICES AÉRONAUTIQUES À L'AÉROPORT (ESA)	<p>Sous la direction de Transports Canada, l'ACSTA procédera au contrôle des passagers et des bagages aux installations des ESA lorsqu'un grand nombre de passagers décollent des aéroports de classe I à bord d'un gros aéronef. En 2009-2010, l'ACSTA a l'intention d'acquérir l'équipement de contrôle mobile lui permettant d'assurer des services de contrôle mobiles. Elle aura besoin de fonds durant l'exercice 2010-2011 et au-delà pour mettre en œuvre des services de contrôle de sûreté au moyen de l'équipement mobile. À long terme, si elle obtient les fonds additionnels, l'ACSTA prévoit exploiter des points de contrôle mobiles avancés dans chaque aéroport de classe I.</p>

4.7 CONCLUSION

CONCLUSION	<p>Les initiatives énoncées dans le présent chapitre font partie du plan de mise en œuvre de la stratégie opérationnelle de l'ACSTA pour la période de planification quinquennale. Pour l'exercice 2009-2010, l'ACSTA dispose du financement nécessaire pour exécuter sa stratégie prévue; toutefois, la suite de l'exécution de la stratégie quinquennale dépendra du financement disponible à partir de l'exercice 2010-2011. L'ACSTA cherchera à obtenir des fonds additionnels pour l'exercice 2010-2011 et les exercices subséquents, afin d'être en mesure de remplir son mandat sans créer des retards et des désagréments majeurs aux voyageurs, aux compagnies aériennes et aux aéroports. En parallèle, elle respectera les engagements que le gouvernement du Canada a pris dans le budget fédéral 2009, c'est-à-dire apporter des améliorations aux opérations de l'ACSTA, notamment prendre de nouvelles mesures de sûreté, acquérir de l'équipement de contrôle perfectionné, conforme aux normes internationales, et d'autres technologies, et offrir une formation complémentaire aux agents de contrôle, afin d'accroître la sûreté et l'efficacité des services de contrôle. Les nouvelles mesures de sûreté qu'elle commencera à instaurer durant l'exercice 2009-2010 (c.-à-d., la RTC, la ZCR et l'ESA) ne pourront être entreprises actuellement que par phases spécifiques de travail qui peuvent être achevées durant l'exercice financier.</p>
-------------------	---

5 ANALYSE FINANCIÈRE

5.1 INTRODUCTION

RÉSUMÉ DU FINANCEMENT DE L'ACSTA

Le niveau de référence nominal annuel de l'ACSTA est de 234,4 M\$. Toutefois, pour la majorité des années depuis la création de l'ACSTA, ce montant se retrouve bien en deçà du seuil des exigences annuelles pour la prestation de services de contrôle obligatoire des passagers et des bagages aux aéroports désignés au Canada. Pour régler ce problème, des crédits parlementaires supplémentaires au-delà du niveau de référence nominal annuel ont permis de porter le financement total de l'ACSTA des dernières années à un niveau excédant 450 M\$ par année.

Le total des crédits parlementaires de l'ACSTA au chapitre de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement pour la période 2002-2003 à 2008-2009 peut se résumer comme suit :

Crédits parlementaires <i>(Sommes exprimées en millions de dollars)</i>	Total - 5 ans 2002/03-2006/07	2007/08	2008/09	Total
Fonctionnement	1,311 \$	389 \$	378 \$	2,078 \$
Investissement	643 \$	48 \$	57 \$	748 \$
Total	1,954 \$	437 \$	435 \$	2,826 \$

Le budget fédéral de 2009 contient un montant de 355,8 M\$ accordé en plus du niveau de référence nominal annuel de l'ACSTA de 234,4 M\$ et du report de fonds pour les actifs immobilisés provenant de 2008-2009 de 28,1 M\$. Les nouvelles ressources supplémentaires ne sont pas accordées au-delà de 2009-2010. Pour 2009-2010, l'approche à la prestation des activités prévues au mandat de l'ACSTA consistera à fournir les services de contrôle des passagers et des bagages actuellement fournis sans compromettre la sûreté et appliquer un nombre limité de nouvelles mesures de sûreté (notamment les ESA et les ZCR). Ceci se fera en mettant en oeuvre des phases de travail désignées et distinctes pouvant être entièrement exécutées pendant l'exercice financier.

