



# ALLER DE L'AVANT

Rapport annuel de 2010

**Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web à l'adresse :**

[www.acsta.gc.ca](http://www.acsta.gc.ca) (version complète)  
or [m.acsta.gc.ca](http://m.acsta.gc.ca) (version mobile)

**Coordonnées :**

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien  
99, rue Bank, 13<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1 (888) 294-2202

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : [correspondence@catsa-acsta.gc.ca](mailto:correspondence@catsa-acsta.gc.ca)

La présente publication est imprimée et reliée au Canada

Numéro de catalogue CC401-2010F-PDF

ISBN 978-1-100-94424-1





EYAD  
Canada

# **TABLE DES MATIÈRES**



*Agents de contrôle Polena, Jefferson, Rameeta et Jason*

Qui nous sommes	<b>04</b>
Ce que nous faisons	<b>06</b>
Message du président du Conseil d'administration	<b>08</b>
Message du président et chef de la direction	<b>10</b>
Survol de l'ACSTA	<b>12</b>
Points saillants de 2010	<b>14</b>
Le contrôle de sûreté d'hier à aujourd'hui – 10 secteurs qui ont changé	<b>16</b>
Notre équipe	<b>18</b>
Notre Conseil d'administration	<b>24</b>
Notre équipe de la haute direction	<b>26</b>
Sommaire du rendement	<b>32</b>
Préparer l'avenir	<b>38</b>
Rapport de gestion	<b>40</b>
États financiers vérifiés	<b>59</b>
Rapports sur les résultats	<b>83</b>
Gouvernance de la société	<b>87</b>
Glossaire	<b>93</b>

# QUI NOUS SOMMES

## **VALEURS** ÉQUITÉ LOYAUTÉ RESPONSABILISATION INTÉGRITÉ RESPECT

L'ACSTA a été créée afin de protéger les Canadiens. Notre équipe est déterminée à assumer ses responsabilités et à réaliser sa mission. Au cours de nos huit années d'existence, nous avons continuellement cherché à améliorer le contrôle de la sûreté aérienne au Canada. En 2009-2010, l'introduction de nouvelles technologies a été un thème récurrent. Grâce à leur dévouement, leur travail d'équipe et leurs partenariats, nos employés ont affiché un rendement remarquable.

### **MISSION**

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

### **VISION**

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

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État canadienne qui a été créée en avril 2002 afin d'assurer le contrôle de la sûreté aérienne. Qu'il s'agisse de notre direction nationale ou de nos agents de contrôle dans les aéroports, le personnel de l'ACSTA a comme mission d'offrir des services de contrôle qui sont :

#### **EFFICACES**

Pour l'ACSTA, la sûreté est le premier objectif. Avant toute chose, ce qui est le plus important est que nos technologies de contrôle, les exploitants et les procédures qu'ils suivent détectent des articles représentant des menaces potentielles à la sûreté aérienne et fassent en sorte qu'elles ne soient pas apportées à bord d'un aéronef.

#### **EFFICIENTS**

Être efficace signifie trouver les moyens les plus rentables de fournir le meilleur service possible. L'efficacité est un aspect important de la structure organisationnelle de notre organisation, des investissements dans la nouvelle technologie et de l'évolution des procédures de contrôle.

#### **UNIFORMES**

Depuis le début, l'ACSTA s'efforce d'offrir un contrôle de sûreté uniforme dans l'ensemble du Canada. Cela ne signifie pas que les procédures de contrôle seront identiques partout et en tout temps – il faut tenir compte des conditions locales ainsi que des divergences dans le niveau de menace.

#### **DANS L'INTÉRÊT DU PUBLIC**

Bien que la sûreté soit la principale priorité de l'ACSTA, l'organisation cherche à répondre aux attentes des voyageurs en ce qui a trait aux services en leur offrant une expérience de contrôle de la sûreté qui soit la plus sécuritaire possible.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> La portée du critère de sûreté « dans l'intérêt du public » a été définie plus précisément dans les rapports sur les résultats. Dans le cadre de l'élaboration de l'Architecture d'activités de programme de l'organisation, l'ACSTA cherchera à donner des précisions sur la portée de ce résultat législatif dans le futur.

#### **Gouvernance et partenariats**

L'ACSTA est dirigée par un Conseil d'administration composé d'experts de la gouvernance, de l'administration publique, de l'entreprise privée, de l'aviation, du transport et de la sûreté. Notre président et chef de la direction ainsi que l'équipe de la haute direction dirigent les activités quotidiennes de l'ACSTA, y compris l'effectif de l'ACSTA à Ottawa et nos groupes régionaux de prestation des services.

L'ACSTA travaille de près avec Transports Canada, des partenaires de l'industrie aéronautique et des fournisseurs de services de contrôle des 89 aéroports désignés du Canada. Nos agents de contrôle sont les représentants de l'ACSTA auprès du public et leur rendement est essentiel à notre mission. Ensemble, nous favorisons une culture organisationnelle qui accorde beaucoup d'importance au contrôle des coûts, à l'effort individuel, au travail d'équipe à tous les niveaux et à l'engagement envers l'amélioration continue.



# CE QUE NOUS FAISONS

Le domaine de la sûreté du transport aérien est rempli de défis. Pour réussir, il faut des organisations et des gens qui peuvent travailler ensemble pour réagir rapidement et s'adapter à un environnement en constante évolution. Depuis sa création, les principales activités de l'ACSTA ont consisté à effectuer le contrôle des passagers et des bagages. Nous modifions et améliorons constamment la façon dont nous réalisons ces tâches.

L'ACSTA protège le public en effectuant le contrôle de tous les voyageurs aériens et de leurs bagages. Notre but est de fournir un niveau de service de sûreté professionnel, efficace et uniforme dans tout le pays, respectant ou surpassant les normes établies par Transports Canada.

Les activités mandatées de l'ACSTA se divisent en quatre principaux domaines de sûreté aérienne. Ces fonctions sont assumées dans les aéroports désignés partout au Canada :

## **Contrôle préembarquement**

Le contrôle préembarquement (CPE) est l'activité mandatée de l'ACSTA qui est la plus publique et la plus visible. Chaque année, environ 6 790 agents de contrôle effectuent le contrôle de sûreté de plus de 48 millions de passagers et leurs effets personnels aux points de contrôle partout au pays. Les passagers font l'objet d'un contrôle avant d'entrer dans la zone sécurisée d'une aérogare. Les agents de contrôle utilisent diverses technologies et procédures de contrôle pour examiner les passagers et leurs effets personnels afin de s'assurer qu'ils ne transportent pas d'articles potentiellement dangereux comme des couteaux, des armes à feu, des engins incendiaires ou des explosifs. Aucun objet ou matériel figurant sur la liste des articles interdits de Transports Canada n'est permis à bord d'un aéronef, ce qui élimine la possibilité qu'ils soient utilisés pour causer des dommages.

Des scanners corporels ont été introduits en 2009-2010 en réponse aux renseignements concernant les nouvelles menaces. Nous nous assurons que le CPE de l'ACSTA demeure compatible avec celui de nos partenaires internationaux de sûreté aérienne en investissant dans la nouvelle technologie de pointe et la formation de nos agents de contrôle, ainsi qu'en améliorant nos procédures opérationnelles de façon continue.

## **Contrôle des bagages enregistrés**

Outre le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, les agents de contrôle utilisent de l'équipement de détection d'explosifs spécialisé pour contrôler plus de 62 millions de bagages enregistrés chaque année. Le contrôle des bagages enregistrés (CBE) est une mesure de sûreté essentielle à la protection des voyageurs. L'ACSTA achète l'équipement et l'intègre au système de maintenance des bagages de l'aéroport, supervise l'utilisation et l'entretien de l'équipement et gère la formation des agents de contrôle sur l'équipement de détection.

## **Contrôle des non-passagers**

Les passagers ne sont pas les seules personnes qui font l'objet d'un contrôle par l'ACSTA. Depuis novembre 2002, les agents de contrôle effectuent également le contrôle des non-passagers (CNP) qui souhaitent accéder aux zones réglementées dans les 28 principaux aéroports du Canada, ce qui fournit une mesure supplémentaire de sûreté. Font partie des non-passagers : les membres d'équipage et le personnel de cabine,

le personnel du service à la clientèle des compagnies aériennes, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions et des services aéroportuaires. Chaque année, l'ACSTA effectue le contrôle aléatoire d'environ 715 000 non-passagers, conformément aux directives de Transports Canada.

### Carte d'identité pour les zones réglementées

La carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) est le premier système d'identité à double lecture biométrique (iris et empreintes digitales) au monde pour les non-passagers qui doivent accéder aux zones réglementées des aéroports. Les cartes d'identité sont munies d'une petite puce informatique qui comprend un microprocesseur et suffisamment de mémoire pour stocker les données biométriques des empreintes digitales et de l'iris. Le système de CIZR comprend les cartes, des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aéroports et une infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée.

Le système de CIZR est entièrement opérationnel depuis le 31 janvier 2007 et il est en place dans les 28 principaux aéroports du Canada.

Cette année, le remplacement du cycle de vie de l'infrastructure de système, la vérification des bases de données d'autorisations de sécurité et le développement complet de l'application de la CIZR ont été effectués.

### LÉGENDE DES ACRONYMES

Voici une liste de certains des acronymes de l'ACSTA qui sont les plus souvent utilisés. Les termes abrégés présentés et définis sur cette page représentent les quatre activités principales de l'ACTSA. Vous les retrouverez dans l'ensemble du présent rapport.

**CBE** – contrôle des bagages enregistrés

**CIZR** – carte d'identité pour les zones réglementées

**CNP** – contrôle des non-passagers

**CPE** – contrôle préembarquement

D'autres légendes seront fournies lorsque de nouveaux termes seront introduits. Un glossaire complet se trouve à la fin du présent rapport.



### SURVOL DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER

Chaque année, le Rapport annuel de l'ACSTA comprend des photos de l'un des 89 aéroports désignés du Canada. Durant l'année olympique, notre équipe de photographes a visité l'aéroport international de Vancouver seulement quelques jours après la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques d'hiver de 2010.

L'aéroport international de Vancouver – ou comme il est communément appelé, YVR – est le deuxième aéroport le plus occupé au Canada après l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. En 2008, le YVR a accueilli 17,9 millions de personnes, a facilité plus de 278 000 décollages et atterrissages et a traité 211 300 tonnes de fret. Depuis le début de sa construction en 1930, l'aéroport qui n'avait alors qu'une seule piste a fait l'objet d'agrandissements quasi continus.

L'aéroport international de Vancouver était fier d'être l'aéroport officiel des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver – le premier fournisseur aéroportuaire officiel de l'histoire des Jeux olympiques. Depuis 2004, l'aéroport a fait des dépenses en capital considérables, ce qui a aidé à faire en sorte que le YVR – en partenariat avec l'ACSTA – puisse desservir le nombre record de voyageurs qu'il a accueillis durant les Jeux, surtout le jour où il y a eu le plus de départs (environ 37 000 passagers ont quitté le YVR ce jour-là).

Nous souhaitons remercier tous les membres du personnel de l'aéroport international de Vancouver de l'accueil qu'ils ont offert à l'équipe de photographes de l'ACSTA durant la saison la plus occupée qu'ils n'aient jamais eue.

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

À travers le monde, la sûreté aérienne demeure une priorité essentielle pour de nombreux pays, y compris le Canada. Les menaces en matière de sûreté ne restent pas cloîtrées à l'intérieur des frontières, ni dans certains pays.

Au Canada, les efforts entrepris par l'ACSTA pour assurer la sûreté des voyageurs sont en constante évolution. En tant que président du Conseil d'administration de l'ACSTA, mon rôle, et celui du Conseil, consiste à superviser et à soutenir ces efforts, qu'ils soient :

- uniques de par leur nature, comme ce fut le cas pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver;
- continus, par l'intermédiaire de la planification et de la préparation, comme lorsqu'il s'agit de mettre à l'essai de nouvelles technologies ou d'envisager de nouvelles perspectives concernant le contrôle;
- en réaction par rapport à des incidents, comme lorsqu'il a fallu prendre des mesures à la suite d'une tentative d'attentat terroriste à bord d'un avion à destination des États-Unis, le 25 décembre.

À vrai dire, cette année a été aussi stimulante que gratifiante pour chacun de nous. Par exemple, l'annonce récente du budget qui alloue un financement à long terme à l'ACSTA est accueillie avec enthousiasme par l'organisation. Le gouvernement du Canada a ainsi démontré sa volonté de renforcer son programme de sûreté aérienne d'une façon durable en se basant sur le socle défini par l'ACSTA depuis huit ans. Dans les mois et les années à venir, ce nouveau financement permettra à l'ACSTA de poursuivre ses principales activités opérationnelles en cours, d'investir dans les technologies de contrôle éprouvées, novatrices et rentables, et enfin, de se conformer aux pratiques et aux technologies utilisées par ses homologues internationaux.

Le parcours pour obtenir ce financement était semé d'embûches; il nous a fallu fournir une grande quantité de travail interfonctionnel en groupe, en plus du soutien actif et inconditionnel du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable John Baird, ainsi que du ministre d'État, l'honorable Rob Merrifield, qui ont tous deux appuyé la proposition de l'ACSTA. Je remercie sincèrement nos ministres de s'être mobilisés pour l'ACSTA.

Il faut aussi souligner qu'en 2009-2010, l'ACSTA compte parmi les différents organismes fédéraux qui ont pris part au processus d'examen stratégique. Cet examen permet au gouvernement fédéral d'évaluer ses dépenses directes afin de s'assurer que les programmes sont gérés de façon efficace et efficiente. Les mesures proposées à l'issue de l'examen stratégique permettront à l'ACSTA de dépenser ses ressources plus efficacement et de les allouer là où le besoin s'en fait le plus ressentir, sans compromettre la sûreté aérienne.

N'oublions pas de mentionner la première réunion publique annuelle de l'ACSTA. J'ai été enchanté de prendre part à cet événement en compagnie du président et chef de la direction de l'ACSTA, M. Kevin McGarr. Ce rassemblement nous a donné l'occasion d'expliquer le mandat de l'ACSTA et la façon dont nous le remplissons, de faire le point sur le rendement de l'entreprise pour l'exercice de l'année passée, et enfin, de faire un tour d'horizon des initiatives et des plans en cours. J'ai hâte de participer à la prochaine réunion annuelle qui aura lieu en décembre 2010.

“L’une de nos missions les plus importantes consistera à entretenir les relations étroites que nous avons bâties avec l’organisme de réglementation de l’ACSTA, Transports Canada, ainsi qu’avec les ministres avec lesquels nous avons régulièrement collaboré.”

Les membres du Conseil ont tous endossé diverses responsabilités ayant trait à la gouvernance en 2009-2010, et chaque administrateur a fait partie d’au moins deux des quatre comités du Conseil d’administration. Ensemble, nous nous engageons à superviser aussi bien la réalisation que le rendement qui accorderont la réussite à notre organisation. Je suis persuadé que nous avons respecté nos engagements.

Chaque nouvelle année apporte son lot de changements au sein du Conseil, et cette année ne déroge pas à la règle. Nous souhaitons bonne route à Ron Patmore et nous le remercions chaleureusement pour son engagement et son dévouement exceptionnels. Nous saluons en même temps l’arrivée de notre nouveau membre, William Deluce, qui apporte sa vaste expertise aéronautique au Conseil après avoir rempli les rôles de fondateur, gestionnaire et cadre supérieur pour le compte de diverses compagnies aériennes (de transport régulier ou d’affrètement) en Amérique du Nord et en Afrique.

Pour chaque membre de l’ACSTA, l’année passée s’est révélée extrêmement trépidante et fructueuse. L’année qui vient s’annonce tout aussi stimulante, et mes collègues du Conseil et moi sommes très impatients d’aider l’organisation à entreprendre des changements à différents niveaux. L’une de nos missions les plus importantes consistera à entretenir les relations étroites que nous avons bâties avec l’organisme de réglementation de l’ACSTA, Transports Canada, ainsi qu’avec les ministres avec lesquels nous avons régulièrement collaboré. Nous avons accompli de nombreuses tâches, particulièrement l’année passée, grâce au respect mutuel et à l’esprit de collaboration qui nous animent.

Au nom du Conseil d’administration, je tiens à remercier M. Kevin McGarr ainsi que tous les employés de l’ACSTA, les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle à travers le Canada pour leur dévouement sans bornes afin d’assurer la sûreté du peuple canadien, mais aussi pour les efforts exceptionnels qu’ils ont consentis à l’aube du 25 décembre et durant les Jeux olympiques et paralympiques d’hiver de 2010 à Vancouver. Je souhaiterais ajouter que les Jeux ont donné la fantastique possibilité à l’ACSTA de montrer au monde entier les prouesses dont était capable le Canada en matière de contrôle de sûreté du transport aérien. Les visiteurs voyageant par avion en provenance, à destination et à l’intérieur du Canada pendant cette période ont bénéficié de services de contrôle de sûreté de niveau extrêmement élevé, et ce, quelle que soit leur destination.

Dans l’ensemble, le Conseil se montre fier de ce qui a été accompli cette année et est impatient de se tourner vers l’année qui vient.



**D. Ian Glen, c. r.**  
*Président du Conseil  
d’administration de l’ACSTA*



# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Grâce à l'expansion et à l'amélioration du transport aérien et de la technologie, les collectivités, les pays et les continents n'ont jamais été aussi connectés. À l'ACSTA, nous connaissons le rôle important qui nous incombe de veiller à la sécurité des voyageurs aériens et ainsi, maintenir ces liens sociaux et économiques essentiels. Pour remplir notre mandat, nous avons recours à la technologie, autant dans les aéroports que dans les systèmes de gestion interne.

Dans ce contexte mondial, il est très facile pour les passagers d'oublier les menaces inhérentes à la sûreté du transport aérien, menaces bien réelles et présentes directement à leur porte. Ce fut le cas lorsque, le 25 décembre 2009, un passager sur un vol transatlantique à destination de Détroit a essayé d'amorcer et de faire exploser une bombe.

Face à cette situation très difficile, la réaction de l'ACSTA a été immédiate. Grâce au renforcement de notre sécurité, les Canadiens qui voyagent par avion dans le pays ont pu être bien protégés. Au cours des jours et des semaines qui ont suivi, la modification de la réglementation a continué d'exiger beaucoup de notre personnel et de nos processus. Ce ne fut certes pas une période facile, mais cela nous a donné l'occasion de renforcer notre engagement vers l'amélioration continue. Avec un recul, nous pouvons apprendre de ces événements et trouver de nouvelles façons, de concert avec nos partenaires, de nous améliorer dans nos actions.

La plupart de nos réalisations de 2009-2010 nous seront très utiles dans cette orientation. Ce fut une année d'essais, de projets pilotes et de mise en œuvre de technologies et de processus nouveaux qui assurent le maintien de notre compatibilité opérationnelle avec nos homologues internationaux tout en demeurant à l'affût des menaces à la sûreté aérienne.

L'un des points saillants de la dernière année a été l'ouverture du nouveau centre d'essai de l'ACSTA à Ottawa. Nous avons maintenant la possibilité d'effectuer de la recherche et des essais approfondis sur les nouvelles technologies et les configurations des points de contrôle dans nos propres locaux et

de donner la formation qui s'y rattache afin que des évaluations et des préparations complètes aient lieu pour ces options avant leur mise en place dans les aéroports canadiens.

L'une des premières technologies que nous avons expérimentées à notre nouveau centre est le scanner corporel. Après un projet pilote réussi à Kelowna en 2008, nous avons fait la mise au point et offert la formation à notre nouveau centre, ce qui nous a permis de réagir rapidement et efficacement à l'achat et à la mise en place accélérés de scanners corporels dans des aéroports au pays en réponse aux événements du 25 décembre 2009.

D'autres progrès technologiques, comme la radioscopie à vues multiples, le nouvel équipement de détection de vapeur d'explosifs et la connectivité obtenue à l'aide de l'équipement de contrôle préembarquement dans nos huit aéroports les plus occupés, donnent à l'ACSTA les moyens de répondre rapidement et efficacement aux menaces nouvelles et émergentes.

La technologie a également joué un rôle dans l'amélioration de l'efficacité interne et des communications au sein de l'ACSTA. Des progrès ont été réalisés dans les systèmes et les logiciels qui soutiennent nos fonctions de gestion et de communication et, avec le temps, peuvent avoir une incidence notable sur notre rendement. Cela est particulièrement important étant donné que nous passons à un modèle régional de prestation de services, qui rapproche les responsables de la prestation des services des opérations de première ligne et améliore la souplesse de l'ACSTA pour répondre aux besoins locaux.

“Ce fut une année d’essais, de projets pilotes et de mise en œuvre de technologies et de processus nouveaux qui assurent le maintien de notre compatibilité opérationnelle avec nos homologues internationaux tout en demeurant à l’affût des menaces à la sûreté aérienne.”

Une autre réalisation remarquable dont je suis fier est notre réponse aux besoins liés à la sûreté du transport aérien lors des Jeux olympiques et paralympiques d’hiver de 2010 à Vancouver. La préparation et la planification de cet événement d’envergure se sont faites sur plusieurs années et comportaient la participation de nombreux employés, fournisseurs de services de contrôle, agents de contrôle et intervenants de l’industrie de l’aviation. Ce fut un véritable travail d’équipe à tous égards.

Une grande partie du mérite dans cette réalisation va aux employés de première ligne, le personnel de contrôle. Entre le soutien incroyable dont ils ont fait preuve pendant et après le 25 décembre, et les efforts considérables qu’ils ont déployés durant les Jeux d’hiver, je suis extrêmement fier de cette équipe formidable. Le dernier trimestre de 2009-2010 a été très exigeant pour un grand nombre de ces femmes et de ces hommes, qui ont montré qu’ils étaient plus que capables de composer avec des situations exceptionnelles en déployant tous les efforts nécessaires.

Je tiens à remercier tout le personnel de contrôle et les employés de l’ACSTA, y compris l’équipe de la haute direction, pour leur dévouement et leur travail soutenu, non seulement durant cette période exceptionnelle, mais aussi tout au long de l’année 2009-2010. Vos efforts apportent une contribution importante à notre pays et à la sécurité de tous les Canadiens.

Pour ce qui est de l’année à venir, j’estime que nous sommes prêts à faire face au changement, particulièrement dans la façon dont nous dirigeons

notre organisation par nos processus et nos relations. L’annonce du financement à long terme pour l’ACSTA dans le budget de 2010 signifie que nous sommes dans une meilleure position pour relever ce défi, tout en renforçant la sécurité des Canadiens. Nous pourrions entamer un nouveau processus de demande de propositions (DP) pour établir une relation d’affaires plus forte et plus productive avec nos fournisseurs de services de contrôle.

Ce sont là les outils et les ressources dont nous avons besoin pour apporter et gérer le changement. Lorsque vous lirez le rapport annuel de cette année, vous constaterez à quel point ces mesures complètent nos efforts continus à tous les niveaux, de nos objectifs de la mesure du rendement à notre croissance régionale. Nous avons ouvert la voie à la transformation et j’ai hâte de travailler diligemment avec tout le monde de l’ACSTA en vue de grandes réalisations au cours de l’année à venir.

*Kevin McGarr*

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



# SURVOL DE L'ACSTA

**62 000 000**

BAGAGES SONT CONTRÔLÉS

**48 000 000**

PASSAGERS SONT CONTRÔLÉS

**6 790**

AGENTS DE CONTRÔLE PARTOUT AU CANADA

**1 789**

AGENTS DE CONTRÔLE CERTIFIÉS DE NOUVEAU

**1 565**

NOUVEAUX AGENTS DE CONTRÔLE  
FORMÉS ET CERTIFIÉS

**530**

EMPLOYÉS PARTOUT AU CANADA

**104**

POINTS DE CONTRÔLE

**296**

VOIES DE CONTRÔLE

**89**

AÉROPORTS DÉSIGNÉS DANS L'ENSEMBLE DU CANADA

**800 000 000**

DOLLARS EN ÉQUIPEMENT DE CONTRÔLE



## Les aéroports du Canada

L'ACSTA est responsable de 89 aéroports désignés dans tout le pays. Les huit aéroports les plus occupés du Canada sont désignés comme étant des aéroports de classe I et ils accueillent plus d'un million de passagers par année. Vingt autres aéroports sont désignés comme étant des aéroports de classe II et ils accueillent habituellement plus de 200 000 passagers annuellement. Ensemble, les aéroports de classes I et II sont désignés comme étant les 28 principaux aéroports du Canada. Les deux groupes sont énumérés en ordre alphabétique ci-dessous.

### *Les huit aéroports les plus occupés du Canada :*

Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa, Toronto (aéroport international Lester B. Pearson), Vancouver et Winnipeg.

### *Les autres principaux aéroports canadiens :*

Charlottetown, Fredericton, Gander, Iqaluit, Kelowna, London, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, St. John's, Saskatoon, Sudbury, Toronto (centre-ville), Thunder Bay, Victoria, Whitehorse, Windsor et Yellowknife.



### **PREMIÈRE RÉUNION PUBLIQUE ANNUELLE DE L'ACSTA**

L'ACSTA a tenu sa première réunion publique annuelle (RPA) à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto le 30 novembre 2009. Le thème de la réunion était « Équilibrer la sûreté de première classe et l'excellence du service à la clientèle. »

D. Ian Glen, président du Conseil d'administration, a fait un survol historique de l'organisation et il a expliqué la structure de gouvernance unique de l'ACSTA. M. Glen a aussi parlé de l'évolution de l'ACSTA qui, en très peu de temps, a mis des opérations en place, les a maintenues et améliorées.

Kevin McGarr, président et chef de la direction, a poursuivi avec une analyse des trois résultats intermédiaires de l'ACSTA : la sûreté axée sur le client, la capacité renforcée et l'expertise reconnue. M. McGarr a aussi parlé du rôle important de l'ACSTA lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

La RPA a permis à l'ACSTA de favoriser la participation de ses intervenants et du public de façon ouverte et transparente, qui correspond aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor pour les sociétés d'État.

# POINTS SAILLANTS DE 2010

Pour l'ACSTA, la dernière année a été remplie de défis qui ont été surmontés avec succès. Nos investissements dans la nouvelle technologie de contrôle, l'amélioration de la gestion et de la gouvernance et la formation de nos agents de contrôle ont porté fruit. En travaillant de près avec nos partenaires de sûreté, nous avons été en mesure de répondre rapidement et efficacement lorsque la période de pointe des vacances a coïncidé avec un niveau de menace élevé le 25 décembre.

En 2009-2010, la nouvelle technologie est devenue le point d'intérêt principal de l'ACSTA. Plusieurs essais et évaluations de la technologie ont été réalisés au cours de l'année à différents endroits au Canada. De plus, nous avons mis en œuvre des projets pilotes pour tester et évaluer de nombreuses procédures de contrôle. Du côté de la direction, la technologie a aussi été un thème important. Plusieurs nouveaux systèmes ont été mis en place et de nombreuses mises à niveau ont été effectuées dans l'ensemble de l'organisation afin d'améliorer les contrôles internes.

Voici certains des points saillants de 2009-2010 pour l'ACSTA :

#### **Les scanners corporels arrivent au Canada**

Cette nouvelle technologie de balayage a souvent fait les nouvelles au cours des derniers mois et deviendra chose commune à certains points de contrôle. Les agents de contrôle ont commencé à recevoir de la formation sur l'utilisation des nouveaux scanners. En date du 31 mars 2010, environ 330 agents de contrôle avaient terminé la formation sur les scanners corporels. Les commentaires préliminaires sur les scanners corporels sont positifs et indiquent que la technologie est bien reçue. L'ACSTA continuera de surveiller les commentaires des voyageurs aériens sur les scanners corporels. Voir « *Les scanners corporels arrivent dans les aéroports canadiens* » à la page 15.

#### **Appareils de radioscopie de prochaine génération**

Les nouveaux systèmes utilisés pour examiner les bagages de cabine ainsi que d'autres articles ont été testés et sont en cours de déploiement dans les aéroports canadiens. Voir « *Vues multiples – la prochaine génération de technologie de radioscopie* » à la page 20.

#### **Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver**

L'ACSTA a collaboré avec d'autres partenaires pour assurer la sécurité durant les Jeux d'hiver en réaffectant des agents de contrôle et des employés de l'ACSTA des autres régions du pays. De plus, l'ACSTA a investi dans l'équipement de contrôle mobile afin d'accroître sa capacité. Voir « *Relever le défi de Vancouver 2010* » à la page 22.

#### **Nouvelle unité de contrôle portative**

Des investissements importants ont été faits pour faire l'achat de véhicules de contrôle mobiles et d'unités de contrôle portatives pour appuyer les activités de sûreté aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Voir « *L'ACSTA devient mobile* » et « *L'ACSTA en mer* » à la page 22 et 23.

#### **Ouverture du nouveau centre d'essai de l'ACSTA**

L'ACSTA a ouvert un nouveau centre d'essai à Ottawa en octobre 2009. Le centre permettra de faire l'essai des technologies, d'améliorer les systèmes et d'élaborer de la formation. Il permettra également à l'ACSTA de s'impliquer de façon plus active auprès de ses partenaires de sûreté nationaux et internationaux. Voir « *Le nouveau centre d'essai constitue un pas important vers l'avant* » à la page 34.

#### **Projet de certification du chef de la direction / chef des services financiers**

L'ACSTA a entrepris un vaste projet de certification du chef de la direction / chef des services financiers afin de rendre les contrôles de comptabilité financière et les pratiques de gestion de la qualité de l'organisation plus uniformes. Voir « *La gestion favorisant la valeur, l'efficacité et la responsabilisation* » à la page 30 et 31.

### **La première réunion publique annuelle de l'ACSTA**

L'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle d'inauguration le 30 novembre 2009. Le thème de la réunion était « Équilibrer la sûreté de première classe et l'excellence du service à la clientèle ». Voir « *La première réunion publique annuelle de l'ACSTA* » à la page 13.

### **Examen stratégique terminé**

Un examen stratégique approfondi du financement, de la pertinence et du rendement des programmes de l'ACSTA a permis d'évaluer la valeur par rapport aux coûts ainsi que les résultats pour le public. Les recommandations qui ont découlé de l'examen – et qui concernaient la rationalisation des opérations, l'harmonisation des activités et l'amélioration de la rentabilité – seront mises en œuvre au cours des prochaines années. Voir « *La gestion favorisant la valeur, l'efficacité et la responsabilisation* » à la page 30 et 31.

### **Mise à niveau des systèmes de gestion**

De nombreuses initiatives visant à améliorer les systèmes et la technologie de gestion ont pris fin en 2009-2010, alors que d'autres sont toujours en cours. Un des principaux projets en cours consiste à améliorer notre Système de gestion de l'entreprise. Voir « *L'amélioration continue par la mise à niveau des systèmes et des logiciels* » à la page 30.

### **Essai des options de contrôle préembarquement**

D'août à décembre 2009, l'ACSTA a mis en œuvre un projet pilote avec ses partenaires à l'aéroport international de Regina. Le projet avait pour but de tester et de comparer différentes configurations de point de contrôle et différentes

procédures dans la zone de CPE de l'aéroport. Ce projet devrait permettre de cerner de nouvelles stratégies pour augmenter l'efficacité et l'efficacité des opérations de contrôle de sûreté de l'ACSTA.

### **Évaluation du Système de sûreté des cartes d'embarquement**

Un essai réalisé en collaboration avec nos partenaires à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal en août 2009 a permis de procéder à l'évaluation de plusieurs systèmes de balayage des cartes d'embarquement. Les résultats de la mise à l'essai ont permis de déterminer quels étaient les scanners les plus performants et les plus fiables et ils ont démontré que ces systèmes sont aussi efficaces qu'efficaces.

### **Mise à l'essai d'un détecteur de traces d'explosifs**

D'avril 2009 à février 2010, une mise à l'essai effectuée avec des partenaires de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto a permis de tester le portail de détection de traces d'explosifs Sentinel II. L'évaluation des résultats de la mise à l'essai permettra de déterminer l'incidence du portail sur l'efficacité du contrôle et le service à la clientèle.

### **Le premier point de fouille des véhicules au Canada**

Un point de fouille des véhicules est en train d'être construit à l'extérieur de l'aérogare de l'aéroport international de Vancouver (YVR). Les travaux de construction seront terminés en 2011 et l'ACSTA lancera ensuite un projet pilote sur la fouille de véhicules à YVR.



### **LES SCANNERS CORPORELS ARRIVENT DANS LES AÉROPORTS CANADIENS**

Une tentative d'attaque terroriste qui a eu lieu au-dessus du territoire canadien le 25 décembre 2009 sur un vol en provenance d'Amsterdam à destination de Detroit a mené à la mise en place de mesures de sûreté supplémentaires et a mis au défi la capacité des organismes de sûreté du transport aérien du monde entier. Dans les aéroports canadiens, les règlements relatifs aux bagages sont devenus plus stricts; le nombre de fouilles a augmenté, ce qui a fait qu'il était plus difficile d'assurer une circulation fluide aux points de contrôle des vols à destination des É.-U.

Le 5 janvier 2010, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il accélérerait les plans pour investir dans des scanners corporels (SC) afin d'améliorer la sûreté dans les aéroports du Canada. Comme indiqué dans le Rapport annuel de 2009, la mise à l'essai de la technologie des SC qui a été effectuée par l'ACSTA à l'aéroport de Kelowna en 2008-2009 a été un succès. L'installation des scanners a commencé plus tard en janvier et le premier scanner a été mis en service au point de contrôle des vols à destination des É.-U. de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

Le SC révèle les objets, y compris les armes et les explosifs, qui pourraient être dissimulés sous les vêtements. Afin de protéger la vie privée, l'agent de contrôle qui examine les images travaille dans un endroit isolé où il ne peut pas voir la personne passant dans le scanner. De plus, les passagers auront le choix entre un scan corporel ou une fouille manuelle. L'ACSTA a travaillé avec le Commissariat à la protection de la vie privée pour s'assurer que les aspects relatifs à la vie privée soient pris en compte en tout temps lorsque la technologie est utilisée pour procéder au contrôle.

Comme le Commissariat à la protection de la vie privée l'indique dans sa lettre en réponse à l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée réalisée en prévision du déploiement de la technologie de SC, « Nous sommes allés sur le site où ont lieu les essais, à Kelowna, en octobre 2008 et depuis, nous avons eu de nombreuses rencontres et discussions avec les représentants de l'ACSTA pour nous assurer que les risques de non-respect de la vie privée des Canadiennes et des Canadiens liés à cette technologie sont réduits au minimum. ». Dans un communiqué de presse daté de janvier 2010, le commissaire mentionne que « malgré tout, vu la sensibilité de la technologie, l'ACSTA a décidé d'utiliser les appareils de manière à réduire au minimum l'atteinte à la vie privée. »

# **LE CONTRÔLE DE SÛRETÉ D'HIER À AUJOURD'HUI – 10 SECTEURS QUI ONT CHANGÉ**

	<b>Avant la création de l'ACSTA – 2002</b>	<b>Aujourd'hui - 2010</b>
Responsabilisation	Chacune des compagnies aériennes était responsable de ses passagers.	Responsabilité envers le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.
Uniformité du contrôle préembarquement (CPE)	Manque d'uniformité dans les contrats de services de contrôle avec différents fournisseurs de services de contrôle.	<p>Des mesures ont été prises pour améliorer les contrats.</p> <p>Des <i>Procédures normalisées d'exploitation</i> ont été mises en place dans les 89 aéroports désignés.</p> <p>Un processus concurrentiel de demande de propositions anticipé visant à octroyer des contrats de services de contrôle.</p> <p>Un programme de surveillance du rendement des fournisseurs de services de contrôle a été mis en place.</p> <p>Les programmes de formation nationaux offrent un service uniforme.</p>
Contrôle des bagages enregistrés (CBE)	Contrôle limité en place.	<p>Contrôle de 100 % des bagages enregistrés.</p> <p>La mise à l'essai et l'évaluation de nouvel équipement et de nouvelles technologies de CBE sont en cours.</p> <p>L'utilisation de l'équipement a été optimisée grâce à la reconfiguration du système.</p>
Mesures de sûreté pour les non-passagers et les zones réglementées des aéroports	Les non-passagers ne sont pas contrôlés, mais possèdent un laissez-passer de zone réglementée.	<p>CIZR améliorée grâce à la technologie biométrique.</p> <p>715 000 non-passagers font l'objet d'un contrôle annuellement.</p> <p>Le premier point de fouille des véhicules est en voie de construction.</p>
Systèmes de détection d'explosifs	Aucun système national en place.	<p>De l'équipement de détection d'explosifs a été déployé dans tous les aéroports désignés.</p> <p>De l'équipement de détection de vapeurs d'explosifs a été ajouté.</p> <p>Des appareils de radioscopie à vues multiples et des scanners corporels sont en cours de déploiement.</p>

	<b>Avant la création de l'ACSTA – 2002</b>	<b>Aujourd'hui - 2010</b>
Formation des agents de contrôle	Cours unique, nombre d'heures restreint de formation.	Formation améliorée et supplémentaire pour les agents de contrôle : centres de formation, formation sur ordinateur et en cours d'emploi et outils d'apprentissage à distance.  Nouveaux programmes et outils pour s'assurer que les agents de contrôle possèdent l'expertise nécessaire pour effectuer un contrôle uniforme.
Conditions d'emploi des agents de contrôle	Emplois faiblement rémunérés et taux de roulement élevé.	Formation améliorée, salaires plus élevés et augmentation des possibilités de perfectionnement professionnel.  Le programme national de breffage de quart favorise la participation et accroît la motivation des agents de contrôle.  Uniformisation continue des salaires et des avantages sociaux partout au Canada.
Surveillance du système	Les incidents de sûreté et les articles interceptés sont gérés à l'échelle locale.	Le Centre des opérations de sûreté est le point central de gestion des incidents et des urgences (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7).  Le partage d'information entre l'administration centrale et les aéroports a été amélioré.  Un système amélioré de TVCF à caméras multiples a été déployé.
Sensibilisation et service à la clientèle	Sensibilisation limitée du public.	Service à la clientèle amélioré grâce à la formation, à l'accueil dans les deux langues officielles, aux articles publiés dans les journaux et à l'approche consultative adoptée avec les partenaires.  Taux élevé de satisfaction des passagers.  Stratégie de communication qui vise à réduire de façon proactive les articles interdits recueillis aux points de contrôle.  Le personnel de surveillance observe et supervise le rendement des fournisseurs de services de contrôle.
Partenariats	Chaque aéroport était individuellement responsable de la coordination du contrôle de sûreté.	Le profil national et international a été amélioré grâce à la collaboration avec les intervenants.  Travail avec les partenaires pour minimiser l'incidence des événements imprévus sur les opérations.  Renforcement de la relation avec l'organisme de réglementation.

# NOTRE ÉQUIPE

À l'ACSTA, nous cherchons toujours à trouver le bon équilibre : entre les nouvelles technologies et les facteurs humains. Cette année a été axée sur le déploiement de nouvelles technologies de contrôle, mais cela a été équilibré par de nouveaux investissements continus dans notre effectif. Ces deux éléments sont essentiels à l'amélioration constante de notre capacité à réaliser notre mandat.

L'ACSTA offre des emplois stimulants et valorisants. Le travail de notre personnel de contrôle et de nos autres employés contribue directement à la sûreté des voyageurs aériens. Avec nos partenaires des aéroports et de sûreté, nous sommes des professionnels dévoués à assurer la sécurité de notre espace aérien.

En tant qu'organisation, l'ACSTA cherche à créer une culture en milieu de travail qui lui permettra de réaliser sa vision, laquelle consiste à « être un chef de file mondial en matière de sûreté du transport aérien en s'acquittant de sa mission et en s'engageant à atteindre l'excellence tant sur le plan opérationnel qu'organisationnel ». L'importance de favoriser la participation de notre personnel de contrôle et de tous nos employés en vue de réaliser notre vision est exprimée dans l'ensemble de valeurs que nous avons adoptées, soit : l'**équité**, la **loyauté**, la **responsabilisation**, l'**intégrité** et le **respect**. Ces valeurs, désignées en anglais par l'acronyme FLAIR, servent de fondement à l'approche adoptée par l'ACSTA dans le cadre de ses activités. Ensemble, elles reflètent la façon dont tous les employés de l'ACSTA interagissent les uns avec les autres et avec les gens de l'extérieur.

## **Le nouveau visage de l'ACSTA**

L'année 2009-2010 a été remplie de changements et de défis pour l'ACSTA, ce qui reflète la croissance de notre organisation, l'évolution de notre modèle de prestation de services régionaux ainsi que l'introduction d'une nouvelle technologie tant pour les besoins des services de contrôle que ceux de la gestion. Certains employés ont dû changer de lieu de travail alors que d'autres, notamment des membres de notre personnel de contrôle, ont choisi de vivre une expérience

unique en acceptant d'exercer leurs fonctions aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

L'ACSTA a accueilli 146 nouveaux employés cette année, principalement à cause de notre transition vers un modèle de prestation de services par région, qui rapproche les équipes de prestation de services de l'ACSTA des premières lignes. Les centres de services régionaux qui sont en train d'être établis permettront de surveiller davantage et d'améliorer la prestation de services afin d'offrir un meilleur système de contrôle.

Cette nouvelle structure est associée à un réalignement des responsabilités de gestion. Afin de s'assurer que la charge de travail est distribuée de façon égale dans l'ensemble de l'organisation et que le double emploi est minimisé ou éliminé, l'ACSTA a examiné et révisé les rôles fonctionnels, les responsabilités et les rapports hiérarchiques assignés à l'administration centrale et aux régions. Ce travail permet à l'ACSTA d'allouer ses ressources en fonction de ses activités tant à l'échelle régionale que nationale.

## **Communiquer avec les employés**

À l'ACSTA, nous visons l'excellence en milieu de travail en mettant l'accent sur le travail d'équipe, l'amélioration continue et l'excellence opérationnelle. Nous continuerons d'attirer, de motiver et de conserver un effectif diversifié et talentueux en établissant des liens entre notre personnel et ce qu'il y a de plus important – les gens, la valorisation et les ressources. Nous devons travailler en tant qu'équipe pour communiquer clairement le rôle et la valeur ajoutée de chaque employé à l'organisation, de même qu'investir dans l'avenir des employés en leur offrant la

formation et les outils dont ils ont besoin pour travailler de façon efficace et efficace.

La communication est un élément essentiel à la création d'un effectif impliqué et uni. *Destination* – le site intranet de l'ACSTA – est un outil essentiel à la communication quotidienne entre la haute direction et les employés. Que ce soit pour favoriser une bonne compréhension des stratégies de l'entreprise ou pour informer les gens des activités de bienfaisance qui auront lieu durant la pause déjeuner, *Destination* contribue à développer un sentiment d'appartenance et de but commun.

La collectivité de l'ACSTA se rassemble deux fois par année pour participer aux journées de réflexion des employés. Ces rassemblements servent de réunion officielle pour s'assurer que le personnel est bien informé des initiatives de l'entreprise et des problèmes auxquels elle est confrontée. Les journées de réflexion sont aussi de bonnes occasions pour développer l'esprit d'équipe, renforcer les relations professionnelles entre le personnel des différentes directions générales et reconnaître l'excellence.

La journée de réflexion du 15 juin 2009 de l'ACSTA avait comme thème « Vol vers l'avenir » et elle comprenait notre cérémonie de remise de prix annuelle. Un hommage a été rendu à M. Jacques Duchesneau, qui a quitté son poste de président et chef de la direction de l'ACSTA en 2008. La journée de réflexion qui a eu lieu le 15 octobre 2009 était axée sur les Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver. Le commissaire aux langues officielles a discuté de la prestation de services dans les deux langues officielles du Canada durant les Jeux. Le conférencier d'honneur en après-midi était le

joueur de hockey sur luge et athlète paralympique Todd Nicholson. Un des plus importants sujets abordés par M. Nicholson était comment mieux sensibiliser le personnel de contrôle aux besoins des voyageurs handicapés.