Le plan financier des dépenses de fonctionnement et d'investissement de 2009-2010 met l'accent sur les acquisitions d'actifs immobilisés prioritaires en 2009-2010 conformes au budget fédéral de février 2009. Les facteurs clés de succès considérés lors de l'élaboration du plan financier 2009-2010 peuvent être résumés comme suit :

- assurer des activités de contrôle efficaces et sans interruption ne diminuant pas la valeur de la sûreté;
- traiter les vulnérabilités clés et aligner les mesures de sûreté selon les risques;
- assurer l'interopérabilité nationale et internationale des aéroports en harmonisant les mesures de sûreté et les technologies du Canada à celles des principaux partenaires internationaux;
- en raison de l'incertitude du financement pour les exercices suivant celui de 2009-2010, les investissements porteront sur les éléments et phases de projet distincts qui peuvent être achevés de façon responsable au cours de l'année, c.-à-d. sans réaffectation des engagements contractuels et financiers pour lesquels des ressources au cours des exercices futurs ne peuvent être garanties.

Les dépenses réelles de 2007-2008, les dépenses prévues en 2008-2009 et l'état du financement pour la période de planification de 2009-2010 à 2013-2014 peuvent se résumer comme suit :

TABLEAU 1
Plan financier
Dépenses d'investissement
et de fonctionnement

(Sommes exprimées en millions de dollars)

	2007/08 Montant réel	2008/09 Prévision	2009/10 Budget	2010/11 Planifié	2011/12 Planifié	2012/13 Planifié	2013/14 Planifié	Total sur cinq ans 2009/10 - 2013/14
Dépenses de fonctionnement	392 \$	377 \$	489 \$	235 \$	235 \$	235 \$	235 \$	1,429 \$
Dépenses d'investissement	48	50	124	-	-	-	-	124
Produits d'intérêts, gain de change et variations nettes de l'inventaire/frais payés d'avance	-3	-2	5	-1	-1	-1	-1	1
Excédent	-	10	-	-	-	-	-	-
Total	437 \$	435 \$	618 \$	234 \$	234 \$	234 \$	234 \$	1,554 \$

**OBLIGATION DE
RENDRE COMPTE :
NIIF**

En mars 2009, le Conseil des normes comptables (CNC) du Canada a émis un exposé-sondage, « Adoption des NIIF au Canada II », sur le projet du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) afin de clarifier la source des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les organisations régies par le gouvernement, comme l'ACSTA. Parmi les options possibles contemplées (bien que sujettes au changement) par le CCSP, l'ACSTA aurait le choix de sélectionner soit le Manuel de comptabilité de l'ICCA pour le secteur public ou les Normes internationales d'information financière (NIIF) comme guide de comptabilité pour les exercices financiers commençant le 1er janvier 2011 ou après. L'ACSTA a l'intention de préparer ses états financiers en fonction des NIIF pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2012 et divulguera les chiffres comparatifs pour 2011.

Le plan de transition de l'ACSTA aux NIIF comporte trois phases : planification, élaboration et mise en application. L'étape planification, maintenant complétée, comprenait l'établissement d'une structure officielle de gouvernance du projet. Cette structure de gouvernance comprend un comité de direction composé de membres de la direction des Finances, des Ressources humaines, de la Technologie et des Opérations. De plus, une équipe multidisciplinaire des NIIF a été établie et est appuyée par des conseillers externes. Pendant cette phase, l'ACSTA a préparé des études d'impact de haut niveau comprenant les principales différences entre les PCGR canadiens et les NIIF.

La phase d'élaboration comprend la préparation d'études d'impact détaillées sur des aspects particuliers des états financiers. Chaque étude indique les répercussions possibles du transfert aux NIIF pour les conventions comptables, les rapports financiers, les processus opérationnels, les systèmes de la technologie de l'information et les contrôles internes. De plus, les études comprennent une évaluation préliminaire des choix en matière de conventions comptables et les règles et pratiques de transition en NIIF 1, *Première adoption des Normes internationales d'information financière*.