#### **Programme de fierté et de reconnaissance de l'ACSTA**

Le Programme de fierté et de reconnaissance sert à reconnaître les comportements exceptionnels et les contributions faites au niveau individuel ou d'une équipe qui reflètent les valeurs sous-jacentes de l'ACSTA. L'objectif de notre Programme de fierté et de reconnaissance est de soutenir la fierté à l'égard de l'entreprise, la productivité et l'innovation des employés par la récompense et la reconnaissance des comportements valorisés par les employés. Des récompenses peuvent être remises aux employés de l'ACSTA sur une base mensuelle, trimestrielle, annuelle ou immédiate lorsqu'un employé de l'ACSTA accomplit un acte exceptionnel ou s'illustre par un comportement exceptionnel.

#### **Académie de l'ACSTA**

L'ACSTA favorise un milieu d'apprentissage qui est avantageux non seulement pour les employés, mais aussi pour l'organisation. L'apprentissage permanent est étroitement lié à notre engagement envers la recherche de l'excellence, de l'innovation et de l'amélioration continue. L'apprentissage joue un rôle essentiel dans la gestion efficace des ressources de l'ACSTA et dans l'atteinte de nos buts organisationnels. Voilà pourquoi l'Académie de l'ACSTA a été créée en avril 2007. L'académie promeut une culture d'apprentissage continu et soutient directement les employés en leur offrant une variété de possibilités d'apprentissages et divers outils.



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

L'ACSTA est heureuse d'annoncer que Jim Doucette, gestionnaire principal des Jeux olympiques de 2010, de la direction générale des Opérations, est le récipiendaire du Prix annuel du Chef de la direction pour 2009-2010.

Jim s'est joint à l'ACSTA en novembre 2002. Il s'est dévoué corps et âme pour l'un des projets de la plus haute importance jamais entrepris à l'ACSTA. Dès le début, c'est grâce à ses connaissances, à son engagement et à son enthousiasme que tous les secteurs internes et externes ont pu s'assurer tous ensemble que l'ACSTA collabore de manière efficace au Plan de sûreté aérienne de 2010. Jim a travaillé sans relâche, passant d'innombrables heures sur la route, répondant à des douzaines d'appels téléphoniques tous les jours et présentant un nombre incalculable de séances d'information et de comptes rendus aux intervenants. Il a accepté les multiples changements au plan de sûreté, faisant ainsi les ajustements nécessaires, et ce, à maintes reprises. C'est avec bonté et un excellent sens de l'humour qu'il a accompli sa mission. Jim représente un excellent atout pour l'organisation et un modèle extraordinaire de réussite.

Jim s'est valu le Prix mensuel du Chef de la direction en janvier 2010.

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



## **VUES MULTIPLES – LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE TECHNOLOGIE DE RADIOSCOPIE**

L'appareil de radioscopie Hi-Scan 6040 aTiX (aussi appelé aTiX) fait partie de la prochaine génération d'appareils de radioscopie « à vues multiples » utilisés pour le CPE. Le système à vues multiples de l'appareil ajoute littéralement une toute nouvelle dimension au contrôle au moyen d'un appareil de radioscopie.

La principale différence dans l'aspect physique de l'équipement est le moniteur supplémentaire sur lequel s'affiche la deuxième image radioscopique. Toutefois, l'appareil comporte plusieurs autres améliorations, dont une résolution plus élevée et un système automatisé de détection de menaces.

Les nouvelles fonctionnalités et la résolution plus élevée permettent aux agents de contrôle qui utilisent l'appareil de voir les articles droits plus clairement et ainsi d'interpréter plus facilement les images et de reconnaître les articles à l'écran.

La nouvelle technologie à vues multiples déjà utilisée aux É.-U. et au Royaume-Uni a commencé à être introduite par l'ACSTA dans les huit aéroports les plus occupés en 2009-2010. Le déploiement a commencé en juin 2009 par un projet pilote mis en œuvre à l'aéroport international de Vancouver et les appareils sont maintenant installés dans des points de CPE à Vancouver, à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, à Edmonton et à Halifax. On prévoit déployer davantage d'appareils à vues multiples en 2010-2011.

L'investissement dans la technologie à vues multiples produit des bienfaits pour améliorer l'efficacité et l'efficacité, ce qui permet à l'ACSTA de fournir des services de qualité élevée aux passagers tout en emboîtant le pas à ses partenaires internationaux de sûreté.

### *Programme de perfectionnement du leadership*

Dans l'esprit de l'amélioration continue et à mesure que notre organisation continue de croître et de se complexifier, l'ACSTA reconnaît l'importance d'offrir de la formation en leadership à l'ensemble de son équipe de gestion. L'amélioration du leadership facilite l'atteinte des résultats dans un environnement exigeant. En réponse à ce besoin, l'Académie de l'ACSTA a créé un nouveau Programme de perfectionnement du leadership. Le premier module, Encadrement sur le rendement et la rétroaction, a été offert à l'automne 2009.

### *Comprendre les employés*

Les politiques des ressources humaines de l'ACSTA sont élaborées en vue d'attirer et de conserver les meilleures personnes et de s'assurer que nous réalisons notre mandat. Toutes les politiques sont revues régulièrement et au besoin en réponse aux circonstances particulières. Par exemple, l'année dernière une politique sur les congés pour service dans la Force de réserve a été élaborée afin d'appuyer les réservistes des Forces canadiennes qui travaillent pour l'ACSTA et leur permettre de prendre part aux opérations ayant lieu au Canada ou à l'étranger et de participer aux formations offertes aux réservistes.

En 2009-2010, l'ACSTA a créé de nouvelles politiques de ressources humaines comme celle sur les congés autofinancés, le télétravail et le partage de poste. L'ACSTA reconnaît que de tels régimes de travail non traditionnels peuvent être avantageux tant pour l'ACSTA que pour les employés. En permettant à ses employés de faire du télétravail, de partager un poste et de participer à un plan de congé autofinancé,

l'ACSTA les aide à établir un meilleur équilibre entre leur travail et leur vie personnelle tout en continuant de contribuer à la mission, à la vision et aux objectifs stratégiques de l'ACSTA.

### **L'ACSTA dans la collectivité**

À l'ACSTA, l'engagement de nos employés envers le service au public s'étend bien au-delà de notre mandat. En plus de l'excellente participation de l'ensemble de notre organisation à la campagne annuelle de Centraide, les employés de l'ACSTA ont participé à un nombre surprenant de projets de bienfaisance, tant à Ottawa que dans les régions. Comme le démontrent ces points saillants de 2009-2010, les membres de notre personnel sont toujours prêts à offrir leur temps, leurs talents, de même que leur argent.

### *Opération 20-20 pour la Fondation de l'Hôpital d'Ottawa*

L'Opération 20-20 de la Fondation de l'Hôpital d'Ottawa visait à recueillir des fonds pour financer l'expansion du Centre de cancérologie. Grâce à des promesses de dons, un encan silencieux et des défis lancés par les différentes directions générales, le personnel d'Ottawa de l'ACSTA a dépassé son objectif de collecte de fonds en seulement quatre semaines au printemps 2009. Le gouvernement fédéral a contribué à la collecte de fonds de l'ACSTA en remettant 2,30 \$ pour chaque dollar recueilli par l'organisation. Les fonds amassés en mémoire de Rebecca Howe, employée de l'ACSTA qui a inspiré ses collègues tout au long de sa lutte contre le cancer, ont permis d'acheter de l'équipement pour une aire de chimiothérapie dans le nouveau Centre de cancérologie.

### *Course de bateaux-dragons d'Ottawa*

Le 16<sup>e</sup> Festival annuel des courses de bateaux-dragons d'Ottawa – le plus grand en Amérique du Nord – a eu lieu dans le parc de Mooney's Bay le samedi 20 juin 2009. Arni Ahronson, gestionnaire des Services d'apprentissage, a inscrit une équipe mixte d'employés de l'ACSTA à la course. L'équipe « CATSApult » ne s'est pas rendue aux finales, mais les membres de l'équipe se sont beaucoup amusés en amassant des fonds pour des œuvres de bienfaisance locales.

### *Équipe de hockey de l'ACSTA*

Une rivalité amicale s'est transformée en une façon amusante d'amasser des fonds pour de bonnes causes au Canada et à l'étranger. Le samedi 14 novembre 2009, l'ACSTA et NAV CANADA se sont affrontés dans deux parties de hockey afin de recueillir des fonds pour la Campagne Centraide. L'équipe de l'ACSTA – faisant preuve de beaucoup de talent et de force – a gagné la première partie 7 à 2. Durant la deuxième partie, NAV CANADA a repris le dessus et a gagné 3 à 2. Un autre match a été organisé le dimanche 18 janvier et les deux équipes ont eu la chance de jouer au domicile des Sénateurs d'Ottawa – la Place Banque Scotia. Le match a été ardemment combattu, mais à la fin, l'équipe de l'ACSTA l'a emporté avec une victoire de 3 à 1. Les profits du match ont été remis au fond Tremblement de terre en Haïti au nom de Sacha Delbeau qui est né en Haïti – entrepreneur en TI nommé joueur étoile de l'équipe de l'ACSTA.



### **L'ACSTA PASSE À L'ACTION**

La capacité de l'ACSTA à réagir rapidement lorsqu'elle est confrontée à une menace a évolué au cours des dernières années.

Lorsqu'un complot visant à détruire un aéronef transatlantique à l'aide d'explosifs liquides a été déjoué en août 2006, l'organisation a réagi rapidement – elle a immédiatement ajusté ses procédures, augmenté son effectif aux premières lignes et a communiqué de nouveaux règlements au public.

Le 25 décembre 2009, en plein milieu de la période des Fêtes et seulement un mois avant le début d'une des missions les plus importantes et exaltantes pour l'ACSTA – les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver – une tentative d'attaque terroriste dans l'espace aérien canadien a une fois de plus testé la capacité de l'ACSTA à réagir en situation d'urgence.

Bien que le moment auquel cet événement est survenu ait pu rendre la gestion efficace de l'incident extrêmement difficile, l'ACSTA était bien positionnée pour réagir. Étant donné que la programmation des Jeux d'hiver était si complète et bien organisée, l'ACSTA a été en mesure d'adopter une approche coordonnée pour gérer les opérations et les communications pendant les jours et les semaines qui ont suivi le 25 décembre. Devant faire face à de nouveaux règlements, à des voyageurs perplexes (et avec raison) et à des implications internationales, l'ACSTA a relevé le défi en diffusant les bons messages au public, en tirant profit de ses partenariats solides avec d'autres intervenants du domaine de la sûreté et en faisant des efforts supplémentaires dans les aéroports. Même si 32 membres du personnel de l'administration centrale et 233 agents de contrôle avaient été envoyés dans l'Ouest pour les Jeux, la gestion des incidents s'est bien déroulée.

Amorçant maintenant sa neuvième année d'activité, l'ACSTA n'est désormais plus une jeune organisation, mais bien une organisation établie. Son vécu et son expérience dans l'industrie imprévisible qu'est celle de la sûreté aérienne lui ont permis d'accroître ses capacités, mais aussi d'améliorer sa qualité de planification et d'exécution.

L'ACSTA est toujours prête à affronter un nouveau défi.



Le très honorable premier ministre du Canada, Stephen Harper, sur les lieux d'un exploitant de services aéronautiques installé à l'aéroport international de Calgary pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Également dans la photo (de gauche à droite) : Paulette McDonogh, inspectrice de Transports Canada, Shawn, chef de point de contrôle, Mirjana, Constantin et David, agents de contrôle, le Sergent Warren Hagerman des Services de police de Calgary et Kamal, gestionnaire de service des Jeux d'hiver. Photo, gracieuseté du Cabinet du premier ministre.

### Relever le défi de Vancouver 2010

Les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver ont amené le monde au Canada – et la plupart est arrivé par avion. Accueillir les Jeux olympiques représente une entreprise considérable, que ce soit pour un pays, une ville ou un aéroport. Toutefois, chaque défi est accompagné de possibilités.

Une partie essentielle du plan pour gérer le volume élevé de personnes arrivant en avion consistait à développer une alliance entre l'ACSTA, l'aéroport international de Vancouver (voir *Survol de l'aéroport international de Vancouver* à la page 2), le Comité d'organisation des Jeux de Vancouver (COVAN), la GRC, les douanes américaines et canadiennes, les compagnies de transport et les hôtels et les détaillants locaux. Tous les partenaires ont rationalisé et accru leurs opérations afin de gérer le nombre élevé de voyageurs.

Pour l'ACSTA, les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver représentaient une occasion d'accélérer l'amélioration de la capacité de l'organisation. Les investissements dans de nouvelles unités de contrôle portatives (UCP) et des véhicules de contrôle mobiles (VCM) auront des répercussions positives à l'échelle nationale pendant de nombreuses années et ils constitueront une ressource précieuse pour les prochains événements de grande envergure qui auront lieu au Canada.

L'ACSTA a aussi envoyé une équipe des Jeux d'hiver en Colombie-Britannique—une équipe composée d'agents de contrôle et d'employés de l'administration centrale à Ottawa. Un total de 233 agents de contrôle de l'ACSTA provenant de partout au Canada se sont rendus en Colombie-Britannique pour fournir des services de contrôle supplémentaires. Le plus grand groupe, composé de 32 agents de contrôle, provenait de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

Environ 37 000 voyageurs ont quitté YVR le 1<sup>er</sup> mars—cela représente presque 50 pour cent de plus que le record précédent de passagers accueillis en une seule journée. Toute la planification a porté fruit. Il y avait des files d'attente, l'aéroport était bondé, mais les temps d'attente pour les passagers étaient seulement un peu plus élevés qu'à l'habitude et la plupart des vols ont quitté l'aéroport à l'heure prévue.

Félicitations à tous ceux qui ont contribué à la sûreté du transport aérien durant les Jeux, surtout pour la belle victoire de la journée des départs des Olympiques—la journée la plus occupée de l'histoire de YVR!

### L'ACSTA devient mobile

Un des résultats intermédiaires que l'ACSTA tente d'atteindre est l'accroissement de sa capacité. En pensant à l'avenir, l'ACSTA a trouvé des solutions qui permettraient de fournir des services de contrôle supplémentaires dont on avait tant besoin pour les Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver et qui correspondraient aux plans futurs d'accroître les services de CPE.





*Les unités de contrôle portatives (UCP) de l'ACSTA : composante du paysage du port de Vancouver durant les Jeux d'hiver de 2010.*

Après avoir examiné les options pour accroître la capacité de contrôle portative, l'ACSTA a déterminé qu'un mélange d'UCP et de VCM correspondrait le mieux aux exigences actuelles et futures du Canada. Au total, l'ACSTA a fait l'achat de neuf VCM fabriqués en Europe et dix UCP fabriquées à Moncton au Nouveau-Brunswick.

Les nouvelles UCP ressemblent un peu à des conteneurs d'expédition, mais une fois déployées, elles fournissent une voie supplémentaire pour effectuer le contrôle des bagages enregistrés et des bagages de cabine. Durant les Jeux d'hiver, les UCP ont été installées dans des petits aéroports et des hydrobases à Vancouver et aux alentours afin de fournir des services de contrôle de sûreté.

Les VCM sont des autobus mobiles et autonomes qui sont conçus et équipés spécialement en vue de fournir des services de contrôle pour le transport aérien. Bien que durant les Jeux ils aient passé la majorité de leur temps dans des endroits fixes, on peut facilement les déplacer en les conduisant afin de répondre aux besoins, ce qui fait de ces véhicules une ressource très flexible. Durant les Jeux d'hiver, six des VCM ont été déployés dans la région de Vancouver, alors que trois autres ont été envoyés à Calgary.

### **L'ACSTA en mer**

Tout était possible aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver : des points de contrôle portatifs dans de grands conteneurs, des points de contrôle mobiles dans des autobus et des points de contrôle flottants sur des barges.

Afin de fournir des services non seulement sur terre, mais aussi sur l'eau, l'ACSTA s'est associée à Tymac Launch Service Ltd., une entreprise de transport maritime qui dessert la région de Vancouver, afin de construire ce qui est possiblement le premier point de contrôle flottant au monde. Deux barges équipées d'unités de contrôle portatives ont été arrimées aux quais des aéroports du port de Nanaimo et du port de Vancouver.

Comme leurs équivalents installés sur terre, les UCP installées sur les barges sont demeurées à l'endroit qui leur avait été assigné pendant toute la durée des Jeux afin de répondre au besoin de services de contrôle de sûreté dans des sites désignés temporairement pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010.

#### **LÉGENDE DES ACRONYMES**

**CBE** – Contrôle des bagages enregistrés

**CPE** – Contrôle préembarquement

**UCP** – Unité de contrôle portative

**VCM** – Véhicule de contrôle mobile

**YVR** – Aéroport international de Vancouver

# NOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION



**D. Ian Glen, c.r. – *Président***

**Résidence :** Ottawa, (ON)

**Administrateur depuis :** le 4 juin 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de vérification;  
Comité de gouvernance et des ressources  
humaines; Comité de la stratégie; Comité  
du régime de retraite



**William Deluce – *Administrateur***

**Résidence :** Toronto (ON)

**Administrateur depuis :** le 14 janvier 2010

**Comités de l'ACSTA :** Comité de gouvernance  
et des ressources humaines et Comité  
de vérification

**Représentant de l'industrie :** Association  
du transport aérien du Canada (ATAC)



**Michael D. Campbell – *Administrateur***

**Résidence :** Charlottetown (Î.-P.-É.)

**Administrateur depuis :** le 11 mai 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de vérification  
et Comité de la stratégie

**Représentant de l'industrie :** Conseil  
des aéroports du Canada (CAC)



**Dora Koop, ICD.D. – *Administrateur***

**Résidence :** Westmount (QC)

**Administrateur depuis :**  
le 1<sup>er</sup> novembre 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité  
de gouvernance et des ressources  
humaines et Comité de la stratégie



**Gene McLean – *Administrateur***

**Résidence :** Toronto (ON)

**Administrateur depuis :**  
le 12 octobre 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité  
de gouvernance et des ressources  
humaines et Comité du régime  
de retraite



**H. Glenn Rainbird, O.C. – *Administrateur***

**Résidence :** Carrying Place (ON)

**Administrateur depuis :** le 26 janvier 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de la  
stratégie et président du Comité du régime  
de retraite



**Gaetane C. Hains – Administrateur**

**Résidence :** Anjou (QC)

**Administrateur depuis :** le 1<sup>er</sup> août 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de gouvernance et des ressources humaines et Comité du régime de retraite



**Denis Jacob, ICD.D. – Administrateur**

**Résidence :** Lorraine (QC)

**Administrateur depuis :** le 26 janvier 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de vérification et président du Comité de la stratégie

**Représentant de l'industrie :** Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA)



**John Kaldeway, ICD.D. – Administrateur**

**Résidence :** Brampton (ON)

**Administrateur depuis :** le 12 février 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de la stratégie et président du Comité de vérification

**Représentant de l'industrie :** Conseil des aéroports du Canada (CAC)



**Donald K. Robinson, Q.C. – Administrateur**

**Résidence :** Oakville (ON)

**Administrateur depuis :** le 11 mai 2007

**Comités de l'ACSTA :** Comité de la stratégie et président du Comité de gouvernance et des ressources humaines



**Mike H. Shaikh FCA – Administrateur**

**Résidence :** Calgary (AB)

**Administrateur depuis :** le 11 avril 2008

**Comités de l'ACSTA :** Comité de vérification et Comité du régime de retraite

Visitez la section *Conseil d'administration* sous *Au sujet de l'ACSTA* sur notre site Web [www.acsta.gc.ca](http://www.acsta.gc.ca) pour voir la biographie complète de nos administrateurs.