La phase de mise en oeuvre débutera au début de 2009 dans le but d'appliquer les mesures de suivi identifiées au cours de la phase d'élaboration. Les étapes clés identifiées dans le plan de mise en oeuvre comprennent la préparation d'un bilan d'ouverture fondé sur les NIIF pour le 1er avril 2010 et des chiffres établis selon les NIIF pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 qui pourront être utilisés comme point de comparaison pour les premiers états financiers complets de l'ACSTA basés sur les NIIF qui seront préparés pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2012.

L'ACSTA a fourni de la formation aux employés clés et continuera de fournir de la formation périodique tout au long de la transition. Des mises à jour régulières sur l'état du plan de transition seront présentées au Comité de vérification et au Conseil d'administration.

5.2 PRÉVISIONS POUR L'EXERCICE 2008-2009 ET PLAN FINANCIER 2009-2010 À 2013-2014

5.2.1 BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Le tableau 2 résume les dépenses actuelles de fonctionnement pour 2007-2008, les prévisions et le budget de fonctionnement pour 2008-2009 et le budget de fonctionnement 2009-2010 à 2013-2014 par catégorie principale de dépenses.

TABLEAU 2
Plan de fonctionnement
par catégorie principale
de dépenses

(sommes exprimées en milliers de dollars)

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES

Paiements versés aux fournisseurs de services
de contrôle

288,493 \$ 259,676 \$ 251,859 \$ 317,623 \$ 151,598 \$ 151,598 \$ 151,598 \$ 151,598 \$ 924,015 \$

Formation et certification

7,959 8,207 8,554 9,558 3,466 3,466 3,466 3,466 23,422

Uniformes et autres coûts connexes

5,617 7,379 6,699 7,348 3,988 3,988 3,988 3,988 23,300

EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT

Entretien de l'équipement

24,963 \$ 30,711 \$ 32,684 \$ 40,852 \$ 16,528 \$ 16,528 \$ 16,528 \$ 16,528 \$ 106,964 \$

Pièces de rechange et entreposage

4,488 5,217 5,869 3,632 2,999 2,999 2,999 2,999 15,628

Produits non durables

1,656 2,646 2,737 3,091 2,120 2,120 2,120 2,120 11,571

CARTES D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES (CIZR)

Coûts liés aux cartes et à l'inscription

577 \$ 300 \$ 937 \$ - \$ - \$ - \$ - \$ - \$ - \$

Entretien de l'équipement et de l'application

312 202 750 1,933 1,120 1,120 1,120 1,120 6,413

COÛTS ADMINISTRATIFS DIRECTS ET SERVICES GÉNÉRAUX

Coûts liés au personnel

33,890 \$ 37,493 \$ 41,849 \$ 56,939 \$ 33,148 \$ 33,148 \$ 33,148 \$ 33,148 \$ 189,531 \$

Services professionnels

6,291 8,084 6,611 13,302 2,720 2,720 2,720 2,720 24,182

Frais de bureau et informatiques

2,733 2,664 2,482 2,915 2,115 2,115 2,115 2,115 11,375

Frais de déplacement et autres coûts

opérationnels connexes

2,986 3,095 3,624 11,696 2,882 2,882 2,882 2,882 23,224

Communications et sensibilisation du public

2,628 1,894 1,705 3,171 1,690 1,690 1,690 1,690 9,931

Autres frais administratifs

9,395 9,040 11,586 16,079 9,980 9,980 9,980 9,980 55,999

Total des dépenses de fonctionnement 391,987 \$ 376,608 \$ 377,946 \$ 488,139 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 1,425,555 \$

Produit d'intérêts, gain de change et variations
nettes de l'inventaire/frais payés d'avance

-2,713 \$ -643 \$ - \$ 5,621 \$ - \$ - \$ - \$ - \$ 5,621 \$

Excédent

- 2,211 - - - - - - -

Total du budget de fonctionnement 389,274 \$ 378,176 \$ 377,946 \$ 493,760 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 234,354 \$ 1,431,176 \$

À noter : Les prévisions pour 2008-2009 comprennent une réaffectation de 230 m\$ des dépenses d'investissement aux dépenses de fonctionnement. Ces dépenses ont initialement été prévues à titre de dépenses d'investissement, mais ont été considérées comme étant des dépenses de fonctionnement en raison de la nouvelle politique sur les investissements de l'ACSTA.