# NOTRE ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

## La haute direction

Le président et chef de la direction de l'ACSTA est nommé par le Conseil d'administration et secondé par une équipe de gestionnaires supérieurs. Voici l'organigramme de la haute direction (en date du 31 mars 2010) :





**Kevin McGarr**

*Président et chef de la direction*

À l'ACSTA depuis : janvier 2003

Dans son poste actuel depuis :  
novembre 2008

**Expérience professionnelle :** Enquêtes sur le crime organisé, Service de police de la communauté urbaine de Montréal; détection et prévention des délits d'entreprise et des malversations financières, entreprise de services professionnels

**Études :** Maîtrise en administration des affaires / Programme de l'aviation internationale, École de gestion John-Molson de l'Université Concordia; Programme de formation en administration, Institut des administrateurs de sociétés

**Nomination :** Nommé dans le poste de président et chef de la direction par le Conseil d'administration le 5 novembre 2008. Il a occupé le poste de président et chef de la direction à titre intérimaire avant sa nomination



**Renée Légaré**

*Vice-présidente principale, Capital humain*

À l'ACSTA depuis : juin 2002

Dans son poste actuel depuis : mars 2009

**Responsabilités courantes et réalisations :** Élaboration du cadre de ressources humaines; élaboration et mise en œuvre du régime de retraite et d'avantages sociaux; supervision de l'élaboration du Programme de formation et de certification des agents de contrôle et mise en œuvre du régime d'uniformisation des salaires et des avantages sociaux du personnel de contrôle

**Expérience professionnelle :** Économiste, Développement des ressources humaines Canada et Direction de l'évaluation des programmes et Direction de la Politique maritime de Transports Canada

**Études :** Maîtrise en Relations industrielles, Université du Québec en Outaouais; baccalauréat en Sciences économiques, Université de Sherbrooke; programme de formation en administration, Institut des administrateurs de sociétés



**Yves Duguay**

*Vice-président principal, Opérations*

À l'ACSTA depuis : septembre 2007

Dans son poste actuel depuis : mars 2009

**Responsabilités courantes et réalisations :** Opérations de contrôle préembarquement des passagers, des non-passagers et des bagages enregistrés dans les 89 aéroports désignés du Canada; surveillance et gestion des contrats de services de contrôle et du personnel de contrôle de l'ACSTA; il a lancé une stratégie pour introduire une culture d'excellence opérationnelle dans les opérations de contrôle

**Expérience professionnelle :** Spécialiste des questions de sûreté, Gendarmerie royale du Canada et Air Canada

**Études :** Certificat en gestion et en informatique, Université de Montréal; certificat en sécurité et en sûreté de l'aviation; George Washington University; programme de formation en administration, Institut des administrateurs de sociétés et programme MBA pour les cadres, Université McGill



**John Stroud**

*Vice-président, Stratégie et communications*

À l'ACSTA depuis : avril 2002

Dans son poste actuel depuis :  
décembre 2007

**Responsabilités courantes et réalisations :**

Élaboration et mise en œuvre de la stratégie globale, du programme de la mesure du rendement, des plans et des rapports intégrés, de la gestion du risque et des communications de l'ACSTA

**Expérience professionnelle :**

Transports Canada, conseiller en politique, Développement des ressources humaines Canada; commis juridique, Cour d'appel de l'Ontario

**Études :**

Baccalauréat en sciences politiques, Université de Toronto; maîtrise en philosophie, Université d'Oxford; baccalauréat en droit et maîtrise en administration publique, Université de Victoria

**Mike Saunders**

*Vice-président et chef de la technologie*

À l'ACSTA depuis : juillet 2008

Dans son poste actuel depuis :  
juillet 2008

**Responsabilités courantes**

**et réalisations :**

Déploiement et entretien d'un réseau complexe d'équipements de contrôle de sûreté en appui aux opérations de contrôle de sûreté uniformes et efficaces dans les 89 aéroports désignés du Canada et besoins en gestion de l'information d'entreprise et en technologie de l'information de l'organisation

**Expérience professionnelle :**

Gendarmerie royale du Canada

**Études :**

Baccalauréat en études professionnelles, en administration des affaires et en gestion des ressources humaines, Barry University, Miami, Floride





**Mario Malouin**

*Vice-président et chef des services financiers*

À l'ACSTA depuis : juillet 2006

**Dans son poste actuel depuis :**  
janvier 2009

**Responsabilités courantes et réalisations :**

Gestion des risques financiers de l'organisation, de la planification financière et des états financiers à l'intention de la haute direction, du Conseil d'administration et du Parlement

**Expérience professionnelle :** Directeur principal, Bureau du vérificateur général

**Études :** Baccalauréat en administration des affaires, Université Laval et membre de l'ordre des comptables agréés du Québec et de l'Ontario; certificat en gestion des risques, Université de Mons, Belgique; termine actuellement une maîtrise ès arts axée sur les études sur la guerre, Collège militaire royal du Canada



**Lise Patry**

*Avocate générale et Secrétaire de la société*

À l'ACSTA depuis : décembre 2002

**Dans son poste actuel depuis :** février 2008

**Responsabilités courantes et réalisations :**

Responsable des services juridiques et des fonctions de secrétaire de la société; responsable de la fonction de l'Acquisition et des contrats; en collaboration avec le chef des services financiers, a terminé l'examen de la gouvernance de la fonction de l'Acquisition et des contrats; a révisé la Politique des contrats; a établi un système pour gérer le calendrier de gouvernance du Conseil d'administration et a dirigé la transition des réunions sans papier du Conseil

**Expérience professionnelle :** Expert-conseil en systèmes d'information, Andersen Consulting (maintenant Accenture); avocate dans le domaine de la propriété intellectuelle et l'octroi de licences techniques, Gowlings LLP; avocate en chef spécialisée en droit commercial pour la gestion d'approvisionnement mondiale, société JDS Uniphase

**Études :** Diplôme en génie chimique, Université d'Ottawa; diplôme en Common Law, Université McGill; programme de gestion en sûreté aérienne, OACI; programme de formation en administration, Institut des administrateurs de sociétés

Visitez la section *Équipe de la haute direction* sous *Au sujet de l'ACSTA* sur notre site Web [www.acsta.gc.ca](http://www.acsta.gc.ca) pour voir la biographie complète de notre équipe de la haute direction.



## L'AMÉLIORATION CONTINUE PAR LA MISE À JOUR DES SYSTÈMES ET DES LOGICIELS

L'engagement de l'ACSTA envers l'excellence opérationnelle et l'amélioration continue s'applique à l'ensemble de notre organisation. Le développement des systèmes qui soutiennent notre gestion n'est peut-être pas une aussi grande priorité que les nouvelles technologies de contrôle qui appuient directement notre mission, mais les améliorations que nous apportons en matière de gestion ont des répercussions importantes sur notre rendement.

Notre programme du Système de gestion de l'entreprise (SGE), lancé en 2009-2010, améliore notre outil de planification des ressources de l'entreprise afin que nos systèmes soient plus simples et interfonctionnels en vue de maximiser leur efficacité et leur efficacité. Se basant sur un examen de nos processus internes, la phase initiale du programme du SGE est axée sur les Ressources humaines, les Finances et les Opérations.

L'efficacité a aussi été un moteur important lors de la mise à niveau récente de Microsoft® (MS) Office 2007 et du Office Communications Server (OCS) effectuée par l'ACSTA. De la mi-novembre à la mi-décembre 2009, l'ACSTA a fait une mise à niveau de tous les postes de travail et les ordinateurs portatifs à l'administration centrale et dans les régions afin qu'ils utilisent tous la même plateforme. En plus de la suite MS Office, l'installation comprenait deux nouveaux outils pour les utilisateurs de l'ACSTA : MS Presence (permet de voir les coordonnées et l'horaire des employés) et Corporate Instant Messaging. L'OCS central prend en charge ces fonctions et fournit des capacités de vidéoconférence.

L'optimisation de nos systèmes de gestion et de communication concorde avec les améliorations apportées au modèle de prestation de services régionaux de l'ACSTA : alors que le personnel supérieur de prestation de services se dirige de plus en plus vers les premières lignes, les améliorations apportées aux systèmes et aux logiciels nous rapprochent tous.

## La gestion favorisant la valeur, l'efficacité et la responsabilisation

Bien qu'elle ait accompli beaucoup durant ses huit années d'existence, l'ACSTA est une société d'État relativement jeune. L'ACSTA a vécu une croissance importante depuis sa création et son modèle organisationnel ainsi que ses pratiques de gestion ont évolué de concert avec les technologies de contrôle et les procédures opérationnelles qu'elle utilise. De nombreuses initiatives visant à améliorer les pratiques de gestion de l'ACSTA ont été mises en œuvre en 2009-2010, ce qui a contribué à l'amélioration de notre culture fondée sur le rendement par l'amélioration continue.

### Examen stratégique

En 2009-2010, l'ACSTA a réalisé un examen stratégique qui a permis de cerner de nombreuses possibilités d'amélioration de l'efficacité opérationnelle. Les résultats de l'examen ont appuyé le travail continu sur notre modèle de prestation de services et nous ont aidés à élaborer notre plan d'entreprise quinquennal pour 2010-2011 à 2014-2015. Nous continuerons de concentrer nos efforts en vue de nous assurer que nos programmes de base sont offerts de façon efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public, pendant que nous nous préparons à mettre en œuvre les économies de coûts cernées grâce à l'examen stratégique.

### Projet de certification du chef de la direction / chef des services financiers

Depuis 2004, les chefs de direction et les chefs des services financiers des sociétés ouvertes du Canada doivent certifier leurs états financiers. La certification consiste essentiellement en un énoncé qui stipule que les renseignements financiers « présentent de façon juste » la situation financière, les résultats des opérations et les flux de trésorerie et qu'ils ne contiennent aucun énoncé erroné ou trompeur ni aucune omission. Le Conseil d'administration de l'ACSTA a demandé que la haute direction entreprenne un projet pour préparer la certification du chef de la direction / chef des services financiers à l'ACSTA. Cette initiative, mise en œuvre presque exclusivement par des groupes de travail internes, avait comme objectif principal de s'assurer que l'ACSTA disposait de contrôles internes appropriés et suffisants pour tous les principaux processus opérationnels. En se basant sur les principes de l'amélioration continue et la gestion de la qualité, le projet de certification du chef de la direction / chef des services financiers a amélioré nos processus financiers, a établi une assise solide pour les certifications futures et a augmenté la transparence et la responsabilisation financière de l'ACSTA.

### *Programme de qualification des fournisseurs de services de contrôle*

L'ACSTA fournit des services de contrôle en partenariat avec des tiers fournisseurs de services de contrôle qui embauchent directement les agents de contrôle. Alors que l'ACSTA se prépare à renouveler des partenariats à long terme avec les fournisseurs de services de contrôle, des mesures ont été prises pour améliorer l'efficacité et l'efficience de la prestation de services. Un processus de demande de propositions (DP) a été préparé pour l'attribution de nouveaux contrats de services de contrôle. Dans le cadre du nouveau processus, avant qu'une organisation soit admissible à soumissionner pour une DP concernant des services de contrôle, elle doit d'abord répondre aux exigences du Programme de qualification des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA. Le nom des fournisseurs qui se qualifient se retrouve ensuite dans un répertoire des organisations admissibles à participer aux DP pour des services de contrôle dans les aéroports canadiens désignés.

### *Cadre de gestion de la sûreté*

La mise en œuvre du Cadre de gestion de la sûreté de l'ACSTA (CGSA) a été une des principales entreprises du Bureau de la gestion de la qualité de l'ACSTA en 2009-2010. Le CGSA vise à établir les exigences minimales en matière

de politiques, de processus, de procédures, de capital humain et de partenariats pour que l'ACTSA puisse réaliser son mandat. Le respect de l'ACSTA des lignes directrices du CGSA permettra à l'organisation de faire preuve de responsabilité. Une fois son intégration terminée, le CGSA sera un outil primordial qui guidera la prise de décisions tout en s'assurant que les programmes de sûreté du transport aérien de l'ACSTA sont gérés de façon adéquate.

### *Bureau de gestion de projets*

Le Bureau de gestion de projets (BGP) de l'ACSTA a été créé pour aider les responsables de projet et les gestionnaires de projet afin de s'assurer que les projets sont gérés de façon uniforme dans l'ensemble de l'organisation. Le BGP fournit un soutien spécialisé durant toutes les phases d'un projet, du lancement à la planification et la mise en œuvre, jusqu'à la fermeture. Les exercices sur les leçons apprises contribuent à l'élaboration continue de meilleures pratiques pour la gestion de projet. Le fait d'avoir un centre d'excellence sur place pour la gestion de projets aide l'ACSTA à faire en sorte que les projets correspondent à ses objectifs opérationnels, qu'elle cerne et gère les risques de façon efficace et que tous les projets atteignent ou dépassent leur but.



### **NOUVEAU SITE WEB DE L'ACSTA – RÉPONDRE AUX BESOINS DES PASSAGERS**

Les personnes qui voyagent en avion — surtout celles qui prennent l'avion régulièrement — ont tendance à être très « branchées » et elles adoptent souvent rapidement les plus récentes technologies en communication. Afin de répondre aux besoins et aux préférences des voyageurs, l'ACSTA a revu et amélioré son site Web cette année. Son objectif était d'aider les voyageurs à préparer leur voyage en avion.

Le nouveau site permet aux passagers d'accéder plus facilement à l'information leur étant destinée. Il comprend aussi un meilleur moteur de recherche, du contenu multimédia comprenant des vidéoclips et une version mobile du site. Les voyageurs qui possèdent des appareils mobiles peuvent maintenant consulter la liste J'y Pense, regarder des vidéos et accéder à l'information la plus récente de l'ACSTA en tout temps.

À partir de n'importe quelle connexion Internet, tous les types de passagers peuvent maintenant trouver facilement ce qu'ils cherchent — y compris de l'information précise et des conseils pour les personnes qui voyagent pour des raisons personnelles ou par affaires, les personnes âgées et les personnes ayant des besoins spéciaux. Par exemple, le nouvel outil « Prêt? Partez! » permet aux utilisateurs de créer une liste de choses à faire personnalisée qu'ils peuvent imprimer ou envoyer par courriel.

Le nouveau site constitue un autre pas vers l'avant dans notre engagement continu envers la prestation de services de contrôle efficaces et efficients. Le lancement du nouveau site de l'ACSTA a eu lieu en décembre 2009. Pour consulter le site, rendez-vous à l'adresse suivante : [www.acsta.gc.ca](http://www.acsta.gc.ca) (version complète) ou [m.acsta.gc.ca](http://m.acsta.gc.ca) (version mobile).

# SOMMAIRE DU RENDEMENT

En 2009-2010, l'ACSTA a amélioré son programme de mesure du rendement. Parmi les améliorations apportées, on note l'élaboration d'un nouveau Cadre de mesure du rendement organisationnel (CMRO) montré à la page suivante. Ce nouveau cadre est le résultat des connaissances acquises grâce à un rapport d'une tierce partie sur la gestion fondée sur le rendement à l'ACSTA ainsi que de notre expérience durant l'examen stratégique qui a eu lieu à l'été et l'automne 2009.

Des critères précis sont définis pour chacune de nos quatre activités mandatées afin de déterminer comment mesurer le rendement de nos services de contrôle en ce qui a trait à l'efficacité, l'efficience, l'uniformité et l'intérêt du public, comme l'exige la *Loi sur l'ACSTA*. À partir de ce point, un ou plusieurs indicateurs de rendement clés sont cernés ou élaborés afin de satisfaire aux exigences de chacun des critères. Des données sont ensuite recueillies et analysées, puis un rendement de base et des objectifs sont établis et les résultats sont mesurés et évalués.



	<b>Contrôle préembarquement (CPE)</b>	<b>Contrôle des bagages enregistrés (CBE)</b>	<b>Contrôle des non-passagers (CNP)</b>	<b>Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)</b>
<b>Efficacité</b>	La mesure selon laquelle le CPE empêche que les articles interdits, comme définis par Transports Canada soient apportés dans la zone stérile ou réglementée d'un aéroport ou à bord d'un aéronef.	La mesure selon laquelle le CBE empêche que les bagages contenant des explosifs soient chargés dans la soute d'un aéronef.	Parmi les non-passagers et les véhicules sélectionnés en vue d'un contrôle, la mesure selon laquelle le CNP empêche que les articles interdits, comme définis par Transports Canada, soient apportés dans la zone réglementée d'un aéroport.	La mesure selon laquelle la CIZR permet de vérifier, grâce à des données biométriques, l'identité des non-passagers qui tentent d'accéder aux zones réglementées des 28 principaux aéroports et de confirmer que le justificatif d'identité est associé à une habilitation de sécurité en matière de transport valide.
<b>Efficience</b>	La mesure selon laquelle les ressources de CPE sont optimisées pour procéder au contrôle de tous les passagers et les bagages de cabine pour vérifier qu'ils ne contiennent pas d'articles interdits.	La mesure selon laquelle les ressources de CBE sont optimisées pour procéder au contrôle de tous les bagages enregistrés pour vérifier qu'ils ne contiennent pas de substances explosives.	La mesure selon laquelle les ressources de CNP sont optimisées pour procéder au contrôle des non-passagers, sélectionnés de façon aléatoire, de leurs effets personnels et des véhicules (le cas échéant) pour vérifier qu'il n'y a pas d'articles interdits.	La mesure selon laquelle les ressources de CIZR sont optimisées afin d'élaborer et de maintenir un système national de gestion des pièces d'identité.
<b>Uniformité</b>	La mesure selon laquelle le CPE respecte les exigences de la loi, les exigences réglementaires, les <i>Procédures normalisées d'exploitation</i> (PNE), les politiques opérationnelles et les exigences contractuelles ou de dotation qui s'appliquent, dans les aéroports désignés partout au Canada.	La mesure selon laquelle le CBE est effectué conformément aux exigences de la loi, aux exigences réglementaires, aux PNE, aux politiques opérationnelles et aux exigences contractuelles ou de dotation qui s'appliquent, dans les aéroports désignés partout au Canada.	La mesure selon laquelle le CNP répond aux exigences de la loi, aux exigences réglementaires, aux PNE, aux politiques opérationnelles et aux exigences contractuelles ou de dotation qui s'appliquent dans les 28 principaux aéroports du Canada.	La mesure selon laquelle la CIZR répond aux exigences de la loi, aux exigences réglementaires, aux PNE, et aux exigences opérationnelles dans les 28 principaux aéroports du Canada.
<b>Dans l'intérêt du public</b>	Sachant que le CPE est une fonction gouvernementale, la mesure selon laquelle le CPE contribue à ce que les passagers des aéroports désignés se sentent en sécurité et à ce qu'ils aient une expérience de voyage relativement agréable et conforme aux attentes (départ à temps, traitement courtois, durée raisonnable de l'attente, bagages de cabine qui ne sont pas perdus ou abîmés).	Sachant que le CBE est une fonction gouvernementale, la mesure selon laquelle le CBE contribue à ce que les passagers des aéroports désignés se sentent en sécurité et à ce qu'ils aient une expérience de voyage relativement agréable et conforme aux attentes (départ à temps, bagages enregistrés qui ne sont pas perdus, volés ou abîmés).	Sachant que le CNP est une fonction gouvernementale, la mesure selon laquelle le CNP contribue à la sûreté aérienne et répond aux besoins des intervenants des 28 principaux aéroports du Canada.	Sachant que la CIZR est une fonction gouvernementale, la mesure selon laquelle la CIZR contribue à la sûreté aérienne et répond aux besoins des intervenants des 28 principaux aéroports du Canada.

## LE NOUVEAU CENTRE D'ESSAI CONSTITUE UN PAS IMPORTANT VERS L'AVANT

L'ACSTA a ouvert un nouveau centre d'essai en octobre 2009. Le centre d'essai d'Ottawa est le fruit de cinq années de planification et d'efforts soutenus. Cette ressource sera profitable à l'ensemble de l'organisation. Elle permettra d'augmenter l'efficacité dans plusieurs domaines clés et d'améliorer la capacité de l'ACSTA à collaborer avec des partenaires de sûreté nationaux et internationaux.

Avant l'ouverture du centre, l'ACSTA utilisait les aéroports et les espaces d'entreposage partagés pour tester, essayer et évaluer le nouvel équipement ainsi que les nouvelles procédures. Maintenant, ces activités peuvent être réalisées dans notre nouveau centre, qui comprend trois voies de CPE ainsi qu'un point de CBE. Le centre comprend aussi un espace d'essai réservé au programme de CIZR. Le nouveau centre augmente de façon importante la capacité de l'ACSTA à évaluer les technologies de pointe et il nous aide aussi à nous conformer aux normes internationales en matière de sûreté.

En reproduisant les files de contrôle d'un aéroport occupé dans le centre, la direction générale de la Technologie de l'ACSTA peut faire de la recherche approfondie et des tests sur les nouvelles technologies. Les résultats obtenus permettront à l'ACSTA de prendre des décisions éclairées quant aux acquisitions et seront utilisés pour élaborer des plans en vue du déploiement de nouvelles technologies dans les aéroports canadiens. D'autres directions générales de l'ACSTA collaborent avec la direction générale de la Technologie pour utiliser le centre afin d'explorer de nouvelles stratégies, de tester de nouvelles procédures (direction générale des Opérations), et d'élaborer et de mettre au point du matériel et des programmes de formation (direction générale du Capital humain).

Par exemple, le centre d'essai est l'un des éléments qui a joué un rôle clé pour permettre à l'ACSTA de déployer les nouveaux systèmes de scanners corporels (SC) en quelques semaines seulement après l'annonce de l'accélération du programme du gouvernement en janvier. Le premier groupe d'agents de contrôle de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto à recevoir la certification sur les SC s'est rendu au centre d'essai d'Ottawa pour se familiariser avec la technologie et les procédures liées au SC dans une voie de CPE simulée.

Le fait d'avoir une installation centrale à Ottawa permettra à l'ACSTA de poursuivre toutes ces activités de façon plus efficace et efficiente, ce qui soutient par conséquent l'engagement de l'organisation envers l'excellence opérationnelle et l'amélioration continue. Mais ce qui est plus important, c'est que le centre aidera l'ACSTA à veiller à ce que le Canada continue d'offrir des services de sûreté de pointe et de qualité élevée en réaction à l'évolution du contexte de menace.

L'ACSTA envisage également les possibilités que le centre lui offrira pour établir des partenariats avec d'autres intervenants comme la GRC, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Transportation Security Administration (TSA) des É.-U. Le centre donne à l'ACSTA la capacité d'assumer davantage un rôle de leadership dans ces partenariats, ce qui augmente la reconnaissance de notre expertise dans le domaine de la sûreté du transport aérien.

Compte tenu de la nature délicate des mesures et les résultats des tests sur le CPE et le CBE, ils ne peuvent pas être divulgués pour des raisons de sécurité.

Les indicateurs de rendement clés (IRC) en matière de CIZR et de CNP pour les critères d'efficacité, d'efficacité et d'uniformité sont actuellement en cours d'élaboration. On prévoit que la collecte des données commencera avant la fin de l'exercice 2010-2011 et que les résultats préliminaires seront disponibles en même temps.

Puisque la CIZR et le CNP n'ont pas d'incidence directe sur les passagers, l'ACSTA n'élabore pas d'IRC pour mesurer l'aspect « dans l'intérêt du public » de ces deux programmes.



## CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

Efficacité au CPE							
Cette mesure et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public tel que le Rapport annuel.							
Efficience au CPE							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	4,9%	4,1%	4,9%	6,2%	6,5%	23,5%	<p>Les niveaux d'attrition annuels ont progressivement diminué depuis 2007-2008. Ils sont passés de 30,0% à 23,5%.</p> <p>Les taux d'attrition continuent d'être plus élevés à l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international d'Edmonton, avec des taux de 73,0% et 55,0% respectivement en 2009-2010. L'aéroport Lester B. Pearson de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa ont le taux d'attrition annuel le plus bas, soit 9,0% et 13,0% respectivement.</p>
<i>Définition</i> : Pour chaque trimestre, le % d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés pour lesquels on a mis fin à l'emploi, qui ont été mis à pied, qui ont démissionné, qui sont décédés, qui ont pris leur retraite ou qui ont été mutés.							
Débit de CPE	120	S.O.	S.O.	91	91	91*	<p>Les résultats sont bas principalement en raison des changements aux politiques des compagnies aériennes à l'égard des bagages enregistrés, de la mise en oeuvre de la nouvelle technologie, de la présence constante des agents de surveillance et des mesures de contrôle accrues. On a assigné l'examen des options pour améliorer le débit au cours des années à venir à une équipe de projet.</p> <p>*La valeur annuelle est fondée sur les T3 et T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.</p>
<i>Définition</i> : Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie aux points de CPE aux heures de pointe des huit aéroports les plus occupés.							
Uniformité au CPE							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Contrôle de sûreté	95,0%	97,0%	98,7%	99,1%	99,3%	98,5%	Tous les aéroports ont dépassé la cible. Amélioration constante au cours de tous les trimestres. Conforme au principe de l'amélioration continue, la cible est passée à 98,0% en 2010-2011.
<i>Définition</i> : Les résultats de l'évaluation de la conformité procédurale des agents de contrôle effectuée par les agents de surveillance conformément aux PNE du contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris le contrôle des passagers (portique de détection de métal, détecteur à main d'objets métalliques et fouille manuelle d'une personne) et le contrôle des bagages de cabine (radioscopie, fouille manuelle des bagages et détection de traces d'explosifs).							
Recertification des agents de contrôle	90,0%	85,2%	85,2%	86,9%	87,9%	86,3%	L'augmentation au T4 peut être attribuée, en partie, à la mise en oeuvre du Programme d'apprentissage périodique et de recertification au mois de décembre 2008.
<i>Définition</i> : Le % d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui réussissent les examens de recertification au CPE et qui obtiennent les neuf attestations. Remarque : L'échec à l'une des attestations mène à l'échec à la recertification.							

CPE dans l'intérêt du public							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
<b>Confiance élevée dans le contrôle de sûreté - sondage auprès des passagers</b>	75,0%	S.O.	S.O.	74,0%	72,0%	73,0%*	Malgré les événements du 25 décembre 2009, la confiance des passagers dans le contrôle de sûreté demeure relativement élevée.  Remarque : Les résultats du sondage représentent un sous-ensemble des aéroports les plus occupés.  *La valeur annuelle est fondée sur les T3 et T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.
<i>Définition</i> : Le % de passagers qui ont une confiance élevée dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. La confiance élevée est définie comme étant une réponse 5, 6 ou 7 sur une échelle de 7 dans le sondage.							
<b>Satisfaction générale à l'égard du contrôle en général-sondage auprès des passagers</b>	85,0%	S.O.	S.O.	83,0%	82,0%	82,5%*	Encore une fois, malgré les événements du 25 décembre 2009, la confiance des passagers dans le contrôle de sûreté demeure relativement élevée et se rapproche de la cible.  Remarque : Les résultats du sondage représentent un sous-ensemble des aéroports les plus occupés.  *La valeur annuelle est fondée sur les T3 et T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2.
<i>Définition</i> : Le % de passagers interrogés qui ont jugé le processus général de CPE satisfaisant dans certains des aéroports les plus occupés. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés.							
<b>Service à la clientèle</b>	95,0%	94,0%	96,6%	97,5%	97,9%	97,0%	Les résultats dépassent la cible depuis le T2. Amélioration constante au cours de tous les trimestres, réalisée en raison des mesures correctives ciblées. Conforme au principe de l'amélioration continue, la cible est passée à 98,0% en 2010-2011.
<i>Définition</i> : Les résultats de l'évaluation de la conformité procédurale des agents de contrôle effectuée par les agents de surveillance conformément aux PNE relatives au service à la clientèle dans les huit aéroports les plus occupés, y compris le professionnalisme (apparence et conduite des agents de contrôle) et les communications (offre active bilingue et interaction avec les passagers).							
<b>Plaintes des passagers réglées dans moins de 30 jours.</b>	90,0%	S.O.	83,0%	84,2%	87,9%	83,6%	L'ACSTA a reçu 1 520 plaintes cette année, dont 1 270 ont été réglées dans un délai de 30 jours.  Chaque mois, le pourcentage de plaintes réglées dans un délai de 30 jours passait de 75,0% à 91,0% pendant toute l'année. L'un des principaux défis du groupe de la Satisfaction de la clientèle cette année a été l'augmentation de plaintes reçues au T4 à la suite de la mise en œuvre des mesures de sûreté d'urgence à la fin du mois de décembre 2009.
<i>Définition</i> : Le % de plaintes des passagers reçues à chaque trimestre aux huit aéroports les plus occupés qui ont été réglées dans les 30 jours civils suivant leur réception.							

## CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Efficacité du CBE							
Cette mesure et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public tel que le Rapport annuel.							
Efficience du CBE							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	4,9%	4,1%	4,9%	6,2%	6,5%	23,5%	<p>Les niveaux d'attrition annuels ont progressivement diminué depuis 2007-2008. Ils sont passés de 30,0% à 23,5%.</p> <p>Les taux d'attrition continuent d'être plus élevés à l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international d'Edmonton, avec des taux de 73,0% et 55,0% respectivement en 2009-2010. L'aéroport Lester B. Pearson de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa ont le taux d'attrition annuel le plus bas, avec un taux de 9,0% et 13,0% respectivement.</p>
<p><i>Définition</i> : Pour chaque trimestre, le % d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés pour lesquels on a mis fin à l'emploi, qui ont été mis à pied, qui ont démissionné, qui sont décédés, qui ont pris leur retraite ou qui ont été mutés.</p>							
Uniformité du CBE							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Recertification des agents de contrôle	90,0%	95,0%	91,5%	95,6%	97,1%	94,8%	Les taux de recertification au CBE demeurent au-dessus de la cible pour la période de référence entière.
<p><i>Définition</i> : Le % des agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui ont réussi les examens de recertification du CBE et qui ont obtenu les trois attestations (selon le cas) pour les appareils de radioscopie de détection d'explosifs et les appareils de radioscopie à tomographie. Remarque : L'échec à l'une des attestations mène à l'échec à la recertification.</p>							
CBE dans l'intérêt du public							
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010					Commentaires
		T1	T2	T3	T4	Annuel	
Confiance élevée dans le contrôle de sûreté	75,0%	S.O.	S.O.	74,0%	72,0%	73,0%*	<p>Malgré les événements du 25 décembre 2009, la confiance des passagers dans le contrôle de sûreté demeure relativement élevée.</p> <p>Les résultats du sondage représentent un sous-ensemble des aéroports les plus occupés.</p> <p>*La valeur annuelle est fondée sur les T3 et T4 seulement parce qu'il n'y avait pas de données pour les T1 et T2</p>
<p><i>Définition</i> : Le % de passagers qui ont une confiance élevée dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. La confiance élevée est définie comme étant une réponse 5, 6 ou 7 sur une échelle de 7 dans le sondage.</p>							

# PRÉPARER L'AVENIR

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada pour gérer les risques les plus élevés pour la sûreté aérienne. Pour ce faire, nous avons procédé à des investissements dans la nouvelle technologie et les nouvelles capacités de détection en apportant des améliorations à nos opérations et en commençant à intégrer ces technologies et ces améliorations dans certains des aéroports les plus occupés du Canada.

En se tournant vers l'avenir, l'année 2010-2011 promet d'être une année de transition importante pour l'ACSTA. Nous continuerons de mettre à profit les réalisations de 2009-2010, surtout en ce qui a trait à nos investissements dans la nouvelle technologie, l'amélioration de nos pratiques de gestion et la modification de notre modèle de prestation de services. Le financement à long terme, tel qu'il a été annoncé dans le budget de 2010, jouera un rôle clé dans le déroulement des prochaines années pour l'ACSTA.

Avec un nouveau financement, l'ACSTA est mieux placée pour relever le défi de maintenir un niveau comparable de capacité à celui de 2009-2010 et de respecter les exigences actuelles en matière de contrôle. En continuant d'investir dans la technologie éprouvée et de former le personnel de contrôle pour compléter et optimiser la nouvelle technologie de contrôle acquise, le Canada continuera de maintenir sa compatibilité avec ses partenaires partout dans le monde.

En même temps, l'ACSTA prendra les mesures nécessaires pour améliorer son efficacité, au-delà de ce qui a déjà été défini dans l'examen stratégique. Plus particulièrement, nous nous pencherons sur :

- la reconfiguration des points de CPE;
- l'investissement dans de nouveaux outils comme le Système de sûreté des cartes d'embarquement, pour surveiller les données reliées au temps d'attente et au débit, et le Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps, qui permettra à l'ACSTA d'améliorer l'ordonnancement;
- la collaboration avec Transports Canada pour élaborer des modifications aux règlements qui sont axées sur le risque, ce qui faciliterait le débit des passagers, sans toutefois compromettre la sûreté.

L'ACSTA s'efforcera d'appliquer l'aspect humain associé aux activités des agents de contrôle afin d'améliorer le milieu de travail et les conditions de travail du personnel de contrôle.

De plus, l'ACSTA se préparera à établir un partenariat stratégique à long terme avec les fournisseurs de services de contrôle, les obligeant ainsi de faire des investissements qui amélioreront la stabilité du présent modèle de prestation de services et atteindront des capacités, des compétences et des systèmes de gestion optimale.

Mises ensemble, ces initiatives permettront à l'ACSTA d'exécuter ses programmes de contrôle de manière efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public.



# RAPPORT DE GESTION

## PARTIE 1 – APERÇU DE LA SOCIÉTÉ

### Contexte opérationnel

L'ACSTA est une société d'État qui a été établie en 2002 dans le cadre des mesures prises par le gouvernement du Canada à la suite des attentats du 11 septembre. Elle a été créée pour fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés du pays de manière efficiente, efficace et uniforme tout en protégeant l'intérêt du public. Pour ce faire, l'ACSTA a pour mission de mettre en œuvre des services de contrôle pour les quatre secteurs suivants :

- le contrôle préembarquement (CPE) – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- le contrôle aléatoire des non-passagers (CNP) (p. ex., le personnel de l'aéroport, les équipages de vol, etc.), conformément aux directives de Transports Canada;
- la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) – le contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

Les grandes priorités de l'ACSTA sont de préserver le niveau actuel des services face à l'évolution des menaces en améliorant continuellement l'efficacité et l'efficience du contrôle grâce à la mise en place de technologies de contrôle reconnues. De plus, l'ACSTA a instauré une culture d'excellence opérationnelle en mettant l'accent sur la formation et le perfectionnement des compétences des agents de contrôle.

Avec plus de 530 employés qui appuient les activités de plus de 6 790 agents de contrôle, l'ACSTA procède au contrôle de plus de 48 millions de passagers, de 62 millions de bagages et de 715 000 non-passagers annuellement.

### Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État qui a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACSTA)*. Elle est financée grâce à des crédits parlementaires et elle fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (Transports Canada).

Au Canada, il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sûreté du transport aérien. C'est donc Transports Canada qui est le principal ministère responsable du programme de sûreté de l'aviation du Canada. Transports Canada agit à titre d'organisme de réglementation de l'ACSTA. Il est chargé d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les lois, les programmes et les procédures de sûreté de l'aviation, conformément aux normes définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'ACSTA doit mener ses activités et procéder aux opérations de contrôle dans le respect des lois, des règlements et des procédures en vigueur au Canada, notamment la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*, ainsi que l'*Arrêté sur le contrôle de sûreté*, et d'autres procédures normalisées d'exploitation.

## PARTIE 2 – CONTEXTE OPÉRATIONNEL

Les activités de l'ACSTA, à titre d'autorité responsable du contrôle de sûreté du transport aérien civil au Canada, sont grandement touchées par les événements et les tendances qui se dessinent tant à l'échelle nationale qu'internationale. Afin de s'acquitter de son mandat avec succès et de mener ses activités avec diligence, l'ACSTA doit déterminer si ses ressources sont adéquates pour lui permettre de relever les défis stratégiques qui se posent. Pour ce faire, elle doit recenser ses principaux risques d'entreprise, prévoir les tendances internes et externes qui pourraient avoir des répercussions sur ses activités et prendre les mesures qui s'imposent pour assurer la réalisation des activités prescrites.

Pour mener à bien ses programmes de contrôle de sûreté, l'ACSTA collabore étroitement avec Transports Canada, d'autres organismes publics, les autorités responsables de l'application des lois et le secteur de l'aviation. En plus d'offrir des services quotidiens de contrôle, l'ACSTA est appelée à participer à des événements très médiatisés avec ses partenaires nationaux du domaine de la sûreté.

L'ACSTA reconnaît l'importance de maintenir une communication efficace et permanente avec ses partenaires et les acteurs du domaine en vue de veiller à ce que les répercussions causées par des changements opérationnels à la suite d'événements imprévus et de modifications réglementaires soudaines soient réduites au minimum.

### **Menaces contre la sûreté**

Même si le Canada a pris de nombreuses mesures pour prévenir des actes d'interférence illicites contre l'aviation civile au lendemain des attaques du 11 septembre, les terroristes actifs et potentiels ont démontré leur capacité à s'adapter aux contrôles de sûreté en vigueur. L'attentat raté du 25 décembre 2009, au cours de laquelle un individu a tenté d'allumer un engin explosif improvisé (EEI) à bord d'un avion qui survolait l'espace aérien du Canada à destination de Détroit, en est la preuve.

À la suite de cet incident, Transports Canada a instauré des mesures de sûreté accrues pour tous les vols à destination des États-Unis. L'ACSTA a été forcée de s'adapter rapidement et de faire face à des pressions supplémentaires pour mettre en œuvre ces nouvelles mesures. Des efforts supplémentaires ont été portés sur le recrutement et la formation d'agents de contrôle chargés d'assurer la mise en œuvre des nouvelles mesures. Par ailleurs, l'ACSTA a formé un partenariat stratégique avec l'Agence canadienne des services frontaliers, la Gendarmerie royale du Canada et les services locaux de maintien de l'ordre afin d'alléger les pressions causées directement par ces mesures.

Comme l'a démontré l'incident du 25 décembre, il faut des procédures de contrôle innovatrices et flexibles pour lutter contre des menaces liées à la sûreté qui sont en constante évolution, d'où la nécessité de produire de nouvelles technologies dotées de capacités de détection renforcées. L'ACSTA s'emploie donc constamment à perfectionner les mesures de contrôle en vigueur en instaurant des contrôles adaptés, notamment des méthodes et des technologies de contrôle appropriées, afin d'atténuer efficacement ces risques.

### **Conjoncture économique**

#### *Importance économique de l'industrie canadienne du transport aérien*

L'industrie du transport aérien englobe les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de contrôle, divers secteurs de la construction aéronautique et l'industrie du voyage et du tourisme. L'importance du nombre d'emplois en jeu ainsi que du chiffre d'affaires généré par ces intervenants fait en sorte que l'économie canadienne est fortement tributaire de l'industrie du transport aérien. Une attaque ou une menace grave contre l'aviation civile perturberait non seulement ce secteur, mais aussi les milliers d'entreprises qui comptent sur des transports aériens rapides, sûrs et efficaces.

#### *Effets de la récession économique sur l'industrie canadienne du transport aérien*

Comme ce fut le cas pour bien d'autres secteurs, la récession économique mondiale a eu des répercussions directes sur le secteur de l'aviation en 2009, ce dernier subissant une baisse de 5,6 % du trafic de passagers comparativement à l'année précédente.

Même si le ralentissement économique a fait diminuer le trafic de passagers en 2009, celui-ci a commencé à s'améliorer en même temps que l'économie a commencé à se redresser. Selon les données statistiques de Transports Canada, le nombre de passagers a augmenté de près de 14 % au cours des cinq dernières années. De plus, la mondialisation de l'économie et l'intégration de l'économie canadienne aux marchés mondiaux devraient accroître le nombre de voyageurs nationaux et internationaux au cours des prochaines années. Bon nombre des administrations aéroportuaires ont déjà indiqué leur intention d'agrandir leurs installations afin de faire face à l'accroissement prévu du nombre de passagers au cours des prochaines années.

#### Crédits parlementaires

L'ACSTA doit disposer de fonds d'exploitation et d'immobilisations suffisants pour financer ses activités et remplir le mandat qui lui est confié par la loi. En plus du financement annuel permanent de 234,4 millions de dollars, le budget de 2009 a alloué un financement ponctuel additionnel de 355,8 millions de dollars. Ce financement ponctuel a été accordé à l'ACSTA afin de lui permettre de préserver les normes de service en vigueur en 2009-2010, et de commencer à faire des investissements préliminaires dans les technologies et les méthodes d'exploitation.

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

#### Crédits parlementaires utilisés

(en millions de dollars)

	Total pour cinq ans 2002-2003 à 2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	TOTAL
Exploitation	1 310,6 \$	389,3 \$	378,3 \$	472,3 \$	<b>2 550,5 \$</b>
Immobilisations	643,4	47,7	48,6	115,9	<b>855,6</b>
<b>Total</b>	<b>1 954,0 \$</b>	<b>437,0 \$</b>	<b>426,9 \$</b>	<b>588,2 \$</b>	<b>3 406,1 \$</b>

Dans le cadre du budget de 2010, le gouvernement du Canada a établi le niveau de financement annuel de l'ACSTA pour l'exercice 2010-2011 à 585,9 millions de dollars. Ce financement permettra à l'ACSTA d'assurer la gestion des questions stratégiques et de préserver un niveau de capacité comparable à celui de 2009-2010.

### Modèle de prestation de services

Le modèle de prestation de services de l'ACSTA, selon lequel un tiers fournit les services de contrôle, est un modèle unique dans le monde de la sûreté du transport aérien. Cette façon de faire a été retenue au départ, entre autres, dans un souci d'économie et pour honorer les contrats déjà signés entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de contrôle.

L'une des tâches les plus ardues à laquelle doit actuellement s'attaquer l'ACSTA est l'état actuel de son modèle de prestation de services par des tiers. Même si ce modèle a toujours été au premier rang des solutions privilégiées, un examen indépendant mené en 2008 a souligné la fragilité de ce modèle, compte tenu des difficultés financières éprouvées par certains fournisseurs de services de contrôle. Le rapport a aussi recommandé de prévoir des plans de rechange en cas d'une dégradation du modèle, notamment un plan de transition vers un modèle d'employeur direct pour l'un ou plusieurs des aéroports désignés – une solution qui s'avérerait coûteuse.

Il y a des possibilités d'améliorer le modèle actuel pour ce qui est de la qualité des services, du professionnalisme des agents de contrôle, des capacités de gestion et des systèmes opérationnels. L'ACSTA a besoin que ses fournisseurs de services de contrôle, qui sont des partenaires stratégiques, fassent des efforts en vue de renforcer leurs capacités de gestion et leurs systèmes opérationnels pour induire un changement systémique axé sur l'optimisation de l'efficacité et de l'efficacé du modèle. C'est donc dire que l'ACSTA procédera à un appel d'offres en vue de renforcer ses relations avec ses partenaires stratégiques, tout en s'assurant que les services de contrôle offerts soient efficaces, efficients et servent l'intérêt public.

### Examen stratégique

En 2009-2010, l'ACSTA a mené un examen stratégique approfondi du financement, de la pertinence et du rendement de tous ses programmes en vue d'évaluer leur rentabilité. L'ACSTA a exploré des pistes pour rationaliser ses opérations, recadrer ses activités et améliorer sa rentabilité tout en préservant l'efficacité de ses services et en s'acquittant de son

mandat. Les recommandations issues de cet examen stratégique ont été soumises à l'approbation du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) à l'automne 2009, puis rendues publiques dans le cadre du budget de 2010.

### Nouvelles réglementations

#### *Normes internationales d'information financière*

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a modifié la *Préface des normes comptables pour le secteur public* afin de préciser la source des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les organismes publics, comme l'ACSTA. Classée dans la catégorie « autres organismes publics », l'ACSTA était dans l'obligation de déterminer si les normes internationales d'information financière (IFRS) constituent le référentiel comptable le plus approprié pour elle ou si elle devait adopter le Manuel de comptabilité de l'ICCA pour le secteur public. Après un examen minutieux qui lui a permis d'évaluer les besoins des utilisateurs des états financiers de l'ACSTA, la direction de la société a conclu que les IFRS constituent le référentiel comptable le plus approprié pour la société. La décision de poursuivre la transition vers les IFRS a été approuvée par le Conseil d'administration de l'ACSTA. La société établira ses états financiers selon les IFRS pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012, qui comprendront les chiffres correspondants de 2011.

Le plan de transition de l'ACSTA comporte trois étapes : délimitation de l'étendue, élaboration et mise en œuvre. L'étape de l'élaboration a été menée à bien au cours du premier semestre de 2009. Elle comprenait la préparation d'évaluations détaillées précisant les effets possibles du passage aux IFRS sur les méthodes comptables, l'information financière, les processus opérationnels, les systèmes d'information, les contrôles internes et les besoins en matière de formation de la société. Au cours de l'exercice, l'ACSTA a offert des séances de formation et de l'information aux employés clés dans l'ensemble de la société et au Conseil d'administration. La mise en œuvre du plan de transition a débuté au cours du second semestre de 2009 et se poursuivra tout au long de 2010. Elle comprend la mise en œuvre des modifications qui doivent être apportées pour appliquer les nouvelles normes.

La direction continue d'évaluer les répercussions du passage aux IFRS sur la société. Elle a prévu que les normes qui auront les effets les plus importants sur les méthodes comptables de l'ACSTA et son information financière concernent les avantages sociaux des employés, les immobilisations corporelles et les provisions (surtout les passifs relatifs au démantèlement). La direction reconnaît également que le passage aux IFRS nécessitera la divulgation d'informations supplémentaires. Ce passage n'entraînera aucun changement important touchant les technologies de l'information ou les systèmes de données.

L'International Accounting Standards Board mène divers projets de front, dont certains auront des répercussions sur les normes qui s'appliquent à l'ACSTA. La direction continuera de surveiller les projets proposés et ceux qui sont en cours en portant une attention particulière aux changements qui devraient avoir des répercussions sur l'ACSTA.

#### *Examen spécial*

L'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que l'ACSTA se soumette à un examen spécial au moins une fois tous les dix ans et à d'autres moments à la demande du gouverneur en conseil, du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, du Conseil d'administration ou du vérificateur général du Canada. L'examen spécial exprime une opinion indépendante à savoir si l'ACSTA possède des moyens et des méthodes qui lui fournissent l'assurance raisonnable que : ses actifs sont protégés et contrôlés; la gestion de ses ressources financières, humaines et matérielles est économique et efficiente; ses activités sont menées efficacement. Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a publié son dernier rapport d'examen spécial en 2006. L'ACSTA prévoit se soumettre à un deuxième examen spécial dans deux ans.