5.2.2 SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES

PAIEMENTS VERSÉS AUX FOURNISSEURS DE SERVICES DE CONTRÔLE

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont été plus élevés que ce qui a été prévu au budget en raison de la pression à la hausse des salaires des agents de contrôle. L'ACSTA a mis en œuvre des mesures de réduction des coûts et a utilisé les économies réalisées dans d'autres secteurs de l'organisation pour financer le budget supplémentaire requis pour les paiements aux fournisseurs de services de contrôle afin d'assurer la conformité à toutes les exigences réglementaires.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle comprennent les salaires et avantages sociaux des agents de contrôle et les coûts fixes et variables pour les fournisseurs de services de contrôle. Le taux de facturation et le nombre d'heures de contrôle sont les deux principales variables ayant une incidence sur le poste des dépenses.

Salaires

Le modèle d'établissement des coûts de contrôle a intégré les répercussions de la récente convention collective signée entre les syndicats des agents de contrôle et les principaux fournisseurs de services de contrôle embauchés par l'ACSTA. Les ententes comprennent des mesures en vue de stabiliser de la main d'œuvre ainsi que des hausses salariales annuelles standards pour régler les questions des salaires peu élevés et le taux élevé d'attrition dans ce secteur. L'uniformisation des salaires des agents de contrôle partout au Canada se fera d'ici avril 2010.

Heures de contrôle

Les principaux facteurs ayant une incidence sur les heures de contrôle sont les suivants :

- la diminution du nombre de passagers prévu de 5,5 % pour 2009-2010;
- les projets d'agrandissement des aéroports qui sont conformes au plan de déploiement des investissements de l'ACSTA sur un an;
- l'établissement de projets pilotes relatifs aux ZCR à un ou deux des plus grands aéroports de classe I et acquérir de nouveaux autobus mobiles de contrôle pour assurer une capacité de contrôle des passagers et des bagages aux exploitants de services aéronautiques;
- les plans de sûreté axés sur la clientèle comprenant le SSCE et le projet d'identification positive des passagers; et
- les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 nécessitant une augmentation du nombre d'agents de contrôle et d'heures de contrôle.

Coûts fixes et variables pour les fournisseurs de services de contrôle

De récentes négociations liées aux prolongations de contrat avec les fournisseurs de services de contrôle ont entraîné une hausse globale des frais fixes, des frais de gestion et des coûts du paiement au rendement pour l'exercice 2009-2010.

FORMATION ET CERTIFICATION

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses étaient les mêmes que celles approuvées dans le budget.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les principales variables ayant des répercussions sur le budget de formation se résument comme suit :

- les exigences de formation supplémentaires pour la nouvelle technologie qui sera mise en œuvre au cours de la première année de la période de planification;
- les besoins de formation de base et avancée pour les nouveaux postes d'agents de contrôle prévus pour faire face à l'agrandissement des aéroports, ainsi que le contrôle des non-passagers et des véhicules reliés aux projets pilotes relatifs aux ZCR;
- des coûts de formation spécialisée supplémentaires sont prévus en prévision des Jeux olympiques et paralympiques de 2010; et
- l'élaboration d'un cadre de formation pour mettre en œuvre l'initiative de RTC.

UNIFORMES ET AUTRES COÛTS CONNEXES

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses globales pour les uniformes et les autres coûts liés au contrôle étaient plus élevés que prévu. Les coûts des installations étaient plus élevés que prévu en raison de la hausse imprévue du coût par pied carré d'espace loué. Les autres coûts rattachés au contrôle étaient plus élevés en raison de la nouvelle politique sur les investissements, car certains articles étaient originalement prévus au budget à titre de dépenses d'investissement.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Le coût des uniformes correspond au nombre croissant d'agents de contrôle pour gérer l'augmentation du volume de passagers, l'agrandissement des aéroports et les nouvelles activités décrites ci-dessus.

Les autres coûts liés au contrôle englobent le besoin accru d'espace aux aéroports afin d'accueillir les agents de contrôle supplémentaires.

5.2.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses pour l'exercice 2008-2009 étaient plus basses que prévu en raison de rabais négociés avec les principaux fournisseurs de services d'entretien, de sanctions au titre du rendement imposées à certains fournisseurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs et de dépenses moins élevées que prévu pour les essais et l'évaluation, car certaines de ces dépenses ont été capitalisées.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Au cours du prochain exercice, les coûts de l'entretien de l'équipement engloberont :

- le déploiement prévu d'autres pièces d'équipement;
- la hausse prévue des frais d'entretien par jour d'un fournisseur important de services d'entretien de l'équipement;
- la formation des fournisseurs de services d'entretien sur de nouvelles plateformes technologiques;
- la mise en œuvre de réseaux de mesure et de surveillance du rendement aux aéroports; et
- l'équipement supplémentaire pour les ESA, le contrôle de l'accès des non-passagers et des véhicules, et les ZCR prototypes.

PIÈCES DE RECHANGE

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses pour les pièces de rechange pour 2008-2009 étaient légèrement moins élevées que prévu. À la suite d'une évaluation des niveaux actuels d'inventaire et des exigences prévues, les fonds non affectés ont été transférés aux autres priorités rattachées à la technologie.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les coûts des pièces de rechange comprennent l'augmentation nécessaire du nombre de trousseaux de pièces de rechange pour répondre aux besoins liés aux pièces supplémentaires prévues ainsi qu'à la nouvelle technologie.

PRODUITS NON DURABLES

PLAN FINANCIER 2009-2010

Le budget du prochain exercice prend en considération le déploiement prévu du nouvel équipement de détection des traces d'explosifs qui nécessitera des produits non durables.

5.2.4 CIZR

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les coûts totaux étaient inférieurs au plan en raison d'un retard dans la mise en œuvre de la nouvelle technologie de la CIZR. La mise en œuvre aura lieu lors du prochain exercice.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Puisque l'inventaire de la CIZR est suffisant pour répondre aux besoins au cours du prochain exercice, la direction ne prévoit pas d'acheter des cartes supplémentaires en 2009-2010.

Les coûts d'entretien tiennent compte du déploiement de la phase II du programme de la CIZR qui sera effectué aux points d'accès de certains aéroports de classe I où le personnel a accès aux ZCR.

5.2.5 COÛTS ADMINISTRATIFS DIRECTS ET SERVICES GÉNÉRAUX

COÛTS LIÉS AU PERSONNEL

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les coûts liés au personnel pour 2008-2009 étaient moins élevés que planifié en raison de la dotation plus lente que prévue des agents de surveillance et d'autres postes au sein de l'organisation.

Toutefois, les coûts liés au personnel ont été compensés par une augmentation de la main-d'œuvre temporaire embauchée pour les périodes de pointes afin de combler temporairement les emplois difficiles à combler de façon permanente en raison d'un faible taux de réponse à la demande de proposition (DP) pour les services de recrutement requis par l'ACSTA.

Les coûts de perfectionnement étaient plus élevés que prévu pour la formation de réanimation cardio-respiratoire (RCR) et de premiers soins pour les employés régionaux et la formation offerte en préparation pour la mise en œuvre des NIF. Les frais d'adhésion à un ordre professionnel et les droits pour les cours de l'académie de l'ACSTA étaient aussi plus élevés que ce qui a été prévu au budget.

PLAN FINANCIER 2009-2010

L'ACSTA prévoit une augmentation du nombre d'ETP pour appuyer les activités de base et les nouvelles activités planifiées. La prévision comprend :

- une augmentation principalement pour la direction générale de la Technologie afin d'assurer la gestion appropriée des projets et des programmes, pour appuyer les nouveaux projets d'investissements et la mise en œuvre d'améliorations à la sûreté pour les ZCR et les ESA.
- l'ajout d'agents de surveillance, de gestionnaires des opérations et d'agents de service au COS.