#### *Examen approfondi*

Comme l'a annoncé le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le 25 février dernier, et comme l'a confirmé le budget de 2010, les dépenses, l'efficacité et la structure de l'ACSTA seront soumises à un examen afin d'avoir l'assurance que la société s'acquitte efficacement de son mandat. Cet examen, qui mobilisera la participation des grands acteurs du domaine, sera axé sur l'efficacité des ressources de l'ACSTA et sur son modèle de gouvernance.

## **PARTIE 3 – CAPACITÉ À REMPLIR SON MANDAT**

#### **Activités de contrôle essentielles**

De nos jours, le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels constitue une des pierres angulaires de la sûreté aérienne. Ces contrôles sont effectués afin de détecter la présence d'articles interdits qui peuvent être apportés à bord de l'aéronef ou à l'intérieur des zones réglementées des aéroports. C'est donc dire que les agents de contrôle et le plan de mise en place des immobilisations sont essentiels à la réalisation du mandat de l'ACSTA.

#### *Effectif de contrôle*

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

Les agents de contrôle jouent un rôle prépondérant pour identifier les menaces contre la sûreté aérienne en contrôlant les passagers avant qu'ils ne pénètrent dans l'aéronef, en contrôlant les non-passagers aux points de contrôle dans les aéroports, et en prenant les principales décisions d'évaluation des risques lors de l'utilisation du matériel de CBE.

Compte tenu de ce fait, des ressources importantes ont été allouées au renforcement de l'effectif de contrôle. Parmi les principales réalisations en 2009-2010, il faut mentionner :

- la mise en œuvre du programme d'apprentissage périodique et de recertification dans tous les aéroports, afin de s'assurer que les compétences des agents de contrôle soient à jour et que la qualité de leur travail soit uniforme dans l'ensemble du pays;
- l'élargissement du programme d'amélioration de la surveillance grâce à l'embauche d'agents de surveillance supplémentaires dans les huit aéroports les plus occupés.

#### *Plan de mise en place des immobilisations*

Pour mener les activités de contrôle exigées par son mandat, l'ACSTA doit posséder du matériel fiable et sophistiqué pour détecter les articles interdits. Le programme d'immobilisations en vigueur prévoit le remplacement et la mise à niveau systématiques du matériel, en fonction des risques, grâce à de nouvelles technologies plus efficaces et plus efficaces.

#### **À l'appui des activités**

Afin de mettre en œuvre ses stratégies opérationnelles, l'ACSTA a besoin de ressources internes solides qui appuient tous les volets de ses activités essentielles de contrôle.

#### *Ressources humaines*

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

En 2009-2010, l'ACSTA a embauché 146 employés supplémentaires pour appuyer la croissance opérationnelle et les nouvelles activités, notamment 32 agents de surveillance supplémentaires dans les huit aéroports les plus occupés.

#### *Systèmes et pratiques de gestion de la société*

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

#### *Plan de continuité des activités*

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

Le plan de continuité des activités comprend aussi un plan de pandémie, qui a été utilisé lors de la pandémie de grippe H1N1 en 2009-2010. Il traite des sujets suivants :

- sensibilisation
- prévention
- gestion de l'information (santé et sécurité au travail)
- plan de secours
- plan interne de l'ACSTA

Le plan de continuité des activités vise tous les services de la société et prévoit des plans de secours établis par les fournisseurs de services et les administrations aéroportuaires. En novembre 2009, Sécurité publique Canada a examiné le plan de continuité des activités de l'ACSTA et le ministère s'est dit satisfait du niveau de préparation de la société.

En 2009-2010, l'ACSTA a également mis à jour son analyse de l'incidence sur les activités et commandé une évaluation par une tierce partie de son plan de reprise après sinistre en technologies de l'information. En vue des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, l'ACSTA a participé à divers exercices de planification des mesures d'urgence avec ses partenaires.

## **PARTIE 4 – GESTION DES RISQUES**

### **Processus de gestion des risques d'entreprise**

La gestion du risque est une approche formalisée et systématique servant à déterminer la meilleure voie à prendre en cas d'incertitude en identifiant, en évaluant, en comprenant et en communiquant les risques, et en prenant des mesures à leur égard. En maîtrisant les risques et en favorisant des processus décisionnels axés sur la connaissance du risque, les organisations peuvent prendre des risques calculés afin d'exploiter les possibilités qui s'offrent à elles.

Le programme de gestion des risques de l'ACSTA permet d'identifier les risques qui pourraient miner la capacité de la société d'atteindre les objectifs organisationnels suivants :

- i. mener les activités prescrites avec efficacité, efficience, uniformité et dans l'intérêt public;
- ii. élaborer des programmes habilitant et des programmes de soutien qui favorisent la prestation de services généraux de qualité.

Des risques peuvent peser sur tous les niveaux et toutes les fonctions d'une organisation. C'est ainsi qu'il peut y avoir un risque associé, entre autres, à des activités financières, à la gestion des ressources humaines, à la réputation, au matériel, aux technologies et à la gestion des projets.

Le processus de gestion des risques d'entreprise de l'ACSTA tient compte du rôle de la société au sein du système élargi de sûreté de l'aviation. L'ACSTA n'est pas un service de renseignements. Elle participe aux évaluations des risques qui pèsent sur le système de sûreté de l'aviation, mais elle ne les dirige pas. L'information recueillie dans le cadre de ces évaluations des risques trace les contours de l'environnement dans lequel fonctionne l'ACSTA. Les mesures prises pour répondre à des menaces précises ou à des complots très menaçants détectés par les services de renseignements sont généralement commandées par Transports Canada

et mises en œuvre par l'ACSTA. C'est ainsi que l'ACSTA a instauré de nouvelles procédures de contrôle à la suite de deux incidents graves dans le secteur de l'aviation :

- la tentative de faire exploser un avion à destination de Détroit dans l'espace aérien canadien le 25 décembre 2009;
- le complot d'août 2006 visant à placer des explosifs liquides sur des vols à destination de l'Amérique du Nord, notamment un certain nombre de vols à destination du Canada.

Bref, les programmes prescrits de l'ACSTA (CPE, CBE, CNP et CIZR) contribuent à réduire les risques découlant de menaces connues contre la sûreté grâce au contrôle des passagers, des non-passagers et de leurs effets personnels afin de garantir que des articles interdits ne sont pas apportés dans les zones réglementées des aéroports.

### **Risques et incertitudes**

L'ACSTA est exposée à divers risques et incertitudes au sein de l'environnement de sûreté du transport aérien. Si elle ne maîtrise pas ces risques et incertitudes comme il se doit, ils pourraient l'empêcher de remplir son mandat.

#### *Risques opérationnels*

Pour établir son profil de risques d'entreprise de 2010, le Comité de la haute direction a recensé les quatre risques opérationnels suivants, qu'il a jugés importants pour l'ACSTA :

##### *i. Capacité de détection*

L'ACSTA a le mandat de contrôler les passagers, les non-passagers et leurs effets personnels pour s'assurer que des articles interdits ne soient pas apportés dans les zones réglementées des aéroports. Ce contrôle est effectué par la détection et l'interception de toutes les formes d'articles interdits qui sont définis par son organisme de réglementation, Transports Canada. Une incapacité à détecter les articles interdits entraînerait un non respect des règlements et pourrait représenter une menace pour l'aviation civile.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA s'est concentré sur le contrôle des facteurs humains et a amélioré les processus de contrôle sous-jacents et la technologie. Cela comprend :

- l'acquisition et l'installation de nouvelles technologies pour assurer une détection fiable et en temps opportun des articles interdits;
- la mise en œuvre d'une surveillance accrue aux points de contrôle pour surveiller et assurer le respect des règlements de Transports Canada et des *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE) de l'ACSTA;
- une formation améliorée des agents de contrôle et une meilleure communication en ce qui a trait au rendement des fournisseurs de services de contrôle et des agents de contrôle.

ii. *Modèle de prestation de services – renouvellement des contrats de services de contrôle*

Pour l'avenir, l'ACSTA entreprendra la transition des contrats de services de contrôle actuels à de nouveaux contrats. Une transition inefficace ou inefficace entre les anciens et les nouveaux contrats pourrait entraîner des interruptions de travail dans un ou plusieurs aéroports.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA :

- met l'accent sur les relations de travail dans le cadre du processus d'appel d'offres;
- communique constamment avec les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle;
- met en place une équipe de transition dévouée;
- veille à ce que les fournisseurs de services de contrôle possèdent des « ententes sur les services essentiels » avant l'expiration des conventions collectives;
- veille à ce que la période de transition soit bien planifiée et que suffisamment de temps soit alloué pour la transition après l'octroi du contrat et sa diffusion.

iii. *Agrandissement des aéroports*

Les crédits parlementaires rendus publics dans le budget de 2010 ne prévoient pas de financement pour répondre à la demande de création de nouvelles voies de CPE, ni pour élargir les opérations de CBE et de CNP.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA s'emploie à maximiser le débit des passagers contrôlés en utilisant les ressources et les installations qu'elle possède déjà. Elle poursuivra la mise en œuvre du projet de configuration des points de contrôle. Ce dernier prévoit une configuration idéale du matériel et de l'espace, un accroissement de l'efficacité et de l'efficience du processus de contrôle et un examen des PNE dans le but de favoriser une meilleure circulation des passagers et d'accroître le débit des passagers contrôlés.

iv. *Ressources pour des activités de contrôle supplémentaires à la suite d'incidents majeurs*

De nouvelles activités prescrites non financées (c.-à-d., de nouvelles initiatives, des événements très médiatisés ou de nouvelles priorités du gouvernement) peuvent poser des difficultés supplémentaires à l'ACSTA, car la société ne possède pas les moyens financiers ni humains pour mener à bien ces activités. Ainsi, l'attentat raté du 25 décembre a permis de confirmer que des incidents qui sont indépendants de la volonté de la société peuvent créer des exigences réglementaires dont la mise en œuvre demande beaucoup de main-d'œuvre.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA établit des plans de secours et fait notamment en sorte d'avoir les moyens d'accéder à un fonds pour éventualités pour faire face à ce genre d'incidents. L'ACSTA s'emploie également à optimiser l'affectation de ses ressources en améliorant ses capacités de gestion des projets et d'établissement des priorités.

### *Risque de financement*

Le financement octroyé dans le cadre du budget de 2010 permettra à l'ACSTA de gérer ses objectifs stratégiques et de préserver le niveau de capacité de 2009-2010 en 2010-2011 et en 2011-2012. Par ailleurs, la baisse de fonds pour les années à venir, associée à la croissance prévue du trafic passager et à l'alourdissement des coûts, pourrait avoir des répercussions importantes sur les délais d'attente des voyageurs.

### *Risque de change*

L'ACSTA est exposée à un risque de change parce qu'elle acquiert des quantités importantes de biens et de services auprès de fournisseurs américains. Une variation importante des taux de change aurait des effets sur les budgets des immobilisations et d'exploitation de la société, car les prévisions de dépenses sont établies en fonction de taux estimatifs. C'est donc dire qu'une fluctuation des taux peut faire varier substantiellement le coût des opérations libellées en devises par rapport aux coûts budgétés initialement.

### **Risque et gouvernance**

Le Conseil d'administration, le Comité de vérification et le Comité de la haute direction de l'ACSTA sont conjointement responsables de la gestion des risques. Chaque groupe joue un rôle indispensable pour appuyer la mise en œuvre des stratégies d'atténuation des risques de la société.

### *Conseil d'administration*

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil sont de fournir une orientation stratégique, d'exercer une surveillance financière et une surveillance sur la société en général, et d'assurer une bonne gouvernance. Le Conseil doit, à l'égard de la gestion des risques, veiller à ce que la direction identifie, surveille et maîtrise les risques d'entreprise de l'ACSTA.

Il doit également s'assurer que la direction lui communique tous les changements apportés au profil de risques dans le cadre de séances d'information périodiques.

### *Comité de vérification*

Le Comité de vérification prête assistance au Conseil d'administration pour surveiller l'information financière, l'évaluation du rendement, les pratiques de publication continue de l'information, la gestion des risques, le contrôle interne, le processus de vérification, et s'acquitte d'autres fonctions de surveillance. Pour ce qui est de la gestion des risques, le Comité de vérification du Conseil d'administration est chargé de surveiller les contrôles et les pratiques de gestion en :

- surveillant le degré d'intégrité, notamment :
  - i. examiner et surveiller la conformité de l'ACSTA à toutes les lois et réglementations applicables;
  - ii. examiner les opérations inhabituelles et d'autres questions, comme les opérations entre apparentés et tenir compte de l'évaluation des risques de fraude par le vérificateur;
  - iii. examiner les dépenses du président et chef de la direction et des membres du Conseil d'administration.
  
- surveillant les pratiques de communication de l'information financière et de publication continue de l'information, notamment :
  - i. évaluer le caractère adéquat de l'application des principes et des pratiques comptables par la direction, et les jugements et estimations comptables;
  - ii. examiner les états financiers annuels et les notes complémentaires, et le rapport de gestion.

- surveillant les pratiques visant les contrôles de gestion, notamment :
  - i. examiner tous les changements internes et externes identifiés par la direction qui pourraient avoir une incidence sur la réalisation du plan stratégique de l'ACSTA;
  - ii. s'assurer que la direction applique une méthode d'identification et d'évaluation des risques qui pèsent sur l'ACSTA;
  - iii. discuter des résultats des évaluations des risques avec la direction et les vérificateurs internes et externes;
  - iv. veiller à ce que la direction mette en place des contrôles et des mesures qui atténuent les principaux risques dans la mesure du possible.
- surveillant les travaux des vérificateurs internes et externes, notamment approuver l'étendue et les plans de vérification interne, prendre connaissance du plan de vérification externe et examiner toutes les constatations et les recommandations importantes formulées par les vérificateurs.

#### *Comité de la haute direction*

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

#### *Président et chef de la direction*

Le président et chef de la direction a la responsabilité de s'assurer que le risque est évalué et géré à l'échelle de l'organisation.

## **PARTIE 5 – CONTRÔLES INTERNES**

L'ACSTA s'est engagée à maintenir une gouvernance et un processus de reddition de comptes efficaces. La direction met en œuvre actuellement un processus complet de certification du chef de la direction/chef des services financiers qui tient compte de l'importance de renforcer le contrôle interne exercé sur l'information financière et les contrôles et procédures de communication de l'information. En se fondant sur le cadre établi par le Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission, le processus de certification prévoit l'identification, la documentation et l'évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles internes clés.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'entremise de son Comité de vérification, reçoit régulièrement des comptes rendus sur les mesures prises par la direction pour renforcer les contrôles internes et il surveille la progression des plans correctifs élaborés pour toutes les améliorations possibles.

Au cours de la prochaine année, l'ACSTA continuera à améliorer son processus de certification du chef de la direction/chef des services financiers dans le but d'instaurer une certification annuelle des contrôles internes conforme aux pratiques exemplaires en matière de publication des états financiers et de gouvernance, qui sont en constante évolution.

## PARTIE 6 – ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau qui suit présente les principaux éléments financiers pour 2009-2010 et les soldes correspondants pour 2008-2009 :

### Points saillants financiers

(en millions de dollars)

	2009-2010	2008-2009	Écart en %
<b>Charges d'exploitation</b>			
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	336,3 \$	268,5 \$	25 %
Amortissement	107,5	100,7	7 %
Frais d'administration directs et services généraux	81,4	65,1	25 %
Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage	41,2	33,5	23 %
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle et biens non durables	8,0	6,5	23 %
Formation et certification	1,5	1,1	36 %
Cartes d'identité pour les zones réglementées	1,0	0,8	25 %
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>576,9 \$</b>	<b>476,2 \$</b>	<b>21 %</b>
<b>Total des autres produits (charges)</b>	<b>3,2</b>	<b>0,3</b>	<b>966 %</b>
<b>Résultats d'exploitation nets avant le financement public</b>	<b>573,7 \$</b>	<b>475,9 \$</b>	<b>21 %</b>
<b>Financement public</b>			
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	472,3 \$	378,3 \$	
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	108,1	98,2	
<b>Total du financement public</b>	<b>580,4 \$</b>	<b>476,5 \$</b>	<b>22 %</b>
<b>Résultats d'exploitation nets et résultat étendu</b>	<b>6,7 \$</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>1 017 %</b>
<b>Total de l'actif</b>	<b>568,1 \$</b>	<b>511,2 \$</b>	<b>11 %</b>
<b>Total du passif</b>	<b>543,7 \$</b>	<b>493,4 \$</b>	<b>10 %</b>

## Charges d'exploitation

### *Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle*

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle englobent les salaires et les avantages sociaux des agents de contrôle, ainsi qu'un financement fixe et variable pour les fournisseurs de services de contrôle qui sert à couvrir les coûts indirects et la rémunération au rendement. Les frais liés à la location d'installations dans les aéroports et à la formation et certification des agents de contrôle font partie de cette catégorie de charge depuis 2009-2010.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont augmenté d'environ 67,8 millions de dollars en 2009-2010 en raison de l'accroissement du nombre d'heures consacrées au contrôle et du taux horaire moyen facturé.

L'augmentation du nombre d'heures consacrées au contrôle est attribuable aux facteurs suivants :

- le resserrement des exigences en matière de sûreté imposées par Transports Canada sur tous les vols à destination des États-Unis à la suite de l'attentat raté du 25 décembre 2009;
- la prestation de services de contrôle lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010;
- la mise en place de matériel pour des voies supplémentaires de CPE à la suite de l'agrandissement d'aéroports;
- le renforcement de la présence d'agents aux points de contrôle des non-passagers dans les aéroports.

L'augmentation du taux horaire moyen est attribuable :

- à la renégociation des conventions collectives entre les syndicats des agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle dont l'ACSTA a retenu les services pour certains aéroports;
- aux augmentations annuelles des salaires et des avantages sociaux des agents de contrôle.

### *Amortissement*

L'ACSTA capitalise les coûts d'acquisition et d'installation de son matériel de contrôle, du matériel pour l'utilisation des CIZR, d'ordinateurs et de logiciels, de l'ameublement et du matériel de bureau, des améliorations locatives et des actifs incorporels. Le coût de ces actifs est amorti et comptabilisé en charges sur une base linéaire pendant la durée de vie utile des actifs.

La charge d'amortissement a augmenté d'environ 6,8 millions de dollars en 2009-2010, ce qui est en lien avec l'augmentation des dépenses en immobilisations.

### *Frais d'administration directs et services généraux*

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

Les charges au titre des frais d'administration directs et des services généraux ont augmenté d'environ 16,3 millions de dollars en 2009-2010 pour les raisons suivantes :

- hausse des frais relatifs aux employés en raison de l'augmentation du nombre d'employés par rapport à 2008-2009 afin d'appuyer la mise en œuvre de programmes élargis et de nouvelles activités de contrôle;
- hausse des frais de déplacement liés aux services de contrôle rendus dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010;
- accroissement des loyers et des coûts liés aux installations à la suite de la location de nouveaux bureaux au sein de l'administration centrale et dans les régions;
- accroissement des charges au titre des fournitures de bureau et des ordinateurs pour faire face à l'expansion des activités de la société.

### *Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage*

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

Les frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage ont augmenté d'environ 7,7 millions de dollars en 2009-2010 à la suite de la mise en place :

- de 152 systèmes supplémentaires de radioscopie à vues multiples pour le CPE;
- de 17 scanners corporels à la suite de l'attentat terroriste raté du 25 décembre 2009 ;
- de matériel de contrôle supplémentaire pour le CBE à la suite de l'agrandissement des aéroports.

### *Uniformes, autres coûts rattachés au contrôle et biens non durables*

L'ACSTA doit fournir des uniformes aux agents de contrôle afin de s'assurer qu'ils soient clairement identifiables par le public. L'ACSTA fournit également tout les biens non durables dont ont besoin les agents de contrôle pour faire leur travail, notamment des gants et des cotons-tiges.

Les frais liés aux uniformes, au contrôle et aux biens non durables ont augmenté d'environ 1,5 million de dollars en 2009-2010 pour les raisons suivantes :

- des uniformes supplémentaires ont été nécessaires en raison de l'accroissement du nombre d'agents de contrôle;
- une utilisation accrue du matériel de détection de traces d'explosifs et de biens non durables en raison des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, des mesures complémentaires de sûreté mises en œuvre lors de la pandémie de grippe H1N1, et la mise en œuvre de mesures de sûreté renforcées imposées par Transports Canada à la suite de l'attentat terroriste raté du 25 décembre 2009.

### *Formation et certification*

Les frais liés à la formation et à la certification comprennent les frais nécessaires à la formation des techniciens d'entretien du matériel qui sont requis pour entretenir le matériel de l'ACSTA qui est installé dans les aéroports désignés. Les coûts de formation et de certification varient en raison du roulement du personnel, des besoins en formation concernant le nouveau matériel et les nouvelles technologies, et des mesures prises pour faire face à l'évolution des menaces.

Les frais de formation et de certification ont augmenté d'environ 400 000 \$ en 2009-2010, à la suite du déploiement de nouvelles unités de radioscopie à vues multiples pour le CPE, et de scanners corporels dans les aéroports du pays.

### *Cartes d'identité pour les zones réglementées*

L'ACSTA est chargée de l'exploitation et de l'entretien du matériel et des systèmes de CIZR utilisés dans les 28 principaux aéroports du Canada. Un stock de CIZR est conservé à l'administration centrale et passé en charge lorsque les CIZR sont distribuées dans les aéroports où un système de CIZR a été installé.

Les charges au titre des CIZR étaient comparables à celles de l'exercice précédent.

### *Autres produits (charges)*

Les autres produits (charges) comprennent les produits d'intérêts sur les dépôts, les gains sur cession d'immobilisations et les gains ou perte de change.

Les autres produits (charges) ont augmenté d'environ 2,9 millions de dollars en 2009-2010 surtout en raison des gains de change qui ont été comptabilisés à la suite de l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine.

### *Financement public*

L'ACSTA est financée par des crédits octroyés par le Trésor fédéral et elle prélève les sommes nécessaires en fonction de ses besoins à court terme. Le financement public est constitué de crédits parlementaires

pour les charges d'exploitation et pour l'amortissement du financement d'immobilisations reporté. Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation sont équivalents aux charges d'exploitation engagées. Les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent.