SERVICES PROFESSIONNELS

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses pour les services professionnels étaient plus élevées que ce qui a été prévu en 2008-2009. L'augmentation était principalement due à un nombre plus élevé que prévu de vérifications internes effectuées, la mise en œuvre de la politique sur les assistants numériques personnels (PDA), la remise en état du processus administratif pour la direction générale de la Finance, diverses études de faisabilité et les recommandations de l'examen.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les services professionnels devront appuyer de nombreuses initiatives prévues pour le prochain exercice dont : la mise en œuvre du plan de déploiement des actifs immobilisés, l'élaboration et le déploiement d'un programme d'apprentissage et de perfectionnement à l'appui du plan de déploiement des actifs immobilisés, et les activités de contrôle aux ESA et lors des Jeux olympiques et paralympiques de 2010.

FRAIS DE BUREAU ET INFORMATIQUES

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses étaient les mêmes que celles approuvées dans le budget.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les frais de bureau et informatiques considèrent la croissance des activités de contrôle, le nombre d'ETP et les initiatives de sûreté supplémentaires planifiées pour l'an prochain.

FRAIS DE DÉPLACEMENT ET AUTRES COÛTS OPÉRATIONNELS CONNEXES

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les frais de déplacement et autres coûts opérationnels connexes étaient moins élevés que prévu puisque moins de déplacements étaient nécessaires pour se rendre à l'administration centrale et dans les régions et pour le projet de la phase II de la CIZR, et ce, en raison d'un retard du renouvellement de l'application.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Les dépenses prévues pour les frais de déplacement et autres coûts opérationnels connexes tiennent compte de l'augmentation des exigences de déplacement pour appuyer le déploiement des actifs immobilisés, le programme des agents de surveillance, les Jeux olympiques et paralympiques de 2010, la publication des *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE) dans un format Web d'écran tactile dans les aéroports, la mise en œuvre des nouvelles mesures de sûreté aux points de contrôle des ZCR et la prestation de nouveaux programmes de formation pour appuyer le déploiement du plan d'investissement.

COMMUNICATIONS ET SENSIBILISATION DU PUBLIC

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les dépenses étaient les mêmes que celles approuvées dans le budget.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Le budget de 2009-2010 tient compte de l'élaboration d'une stratégie de communication ciblée et fondée sur des preuves. Cela comprendra des coûts pour les publicités dans les médias, les communications électroniques, l'analyse des recherches et les salons professionnels.

AUTRES FRAIS ADMINISTRATIFS

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

D'autres frais administratifs étaient moins élevés que prévu en raison :

- des retards dans la dotation des postes d'agents de surveillance, ce qui a eu des répercussions sur les besoins pour des installations régionales;
- des dépenses d'assurance inférieures en raison des conditions de marché favorables;
- des économies imprévues au niveau des dépenses de réseau et de téléphonie réalisées au cours de processus concurrentiel; et
- des revenus d'intérêt non prévus.

PLAN FINANCIER 2009-2010

D'autres coûts administratifs ont été budgétés à la hausse en raison :

- d'espaces de travail supplémentaires et coûts de réseau et de téléphonie connexes pour accueillir les ETP, l'équipement et les projets de technologie supplémentaires et les activités opérationnelles connexes.
- d'augmentations anticipées des primes d'assurance; et
- d'améliorations au système actuel de Collecte des données d'appels et d'incidents (CDAI).

5.3 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Le tableau 3 résume les acquisitions d'actifs immobilisés réels de 2007-2008, les prévisions de 2008-2009, le budget prévu dans le Plan d'entreprise de 2008-2009 et le budget d'investissement en actifs immobilisés de 2009-2010 par principales catégories.

Le budget d'investissement original de 2008-2009 de 83,0 M\$ a été ajusté afin de refléter le report de fonds tardif d'investissements de 2,4 M\$ de 2007-2008 et le report de fonds d'investissement de 28,1 M\$ à l'exercice financier 2009-2010. Le budget d'investissements révisé pour 2008-2009 était de 57,3 M\$.

Il n'y a pas de financement approuvé des dépenses d'investissement pour les exercices financiers débutant le 1^{er} avril 2010 et suivants. Par conséquent, aucune analyse financière n'est fournie pour les exercices financiers de 2010-2011 à 2013-2014.

TABLEAU 3
Plan d'investissement
par principales catégories

(sommes exprimées en milliers de dollars)

	2007/08 Montant réel	2008/09 Prévisions	2008/09 Plan d'entreprise	2009/10 Budget	2010/11 Planifié	2011/12 Planifié	2012/13 Planifié	2013/14 Planifié	Total - 5 ans 2009/10 - 2013/14
Dépenses d'investissement									
OPÉRATIONS DE CONTRÔLE									
Équipement de SDE									
Équipement de CPE et installation	3,844 \$	6,257 \$	6,412 \$	60,243 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	60,243 \$
Équipement de CBE et installation	29,808	36,687	38,664	43,625	-	-	-	-	43,625
	33,652	42,944	45,076	103,868	-	-	-	-	103,868
CNP ET CIZR									
Équipement de CNP	1	-	-	4,357	-	-	-	-	4,357
CIZR	4,717	1,002	3,261	2,360	-	-	-	-	2,360
	4,718	1,002	3,261	6,717	-	-	-	-	6,717
	38,370 \$	43,946 \$	48,337 \$	110,585 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	110,585 \$
ÉQUIPEMENT NON LIÉ AUX SDE									
Systèmes de sûreté	7,189	5,168	8,344	8,948	-	-	-	-	8,948
Mobilier et équipement	2,293	800	623	4,948	-	-	-	-	4,948
	9,482 \$	5,968 \$	8,967 \$	13,896 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	13,896 \$
Total des dépenses d'investissement	47,852 \$	49,914 \$	57,304 \$	124,481 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	124,481 \$
Excédent	-	7,651	-	-	-	-	-	-	-
Autres items*	(173)	(490)	-	-	-	-	-	-	-
Total du budget d'investissement	47,679 \$	57,075 \$	57,304 \$	124,481 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	124,481 \$

* Comporte les versements initiaux pour l'équipement affectés aux achats de l'exercice courant.

5.3.1 ÉQUIPEMENT DE SDE

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les investissements des SDE ont été inférieures aux prévisions principalement en raison d'événements imprévus qui ont nui à la capacité de l'ACSTA de finaliser son plan de déploiement des actifs immobilisés de 2008-2009. Des retards hors du contrôle de l'ACSTA se sont produits dans les projets d'agrandissement des aéroports et ont contribué à repousser le début des projets à la fin de l'été et à réaffecter les fonds aux années subséquentes. De plus, un retard dans l'approbation du plan d'entreprise de l'ACSTA a réduit la capacité de l'ACSTA à mettre en œuvre des projets d'investissements au début de l'exercice.

- En raison de l'agrandissement des aéroports de Calgary et de Winnipeg, l'acquisition d'équipement pour les Jeux olympiques et paralympiques et les autres projets de SDE, et les 28,1 M\$ qui avaient été affectés aux projets d'investissements ont été reportés à l'exercice 2009-2010.
- Une demande additionnelle de report de fonds d'investissements de 6,9 M\$, reliée principalement aux projets de SDE aux aéroports de Calgary et de Vancouver, pour 2009-2010 n'a pas encore été approuvée.

PLAN FINANCIER 2009-2010

La totalité du budget d'investissement d'un an est affectée à l'achat et au déploiement d'équipement pour les SDE puisque 83 % des dépenses d'investissement prévues seront attribués à cette activité.

- Le plan d'investissement pour 2009-2010 a été établi dans le cadre d'une stratégie quinquennale détaillée et prend en considération les projets les plus risqués qui pourraient être achevés avant la fin de 2009-2010.

5.3.2 PROGRAMMES DE LA CIZR ET DU CNP

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les investissements pour le programme de la CIZR ont été inférieures aux prévisions en raison du retard dans le développement de logiciels mis à niveau pour la phase I du projet CIZR.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Le plan financier des programmes de la CIZR et du CNP tient compte du fait que l'ACSTA continuera à administrer ses programmes actuels de CIZR et de CNP et dirigera le développement de ZCR, qui comprendront la CIZR et le CNP.