Le financement public total a augmenté d'environ 103,9 millions de dollars en 2009-2010 surtout en raison de l'accroissement des charges d'exploitation décrit précédemment et de la hausse de l'amortissement du financement d'immobilisations reporté.

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

<b>Financement de l'exploitation</b>	<i>(en millions de dollars)</i>
Total des charges	576,9 \$
Amortissement	(107,5)
Intérêts et gains de change	(2,3)
Variation nette des frais payés d'avance et des stocks <sup>1</sup>	(0,7)
Charge de désactualisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(0,1)
Autres éléments de rapprochement – prestations de retraite et avantages incitatifs reportés <sup>2</sup>	6,0
<b>Total</b>	<b>472,3 \$</b>

<sup>1</sup> Les stocks et les frais payés d'avance sont financés par des crédits parlementaires au fur et à mesure des achats.

<sup>2</sup> Les avantages sociaux futurs (régimes de retraite et avantages sociaux complémentaires à la retraite) sont constatés dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services conformément aux PCGR du Canada. Aux termes de la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT, l'ACSTA est autorisée à prélever des sommes dans le Trésor pour répondre à ses besoins à court terme. Cela donne lieu à un élément de rapprochement, car le montant prélevé au titre des avantages sociaux futurs n'est pas nécessairement égal à la charge qui doit être comptabilisée en vertu des PCGR. Le montant à prélever est déterminé en fonction d'une évaluation de la solvabilité et d'une évaluation axée sur la poursuite des activités, qui sont exécutées par les actuaire de l'ACSTA, conformément à la *Loi sur les normes des prestations de pension*.

La charge au titre des avantages incitatifs reportés est une charge hors trésorerie qui permet de constater les avantages découlant de la durée d'un bail favorable, notamment une réduction importante du loyer et les aires communes sans frais. Les frais de location sont financés au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement entre les crédits parlementaires reçus au titre des immobilisations et les acquisitions d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels au cours de l'exercice.

<b>Financement des immobilisations</b>	<i>(en millions de dollars)</i>
Total des acquisitions d'immobilisations et d'actifs incorporels	116,8 \$
Produits sur cession d'immobilisations	(0,7)
Acompte sur des immobilisations	(0,2)
<b>Total</b>	<b>115,9 \$</b>

### **Total de l'actif**

L'actif de l'ACSTA comprend l'encaisse, les créances liées aux crédits parlementaires et aux taxes de vente à recouvrer, les stocks, les frais payés d'avance, les avantages sociaux futurs et les immobilisations et actifs incorporels.

L'ensemble des actifs a augmenté d'environ 56,9 millions de dollars en 2009-2010 pour les raisons suivantes :

- les créances ont augmenté d'environ 43,1 millions de dollars en raison des crédits parlementaires et des taxes de vente à recouvrer du gouvernement du Canada au 31 mars 2010;

- l'actif au titre des avantages sociaux futurs a augmenté d'environ 8,8 millions de dollars à la suite de l'accroissement de l'excédent des régimes de retraite, de l'augmentation des cotisations versées par l'employeur et les employés au cours de l'exercice et des gains actuariels nets non amortis réalisés au cours de l'exercice considéré, alors qu'une perte avait été comptabilisée au cours de l'exercice précédent;
- les immobilisations et les actifs incorporels ont augmenté d'environ 4,6 millions de dollars en raison des acquisitions effectuées durant l'exercice, contrebalancées partiellement par l'amortissement annuel.

#### *Immobilisations et actifs incorporels*

Les immobilisations constituent les actifs les plus importants de l'ACSTA et ils représentaient environ 74 % de tous les actifs de la société au 31 mars 2010. En 2009-2010, les dépenses au titre des immobilisations ont totalisé 116,8 millions de dollars et ont englobé notamment l'acquisition de matériel pour les systèmes de détection d'explosifs (SDE) et de matériel non lié aux SDE :

<b>Acquisitions d'immobilisations</b>	<i>(en millions de dollars)</i>
Matériel de SDE	96,8 \$
Matériel non lié aux SDE	20,0
<b>Total</b>	<b>116,8 \$</b>

En 2009-2010, les dépenses en immobilisations au titre des SDE ont englobé les acquisitions de matériel suivantes pour le CPE et le CBE :

- des systèmes de radioscopie à vues multiples pour le CPE afin d'accroître les moyens de détection d'explosifs aux points de contrôle;
- des scanners corporels pour améliorer le contrôle préembarquement des passagers aux points de contrôle dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de sûreté imposées par Transports Canada à la suite de l'attentat terroriste manqué du 25 décembre 2009;
- des frais au titre du matériel et de l'intégration liés aux projets d'agrandissement des aéroports de Calgary, de Toronto centre-ville, de Winnipeg et de Vancouver;
- des améliorations au CBE pour préserver l'efficacité opérationnelle du système de convoyeur du CBE;
- des unités de contrôle portatives dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver;

- des véhicules de contrôle mobiles pour constituer une capacité de contrôle mobile;
- une unité améliorée de détection de traces d'explosifs sur les passagers dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, des activités renforcées de CNP et des mesures de sûreté accrues imposées par Transports Canada à la suite de l'attentat terroriste manqué du 25 décembre 2009.

Les dépenses en immobilisations comprennent également l'acquisition de matériel pour les CIZR et le CNP et des dépenses au titre des immobilisations non liées aux SDE engagées afin d'appuyer les activités permanentes de la société.

#### **Total du passif**

Le passif de l'ACSTA est constitué des créiteurs et des charges à payer, des avantages incitatifs reportés, des obligations au titre des avantages sociaux futurs, des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et du financement d'immobilisations reporté.

Le total du passif a augmenté d'environ 50,3 millions de dollars en 2009-2010 en raison de ce qui suit :

- une hausse d'environ 46,1 millions de dollars des créiteurs et des charges à payer à la suite de l'augmentation des sommes dues aux fournisseurs de services de contrôle et aux autres fournisseurs pour l'acquisition d'immobilisations et les services d'entretien du matériel. La hausse des créiteurs et des charges à payer par rapport à l'exercice précédent traduit également le fait que les factures ont été reçues vers la clôture de l'exercice;
- le financement d'immobilisations reporté a augmenté de 7,8 millions de dollars à la suite de la hausse des dépenses en immobilisations pour l'exercice considéré.

Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une baisse des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, suite à la révision des estimations sous-jacentes utilisées pour déterminer les obligations futures.

## PARTIE 7 – RÉSULTATS FINANCIERS PAR RAPPORT AU PLAN ÉTABLI

### Charges d'exploitation

Le tableau qui suit présente une comparaison entre les charges d'exploitation réelles pour 2009-2010 et les prévisions de charges, par principales catégories de charges.<sup>3</sup>

### Charges d'exploitation par principales catégories

(en millions de dollars)

	Réel 2009-2010	Plan d'entreprise 2009-2010	Écart
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	336,3 \$	317,6 \$	18,7 \$
Frais administratifs directs et services généraux	81,4	104,1	(22,7)
Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage	41,2	46,4	(5,2)
Uniformes, autres coûts relatifs au contrôle et biens non durables	8,0	10,4	(2,4)
Formation et certification	1,5	9,6	(8,1)
Cartes d'identité pour les zones réglementées	1,0	–	1,0
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>469,4 \$</b>	<b>488,1 \$</b>	<b>(18,7) \$</b>

#### *Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle*

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont été plus élevés que prévu en 2009-2010, pour les raisons suivantes :

- l'instauration de mesures de sûreté accrues imposées par Transports Canada à la suite de l'attentat terroriste manqué du 25 décembre 2009;
- l'élargissement de la couverture des CNP au sein des aérogares des huit aéroports les plus occupés.

Ces exigences supplémentaires ont été en partie contrebalancées par une baisse des exigences anticipées en matière de contrôle dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. De plus, certaines conventions collectives conclues avec les agents de contrôle ont été renégociées, ce qui a fait baisser le taux horaire facturé prévu.

#### *Frais d'administration directs et services généraux*

Les frais d'administration directs et les charges au titre des services généraux ont été moins élevés que prévu en 2009-2010, surtout parce que les charges suivantes ont été moins importantes que prévu :

- les frais relatifs aux employés, à la suite de retards dans la mise en œuvre du plan d'embauche;
- les services professionnels, à la suite du recours plus important à des ressources internes;
- les frais de déplacement associés au plan de mise en place des immobilisations;
- les loyers, les installations et les frais liés au réseau et aux services téléphoniques, à la suite de la négociation d'incitatifs à la location et à l'augmentation moins importante que prévu des exigences opérationnelles.

<sup>3</sup> La comparaison entre les charges pour l'exercice considéré et les prévisions de charges ne tient pas compte de certains ajustements exigés par les PCGR (p. ex., amortissement et charge de désactualisation).

#### *Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage*

Les frais d'entretien du matériel, des pièces de rechange et les frais d'entreposage ont été moins élevés que prévu en 2009-2010, surtout pour les raisons suivantes :

- des retards dans la mise en œuvre de certains projets d'immobilisations, notamment la construction d'un point de contrôle pour les véhicules à l'aéroport de Vancouver;
- le coût des services d'entretien rendus par les fournisseurs américains ont été moins élevés que prévu en raison de l'augmentation de la valeur du dollar canadien.

#### *Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle et biens non durables*

Les frais liés aux uniformes, à d'autres services de contrôle et aux biens non durables ont été moins élevés que prévu en 2009-2010, les frais suivants ayant été moins élevés que prévu :

- les frais de déplacement des agents de contrôle;
- les coûts liés aux uniformes des agents de contrôle.

#### *Formation et certification*

Les charges de formation et de certification ont été moins élevées que prévu en 2009-2010 parce que les frais de formation réels pour les agents de contrôle ont été comptabilisés dans les paiements versés aux agents de contrôle.

Les frais de formation et de certification pour les techniciens d'entretien étaient comparables au plan établi.

#### *Cartes d'identité pour les zones réglementées*

Les charges au titre des CIZR ont été plus élevées que prévu en raison de la consommation annuelle des stocks de CIZR qui n'a pas été comptabilisée dans le budget annuel.

#### **Dépenses en immobilisations**

Le tableau qui suit présente une comparaison entre les dépenses en immobilisations réelles pour 2009-2010 et les dépenses prévues, par grandes catégories de dépenses.

### **Plan d'immobilisations par grandes catégories de dépenses**

(en millions de dollars)

	Réel 2009-2010	Plan d'entreprise 2009-2010	Écart
<b>Opérations de contrôle :</b>			
<b>Matériel de SDE</b>	<b>89,0 \$</b>	<b>99,2 \$</b>	<b>(10,2) \$</b>
CNP et CIZR :			
Matériel de CNP	4,4 \$	4,4 \$	– \$
CIZR	3,4	4,6	(1,2)
<b>Total de CNP et de CIZR</b>	<b>7,8 \$</b>	<b>9,0 \$</b>	<b>(1,2) \$</b>
<b>Total des opérations de contrôle</b>	<b>96,8 \$</b>	<b>108,2 \$</b>	<b>(11,4) \$</b>
<b>Matériel non lié aux SDE</b>	<b>20,0</b>	<b>14,0</b>	<b>6,0</b>
<b>Total des dépenses en immobilisations</b>	<b>116,8 \$</b>	<b>122,2 \$</b>	<b>(5,4) \$</b>

### *Matériel des SDE*

En 2009-2010, une somme d'environ 13 millions de dollars de financement au titre du budget en immobilisations, reliée au Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE), au Système de la télévision en circuit fermé (TVCF) et aux projets de matériel de réseau, a été reclassée du poste SDE au poste matériel non lié aux SDE.

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE ont été plus élevées que prévu en raison des dépenses supplémentaires engagées pour les scanners corporels et le matériel de détection des traces d'explosifs mis en place à la suite de l'instauration de mesures de sûreté accrues imposées par Transports Canada après l'incident du 25 décembre 2009.

Les coûts engagés pour répondre à ces exigences supplémentaires ont été en partie contrebalancés par les économies réalisées grâce aux taux de change favorables, au redéploiement du matériel de SDE disponible pour les projets d'agrandissement des aéroports et d'autres projets, aux bons prix obtenus pour le matériel et aux coûts plus bas que prévu pour les projets d'agrandissement des aéroports de Calgary et Vancouver.

De plus, en raison de retards imprévus dans les projets d'agrandissement des aéroports, lesquels étaient hors du contrôle de l'ACSTA, des dépenses de 9,2 millions de dollars relatives aux projets suivants, ont été reportées à l'exercice 2010-2011 :

- 7,5 millions de dollars pour le projet d'agrandissement de Vancouver;
- 0,9 million de dollars pour le projet d'expansion de Goose Bay;
- 0,8 million de dollars pour le projet d'intégration de Winnipeg.

### *Matériel de CNP et pour les CIZR*

Les dépenses en immobilisations au titre du CNP ont été plus élevées que prévu à la suite de l'accroissement du nombre d'agents déployés aux points de contrôle des non-passagers au sein des aéroports. Cela a entraîné des dépenses supplémentaires imprévues au titre du matériel de CNP et des coûts d'intégration.

Les dépenses en immobilisations au titre des CIZR ont été moins élevées que prévu en raison des retards dans le développement de logiciels pour les CIZR. Des économies supplémentaires ont été réalisées grâce à l'utilisation de matériel existant pour répondre aux besoins fonctionnels.

Des économies supplémentaires ont été réalisées en raison du retard dans la construction d'un poste de contrôle des véhicules à l'aéroport de Vancouver.

### *Matériel non lié aux SDE*

Après la prise en considération du reclassement du financement du poste SDE au poste matériel non lié aux SDE, les dépenses en immobilisations au titre du matériel non lié aux SDE ont été moins élevées que prévu à la suite du report de la mise en œuvre du projet de système de gestion de l'organisation jusqu'en 2010-2011. Ce projet a été retardé afin de financer l'acquisition de scanners corporels dans le cadre des mesures de sûreté renforcées imposées par Transports Canada au cours de l'exercice. Des économies supplémentaires ont été réalisées, car les coûts de rénovation ont été moins élevés que prévu dans divers aéroports.

## **PARTIE 8 – PERSPECTIVES D'AVENIR**

### *Financement de l'ACSTA*

Comme l'a indiqué le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le 25 février 2010, l'ACSTA bénéficiera d'un financement à long terme du gouvernement du Canada, ce qui a été confirmé dans le budget de 2010.

Le budget de 2010-2011 comprend un financement d'immobilisations périodique de 59 millions de dollars pour les exercices 2010-2011 à 2015-2016. De plus, 9,2 millions de dollars de dépenses en immobilisations ont été reportées de 2009-2010 à 2010-2011, en raison notamment de retards dans les projets d'agrandissement d'aéroports qui sont hors du contrôle de l'ACSTA.

Le plan de mise en place des immobilisations de l'ACSTA pour 2010-2011 prévoit le déploiement continu de matériel de SDE, notamment des systèmes de radioscopie à vues multiples pour le CPE, des scanners corporels supplémentaires aux points de contrôle transfrontaliers, et le remplacement de matériel de détection des traces d'explosifs par une nouvelle génération de technologies. De plus, un point de contrôle des véhicules sera construit à l'aéroport de Vancouver.

Le nouveau financement annuel permanent de l'ACSTA, estimé selon la comptabilité de caisse, se résume comme suit :

(en millions de dollars)

2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
585,9 \$	573,5 \$	570,3 \$	528,3 \$	528,3 \$

Le nouveau financement annuel permettra à l'ACSTA de préserver les niveaux actuels de capacité ainsi que les services de base en 2010-2011 et en 2011-2012. L'ACSTA répondra aux besoins supplémentaires imprévus et saisonniers grâce à ses ressources actuelles et aux stocks qu'elle détient déjà.

Si le nombre de passagers devait continuer d'augmenter selon les prévisions, l'ACSTA prévoit devoir demander au gouvernement du Canada des fonds supplémentaires pour 2013-2014 et au-delà, afin de faire face à la réduction importante de sa capacité et à l'allongement des délais d'attente des passagers qui en résulteront.

Pour relever ce défi, l'ACSTA met activement en œuvre des mesures visant à améliorer l'efficacité de ses activités. Au cours des cinq prochaines années, l'ACSTA axera ses efforts à cerner les gains possibles d'efficacité grâce à l'optimisation de son matériel et de ses processus, notamment en prenant les mesures suivantes :

- reconfigurer les points de contrôle préembarquement en vue d'optimiser le débit des passagers;
- financer de nouveaux outils, comme un scanner de cartes d'embarquement pour surveiller les délais d'attente et les données sur le débit des passagers contrôlés, et le Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps afin de permettre à l'ACSTA d'améliorer l'affectation du personnel;
- collaborer avec Transports Canada en vue d'apporter des modifications aux réglementations en vigueur, en fonction des risques, afin de faciliter le contrôle d'un plus grand nombre de passagers, sans atténuer les normes de sûreté.

#### *Examen stratégique*

L'examen stratégique mené en 2009-2010 comprenait une évaluation systématique de toutes les dépenses et de tous les programmes de la société afin de permettre à l'ACSTA d'optimiser ses activités sans compromettre la sûreté ni nuire aux déplacements des passagers. Pour l'avenir, l'ACSTA poursuivra ses efforts d'économies et d'améliorations de son modèle de prestation de services, de ses activités et de la formation afin de réaliser des économies de 12,0 millions de dollars en 2011-2012 et de 15,2 millions de dollars pour les années à venir.

#### *Modèle de prestation des services*

L'appel d'offres qui sera lancé pour les activités de CPE, de CBE et de CNP permettra d'octroyer de nouveaux contrats à long terme. Les nouveaux contrats donneront aux fournisseurs de services de contrôle des incitatifs financiers et suffisamment de temps pour mettre en place des moyens de gestion, des compétences et des systèmes optimaux. Cela permettra à l'ACSTA de cibler ses ressources sur l'amélioration de l'uniformité, de l'efficacité et de l'efficacité du contrôle en général. De plus, dans le contexte d'un rapport contractuel redéfini, où les moyens de gestion et les attentes en matière de services seront plus élevés, les prochains fournisseurs de services seront davantage redevables de leurs actions à l'égard de l'ACSTA, ce qui lui permettra d'obtenir des résultats optimaux de façon constante.

# DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice terminé le 31 mars 2010 et chiffres correspondants pour 2009

Les états financiers contenus dans le présent Rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui étaient appropriés dans les circonstances. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction, qui doit se servir d'hypothèses et d'estimations reposant sur l'information disponible à la date des états financiers. La direction a eu recours à des estimations et des hypothèses dans les domaines suivants : avantages sociaux futurs, durée de vie utile des immobilisations corporelles, actifs incorporels, évaluation des stocks, pourcentage d'achèvement des travaux en cours, charges à payer, évaluation des passifs éventuels et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. En outre, la direction est responsable de toute l'information figurant dans le Rapport annuel et elle doit faire en sorte que cette information concorde, le cas échéant, avec celle contenue dans les états financiers.

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

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, le Conseil doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives au contrôle interne et à la communication de l'information financière. Le Conseil exerce ces responsabilités par l'entremise du Comité de vérification qui se compose d'administrateurs ne faisant pas partie du personnel de l'ACSTA. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et le service de vérification interne, et avec des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada. Le Bureau du vérificateur général du Canada peut communiquer librement avec tous les membres du Comité de vérification pour discuter de ses conclusions. Le Conseil d'administration, sur la recommandation du Comité de vérification, examine et approuve les états financiers.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante, conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et exprime une opinion sur les états financiers. Son rapport est présenté à la page suivante.



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



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

Le 28 mai 2010



## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2010 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Ottawa, Canada  
Le 28 mai 2010

# BILAN

31 mars 2010 et chiffres correspondants pour 2009  
(en milliers de dollars)

	2010	2009
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse	3 512 \$	2 049 \$
Créances (note 5)	112 588	69 539
Stocks (note 6)	19 695	20 433
Frais payés d'avance	3 537	3 770
	<b>139 332</b>	95 791
<b>Avantages sociaux futurs (note 9)</b>	<b>11 468</b>	2 685
<b>Immobilisations corporelles et actifs incorporels (note 7)</b>		
Immobilisations corporelles	405 921	405 295
Actifs incorporels	11 369	7 394
	<b>417 290</b>	412 689
	<b>568 090 \$</b>	511 165 \$
<b>PASSIF ET CAPITAUX PROPRES</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	116 100 \$	70 030 \$
<b>Avantages incitatifs reportés</b>	<b>730</b>	–
<b>Avantages sociaux futurs (note 9)</b>	<b>4 759</b>	4 243
<b>Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 10)</b>	<b>7 112</b>	11 994
<b>Financement d'immobilisations reporté (note 11)</b>	<b>414 983</b>	407 181
	<b>543 684</b>	493 448
<b>Capitaux propres</b>		
Bénéfices non répartis	24 406	17 717
	<b>586 090 \$</b>	511 165 \$

Engagements (note 14) et passifs éventuels (note 18)

Approuvé par le Conseil d'administration



**D. Ian Glen, Q.C.**  
Président du Conseil d'administration

Approuvé par la direction



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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# **ÉTAT DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS**

Exercice terminé le 31 mars 2010 et chiffres correspondants pour 2009  
(en milliers de dollars)

	2010	2009
<b>Charges</b>		
Contrôle préembarquement, contrôle des bagages enregistrés	<b>499 697 \$</b>	417 933 \$
Services généraux	<b>49 820</b>	41 428
Contrôle des non-passagers	<b>24 753</b>	12 340
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	<b>2 616</b>	4 469
Total des charges (note 12)	<b>576 886</b>	476 170
<b>Autres produits (charges)</b>		
Gain (perte) de change	<b>2 113</b>	(405)
Gain (perte) sur cession d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	<b>846</b>	(191)
Produits d'intérêts	<b>198</b>	924
<b>Résultats d'exploitation nets avant le financement public</b>	<b>573 729</b>	475 842
<b>Financement public</b>		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 4)	<b>472 303</b>	378 295
Amortissement du financement d'immobilisations reporté (note 11)	<b>108 115</b>	98 177
Total du financement public	<b>580 418</b>	476 472
<b>Résultats d'exploitation nets et résultat étendu pour l'exercice</b>	<b>6 689</b>	630
<b>Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>17 717</b>	17 087
<b>Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice</b>	<b>24 406 \$</b>	17 717 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 mars 2010 et chiffres correspondants pour 2009  
(en milliers de dollars)

	2010	2009
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultats d'exploitation nets pour l'exercice	<b>6 689 \$</b>	630 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 12)	<b>105 267</b>	98 862
Amortissement des actifs incorporels (note 12)	<b>2 168</b>	1 869
Diminution (augmentation) des avantages sociaux futurs	<b>(8 267)</b>	260
Augmentation des avantages incitatifs reportés	<b>730</b>	–
Charge de désactualisation (note 10)	<b>81</b>	464
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	<b>(108 115)</b>	(98 177)
(Gain net) perte nette sur cession d'immobilisations corporelles	<b>(846)</b>	191
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 17)	<b>5 633</b>	11 194
	<b>3 340</b>	15 293
<b>Activités de financement</b>		
Crédits parlementaires pour le financement des immobilisations	<b>92 683</b>	32 298
	<b>92 683</b>	32 298
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	<b>(94 611)</b>	(47 101)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	<b>51</b>	–
	<b>(94 560)</b>	(47 101)
<b>Augmentation des liquidités</b>	<b>1 463</b>	490
<b>Liquidités à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>2 049</b>	1 559
<b>Liquidités à la clôture de l'exercice</b>	<b>3 512 \$</b>	2 049 \$

Information supplémentaire sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 1. L'Administration, son mandat et ses programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la *Loi sur l'ACSTA*), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2002. L'ACSTA est une société d'État visée par la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada.