5.3.3 ÉQUIPEMENT NON LIÉ AUX SDE

ANALYSE DES ÉCARTS 2008-2009

Les investissements non affectés aux SDE ont été plus basses que prévu, car certains projets, comme le système de projection d'images de menaces (Système de TIP), le système de gestion d'apprentissage et le système de gestion de l'organisation et des pratiques ont été retardés au prochain exercice pour des raisons hors du contrôle de l'ACSTA ou en raison de la décision de la direction de réaligner certains projets.

PLAN FINANCIER 2009-2010

Le plan d'investissement de l'équipement non lié aux SDE prend en compte les besoins opérationnels actuels ainsi que l'équipement nécessaire pour améliorer la sûreté (système de collecte des données d'appels et d'incidents (CDAI) et la visualisation des Procédures normalisées d'exploitation (PNE)).

GLOSSAIRE

AC	Agent de contrôle : un employé du fournisseur de services de contrôle qui exécute la prestation des services de contrôle
ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Administration aéroportuaire	L'exploitation d'un aéroport répertorié dans la liste de la <i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i> .
Aéroports de classe I	Les aéroports dont le volume annuel de passagers dépasse un million de personnes ou qui comporte un degré élevé de risque ou de danger
Aéroports de classe II	Les aéroports présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : <ul style="list-style-type: none">• un volume annuel de passagers qui dépasse 200 000 personnes;• un degré de risque ou de danger moyen;• est le principal aéroport d'une capitale provinciale ou territoriale;• est une escale de vols internationaux se dirigeant vers des aéroports de classe I ou II
Aéroports désignés	Les 89 aéroports dans lesquels l'ACSTA est responsable de la prestation de services de contrôle, en vertu du règlement
BVG	Bureau du vérificateur général
CBE	Contrôle des bagages enregistrés : le contrôle des bagages enregistrés à l'aide d'un matériel de détection d'explosifs
CDAI	Collecte de données d'appels et d'incidents
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées : une carte d'identité délivrée à tous les employés autorisés à pénétrer dans les zones réglementées des aéroports de classe I et II
CNP	Contrôle des non-passagers : le contrôle de non-passagers sélectionnés qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les équipages de vol, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel d'entretien et de construction, les bagagistes et le personnel des concessions.
COS	Centre des opérations de la sûreté
CPE	Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels
DP	Demande de propositions
EEl	Engin explosif improvisé
ESA	Exploitant de services aéronautiques : installations à part de l'aérogare d'un aéroport d'où décollent plusieurs aéronefs nolisés, privés ou gouvernementaux
ETP	Équivalents temps plein

GLOSSAIRE

Fournisseur de services de contrôle

Entreprise ayant conclu une entente avec l'ACSTA pour fournir des services de CPE, CBE et autres services de contrôle

IPP

Identification positive des passagers : procédures visant à établir l'identité du passager et un lien positif avec les données consignées dans la carte d'embarquement du passager

LAG

Liquides, aérosols et gels

LGFP

Loi sur la gestion des finances publiques

NIIF

Normes internationales d'information financière

PDM

Portique de détection de métal

PNE

Procédures normalisées d'exploitation

RTC

Reconnaissance des types de comportements : une méthodologie de contrôle ayant recours à des principes de sécurité axés sur les risques pour contrôler les passagers et déterminer ceux qui ont des intentions malveillantes

SDE

Système de détection d'explosifs : systèmes manuels ou automatisés utilisés surtout pour détecter des explosifs dans les bagages de cabine ou les bagages enregistrés

SSCE

Système de sûreté des cartes d'embarquement : dispositif autonome qui contrôle les cartes d'embarquement dans le but de valider l'information contenue dans le code à barres

TVCF

Télévision en circuit fermé

UCP

Unité de contrôle portative

XRT

X-ray Tutor

ZCR

Zone critique réglementée : comprend les zones les plus à risque dans et autour des aéroports (p. ex., l'aire de trafic commerciale et le lieu de rassemblement des bagages enregistrés qui seront chargés à bord d'un aéronef)