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

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

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

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

Les responsabilités liées au contrôle des non-passagers dans les aéroports les plus occupés et aux cartes d'identité pour les zones réglementées dans les principaux aéroports canadiens ont été confiées à l'ACSTA le 5 novembre 2002, conformément au paragraphe 6(2) de la *Loi sur l'ACSTA*, qui permet au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de confier à l'ACSTA d'autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien.

L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur les bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). L'ACSTA est assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), de la taxe sur les produits et services (TPS) et à toutes les taxes de vente applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène ses activités.

## 2. Principales méthodes comptables

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

### (a) Incertitude relative à la mesure

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR canadiens, la direction doit se servir d'hypothèses et d'estimations qui influent sur le montant des actifs et des passifs, sur la divulgation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur le montant du financement et des charges au cours de l'exercice. Les éléments importants qui font l'objet de telles estimations et hypothèses sont les avantages sociaux futurs, la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les actifs incorporels, l'évaluation des stocks, le pourcentage d'achèvement des travaux en cours, les charges à payer, l'évaluation des passifs éventuels et les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. Ces estimations sont examinées régulièrement et les ajustements nécessaires sont présentés dans les résultats nets de l'exercice au cours duquel ils sont connus.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

### (b) Stocks

Les stocks sont composés principalement de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel et des cartes d'identité pour les zones réglementées. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût des stocks est déterminé à l'aide de la méthode du coût moyen pondéré, et la valeur de réalisation nette correspond au coût de remplacement.

### (c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles comprennent le matériel de contrôle, le matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées, les ordinateurs, les logiciels intégrés et le matériel électronique, l'ameublement et le matériel de bureau, les améliorations locatives et les travaux en cours. Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après amortissement cumulé, à l'exception des travaux en cours qui sont comptabilisés au coût mais dont l'amortissement ne débute qu'au moment où l'actif entre en service.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles, comme suit :

Matériel de contrôle préembarquement	3 à 10 ans
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	7 ans
Matériel de contrôle des non-passagers	7 ans
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	3 à 7 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	3 ans
Ameublement et matériel de bureau	5 ans

Les améliorations locatives sont capitalisées et amorties selon la méthode linéaire sur la durée du bail correspondant ou la durée de vie utile estimative des améliorations locatives, selon la plus courte des deux.

### (d) Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont des actifs non monétaires sans substance physique. Les actifs incorporels de l'ACSTA consistent en des logiciels acquis séparément et des logiciels développés à l'interne. Les coûts qui sont directement associés à des logiciels identifiables acquis séparément ou développés à l'interne et qui, selon la meilleure estimation de la direction, procureront des avantages économiques futurs à l'ACSTA, sont comptabilisés comme actifs incorporels.

Les actifs incorporels sont amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative de 3-5 ans.

### (e) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont constatées à leur juste valeur dans l'exercice au cours duquel l'ACSTA contracte des obligations juridiques ayant trait à la mise hors service des immobilisations à long terme par suite de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'utilisation des immobilisations. Dans l'exercice où les immobilisations sont acquises, la juste valeur des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est déterminée par une estimation des flux de trésorerie prévus, qui sont actualisés selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit. Le coût de la mise hors service d'immobilisations est intégré dans la valeur comptable de l'actif.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

Le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est examiné chaque année pour prendre en compte les variations découlant de l'écoulement du temps et des révisions de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation originale. Les répercussions d'une variation de l'estimation sont constatées prospectivement.

Les variations découlant de l'écoulement du temps sont comptabilisées comme charge de désactualisation, qui fait partie intégrante des charges d'exploitation, tandis que les variations découlant de l'échéancier ou de l'estimation originale des flux de trésorerie non actualisés sont comptabilisées dans le coût de la mise hors service des immobilisations en question, qui est intégré dans la valeur comptable des immobilisations corporelles.

Le coût de la mise hors service d'une immobilisation est amorti sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation connexe.

### (f) Avantages sociaux futurs

L'ACSTA a établi deux régimes de retraite à prestations déterminées (« régimes de retraite »), soit un régime de retraite enregistré (RRE) et un régime de retraite supplémentaire (RRS), pour offrir des prestations de retraite à ses employés. L'ACSTA offre aussi d'autres avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi (« autre régime d'avantages sociaux ») à ses employés, notamment des prestations complémentaires de retraite pour soins de santé et soins dentaires et une assurance-vie.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages sociaux acquis par les employés est déterminé par calcul actuariel conformément à la méthode de répartition des prestations au prorata des services; ce coût est déterminé à partir d'hypothèses qui, à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées, représentent les meilleures estimations de la direction quant aux événements futurs susceptibles d'influer sur le rendement des régimes. Ces hypothèses sont à long terme puisque les avantages sociaux futurs eux-mêmes sont à long terme. Les actifs sont évalués à leur juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu des actifs des régimes de retraite et d'autres régimes d'avantages sociaux. Selon les PCGR, la date de mesure choisie par la direction est le 31 décembre. La valeur est ajustée en fonction des cotisations versées par l'ACSTA aux régimes de retraite entre la date de mesure et la clôture de l'exercice.

Le coût ou le gain net encouru au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux comprend les prestations de retraite déterminées par calcul actuariel pour les services de l'exercice courant, les intérêts théoriques sur les obligations prévues au titre des régimes de retraite, moins le rendement prévu des actifs des régimes et l'amortissement d'une partie des gains ou des pertes actuariels sur la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs qui devraient toucher des prestations au terme des régimes.

Le coût des prestations au titre des services passés découlant des modifications apportées au régime est reporté et amorti à compter de la date des modifications en question selon la méthode linéaire pendant la durée moyenne résiduelle prévue d'activité jusqu'à concurrence de la pleine admissibilité des employés actifs. Cette période a été établie à 19 ans (19 ans en 2009) pour le RRE, à 14 ans (14 ans en 2009) pour le RRS et à 12 ans (12 ans en 2009) pour les autres régimes d'avantages sociaux.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent l'obligation au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes aux fins comptables au 31 décembre de chaque année. La dernière évaluation actuarielle du RRE aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2008 et la prochaine évaluation obligatoire du RRE, qui sera effectuée en 2010, sera en date du 31 décembre 2009. La dernière évaluation actuarielle du RRS aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2008 et la prochaine évaluation obligatoire du RRS sera en date du 31 décembre 2011. Cependant, la prochaine évaluation prévue sera effectuée en date du 31 décembre 2009.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

Les gains ou les pertes actuariels résultent de l'écart entre les résultats réels des régimes pour une période et les résultats prévus du régime pendant cette période ou des modifications apportées aux hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Les gains ou les pertes actuariels cumulés nets qui excèdent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées (ou qui excèdent 10 % de la juste valeur des actifs des régimes si ce dernier montant est plus élevé) sont amortis sur la durée résiduelle moyenne prévue d'activité des salariés actifs. Pour 2010, la durée moyenne résiduelle prévue d'activité des salariés actifs est de 13 ans (13 ans en 2009) pour le RRE, de 9 ans (9 ans en 2009) pour le RRS et de 17 ans (17 ans en 2009) pour les autres régimes d'avantages sociaux.

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

### (g) Crédits parlementaires

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

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

Les crédits parlementaires utilisés pour acquérir des immobilisations corporelles et des actifs incorporels sont comptabilisés comme financement d'immobilisations reporté et sont amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent. L'amortissement du financement d'immobilisations reporté est comptabilisé dans l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Lors de la cession d'immobilisations amortissables financées, l'ACSTA comptabilise à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis tout le solde du financement d'immobilisations reporté qui se rattache à ces immobilisations.

Les crédits parlementaires non utilisés au cours de l'exercice seront remis au gouvernement du Canada.

### (h) Produit d'intérêts

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

### (i) Conversion des devises

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

### (j) Résultat étendu

Le résultat étendu comporte les résultats d'exploitation nets de l'exercice et les autres éléments du résultat étendu. L'ACSTA n'a aucun autre élément de résultat étendu au cours de l'exercice. Ainsi, le résultat étendu est égal aux résultats d'exploitation nets pour l'exercice.

### (k) Instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur et leur évaluation subséquente dépend de leur classification. L'ACSTA comptabilise tous ses instruments financiers à la date de règlement.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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

Les créances ne sont pas classées comme actifs financiers, puisqu'elles ne représentent pas des droits contractuels, résultant plutôt d'exigences légales imposées par les gouvernements fédéral et provinciaux.

### l) Avantages incitatifs reportés

Les avantages incitatifs reportés représentent le coût sans frais d'une période de loyer des aires communes ainsi qu'une réduction importante du loyer des locaux loués. L'amortissement est constaté selon la méthode linéaire sur la durée du bail, qui expire le 30 novembre 2017.

### m) Adoption de nouvelles normes comptables

#### (i) Écarts d'acquisition et actifs incorporels, chapitre 3064 du Manuel de l'ICCA

Le 1<sup>er</sup> avril 2009, l'ACSTA a adopté le chapitre 3064, Écarts d'acquisition et actifs incorporels, qui a remplacé le chapitre 3062, Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels, et le chapitre 3450, Frais de recherche et de développement, du Manuel de l'ICCA. Ce chapitre établit les normes d'identification, de comptabilisation et d'évaluation des actifs incorporels développés à l'interne ou acquis séparément et exigent la présentation d'une note séparée (note 7). L'application de cette norme n'a pas entraîné de changements dans la comptabilisation ou l'évaluation des actifs incorporels.

L'adoption du chapitre 3064 a entraîné le reclassement de 11 369 \$ (7 394 \$ en 2009) du poste ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique au poste actifs incorporels (note 7).

#### (ii) Instruments financiers – Informations à fournir, chapitre 3862 du Manuel de l'ICCA

En juin 2009, l'ICCA a modifié le chapitre 3862 du Manuel de l'ICCA, Instruments financiers - Informations à fournir. Les modifications ont pour but d'améliorer la communication des informations à fournir concernant l'évaluation à la juste valeur et le risque de liquidité relatifs aux instruments financiers. Puisque les modifications traitent uniquement des exigences en matière d'informations à fournir, il n'y a eu aucune incidence sur les résultats opérationnels et la situation financière de l'ACSTA durant l'exercice en cours.

L'adoption du chapitre 3862 a entraîné l'amélioration de la communication des informations à fournir concernant le risque de liquidité de l'ACSTA grâce à l'inclusion d'une analyse de l'échéance des passifs financiers (note 13).

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

### 3. Modifications comptables à venir

#### *Normes internationales d'information financière*

En décembre 2009, le Conseil des normes comptables du Canada a approuvé une modification de la *Préface des normes comptables pour le secteur public*, qui précise la source appropriée de PCGR que doivent utiliser les organismes publics. L'ACSTA se classant dans la catégorie « autres organismes publics », la direction a choisi d'adopter les Normes internationales d'information financière (IFRS) à compter de l'exercice se terminant le 31 mars 2012, et présentera ses chiffres correspondants de 2011 selon les IFRS.

L'ACSTA continue d'évaluer l'effet de ces nouvelles normes sur la comptabilisation, l'évaluation, la présentation des états financiers et les informations à fournir.

À la lumière des travaux réalisés jusqu'à la date de clôture, la direction prévoit que les immobilisations corporelles et les actifs incorporels, les avantages sociaux futurs et les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations seront les postes des états financiers qui seront les plus touchés à la suite des différences relatives à l'évaluation selon les IFRS.

L'International Accounting Standards Board mène plusieurs projets, dont certains auront un effet sur des normes qui sont pertinentes pour l'ACSTA. Plus particulièrement, la direction suit les dossiers des instruments financiers, des avantages sociaux futurs et des baux, qui pourraient entraîner l'adoption de normes révisées d'ici l'année 2011. Toute révision de ces normes pourrait obliger la direction à revoir son évaluation de l'incidence de la transition aux IFRS.

### 4. Crédits parlementaires

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

	2010	2009
Crédits parlementaires approuvés	<b>615 941 \$</b>	428 348 \$
Crédits parlementaires inutilisés (exploitation)	<b>(18 761)</b>	(18)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	<b>(8 960)</b>	(1 432)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés</b>	<b>588 220 \$</b>	426 898 \$
Les crédits ont été utilisés comme suit :		
Financement de l'exploitation	<b>472 303 \$</b>	378 295 \$
Financement des immobilisations (note 11)	<b>115 917</b>	48 603
<b>Crédits parlementaires utilisés</b>	<b>588 220 \$</b>	426 898 \$

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 5. Créances

Les créances sont composées des éléments suivants :

	2010	2009
Crédits parlementaires	<b>103 219 \$</b>	62 292 \$
Taxe sur les produits et services à recouvrer	<b>7 720</b>	5 910
Taxes de vente provinciales à recouvrer	<b>1 578</b>	998
Autres créances	<b>71</b>	339
	<b>112 588 \$</b>	69 539 \$

## 6. Stocks

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

	2010	2009
Pièces de rechange	<b>17 710 \$</b>	16 918 \$
Cartes d'identité pour les zones réglementées	<b>1 904</b>	2 855
Uniformes	<b>81</b>	660
	<b>19 695 \$</b>	20 433 \$

Au cours de l'exercice, des stocks d'une valeur totale de 4 352 \$ (3 672 \$ en 2009) ont été comptabilisés en charges. Cela comprend un montant de 812 \$ (32 \$ en 2009) attribuable à la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010  
(en milliers de dollars)

## 7. Immobilisations corporelles et actifs incorporels

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette 2010	Valeur comptable nette 2009
<b>Immobilisations corporelles :</b>				
Matériel de contrôle préembarquement	96 491 \$	51 809 \$	44 682 \$	14 313 \$
Matériel de contrôle des bagages enregistrés	624 060	357 237	266 823	330 302
Matériel de contrôle des non-passagers	3 904	1 398	2 506	678
Matériel pour l'utilisation de la carte d'identité pour les zones réglementées	19 020	16 198	2 822	2 727
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	18 617	13 895	4 722	4 715
Ameublement et matériel de bureau	3 674	3 289	385	546
Améliorations locatives	13 591	7 997	5 594	4 397
Travaux en cours	78 387	–	78 387	47 617
<b>Total des immobilisations corporelles</b>	<b>857 744 \$</b>	<b>451 823 \$</b>	<b>405 921 \$</b>	405 295 \$
<b>Actifs incorporels :</b>				
Logiciels acquis à l'externe	6 405 \$	4 741 \$	1 664 \$	1 959 \$
Logiciels développés à l'interne	7 033	4 595	2 438	979
Travaux en cours	7 267	–	7 267	4 456
<b>Total des actifs incorporels</b>	<b>20 705 \$</b>	<b>9 336 \$</b>	<b>11 369 \$</b>	7 394 \$
<b>Total des immobilisations corporelles et des actifs incorporels</b>	<b>878 449 \$</b>	<b>461 159 \$</b>	<b>417 290 \$</b>	412 689 \$

Le coût et l'amortissement cumulé au 31 mars 2009 totalisaient 774 198 \$ et 368 903 \$ respectivement pour les immobilisations corporelles, et 14 837 \$ et 7 443 \$ respectivement pour les actifs incorporels.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 110 970 \$ (45 345 \$ en 2009) et des actifs incorporels d'une valeur de 5 868 \$ (2 809 \$ en 2009). Le montant global des actifs incorporels amortissables qui ont été acquis au cours de l'exercice est de 796 \$ (960 \$ en 2009). Le montant global des actifs incorporels qui ont été développés au cours de l'exercice est de 5 072 \$ (1 849 \$ en 2009).

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 8. Crédoiteurs et charges à payer

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

	2010	2009
Acquisition d'immobilisations et entretien du matériel	<b>66 610 \$</b>	40 509 \$
Fournisseurs de services de contrôle	<b>35 823</b>	19 164
Programme de la carte d'identité pour les zones réglementées	<b>2 024</b>	1 017
Divers	<b>11 643</b>	9 340
	<b>116 100 \$</b>	70 030 \$

## 9. Avantages sociaux futurs

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
<b>Variation de la juste valeur des actifs des régimes</b>				
Juste valeur des actifs des régimes à l'ouverture de l'exercice	<b>30 173 \$</b>	28 604 \$	– \$	– \$
Cotisations de l'ACSTA	<b>9 762</b>	5 928	<b>32</b>	29
Cotisations des participants aux régimes	<b>1 702</b>	1 350	–	–
Versements et transferts de prestations	<b>(103)</b>	(572)	<b>(32)</b>	(29)
Rendement réel des actifs des régimes	<b>4 700</b>	(5 137)	–	–
<b>Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice</b>	<b>46 234 \$</b>	30 173 \$	– \$	– \$

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010  
(en milliers de dollars)

## 9. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations constituées</b>				
Obligation au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	25 860 \$	31 441 \$	2 960 \$	4 457 \$
Cotisations des participants aux régimes	1 702	1 350	–	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 843	3 689	336	607
Intérêts débiteurs	2 201	1 991	246	278
Versements et transferts de prestations	(103)	(572)	(32)	(29)
Pertes actuarielles (gains actuariels)	7 215	(12 039)	837	(2 353)
<b>Obligation au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice</b>	<b>38 718 \$</b>	<b>25 860 \$</b>	<b>4 347 \$</b>	<b>2 960 \$</b>

Comme l'ACSTA a versé des cotisations aux régimes de retraite entre la date de mesure et la date de clôture de l'exercice, il faut apporter un ajustement pour ces cotisations dans le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes.

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
<b>Rapprochement de la situation de capitalisation</b>				
Surplus (déficit) des régimes	7 516 \$	4 313 \$	(4 347) \$	(2 960) \$
Ajustement des cotisations au cours de l'exercice	3 040	2 060	–	–
Coût des services passés non amortis	503	546	176	212
Pertes (gains) actuariels nets non amortis	409	(4 234)	(588)	(1 495)
<b>Actif (passif) au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice</b>	<b>11 468 \$</b>	<b>2 685 \$</b>	<b>(4 759) \$</b>	<b>(4 243) \$</b>

À la clôture de l'exercice, l'actif au titre des prestations constituées s'élevait à 739 \$ (659 \$ en 2009) pour le RRS et à 10 729 \$ (2 026 \$ en 2009) pour le RRE.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
Obligation au titre des prestations constituées	– \$	– \$	4 347 \$	2 960 \$
Juste valeur des actifs des régimes	–	–	–	–
<b>État de capitalisation des régimes – déficit</b>	<b>– \$</b>	<b>– \$</b>	<b>4 347 \$</b>	<b>2 960 \$</b>

Selon la juste valeur des régimes au 31 décembre 2009, les actifs des régimes se composent de ce qui suit :

	2010	2009
<b>Catégories d'actif</b>		
Titres de capitaux propres	64 %	64 %
Titres de créance	34 %	33 %
Compte d'impôt remboursable à l'Agence du revenu du Canada	2 %	3 %
	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Composantes des coûts des avantages sociaux futurs de l'exercice terminé le 31 mars :

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
<b>Coût net encouru au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux</b>				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 843 \$	3 689 \$	336 \$	607 \$
Intérêts débiteurs	2 201	1 991	246	278
Pertes actuarielles (gains actuariels)	7 215	(12 039)	837	(2 353)
Rendement réel des actifs des régimes	(4 700)	5 137	–	–
<b>Coût (gain) net encouru au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux</b>	<b>6 559 \$</b>	<b>(1 222) \$</b>	<b>1 419 \$</b>	<b>(1 468) \$</b>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010  
(en milliers de dollars)

## 9. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
<b>Coût net constaté au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux</b>				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	<b>1 843 \$</b>	3 689 \$	<b>336 \$</b>	607 \$
Intérêts débiteurs	<b>2 201</b>	1 991	<b>246</b>	278
Rendement prévu des actifs des régimes	<b>(2 018)</b>	(1 788)	–	–
Amortissement du coût des services passés	<b>43</b>	43	<b>36</b>	36
Amortissement des pertes (gains) actuariels nets	<b>(111)</b>	–	<b>(71)</b>	26
<b>Coût net constaté au cours de l'exercice au titre des avantages sociaux</b>	<b>1 958 \$</b>	3 935 \$	<b>547 \$</b>	947 \$

En 2010, les versements au titre des avantages sociaux futurs, qui étaient composés des cotisations versées par l'ACSTA à ses régimes de retraite capitalisés et des prestations versées directement aux bénéficiaires de son autre régime d'avantages sociaux sans capitalisation, se sont élevés à 10 773 \$ (4 621 \$ en 2009). Ces versements comprenaient aussi des cotisations supplémentaires en 2010 de 6 300 \$ (1 500 \$ en 2009) au RRE au titre du déficit du régime déterminé à la suite de l'évaluation actuarielle de 2008.

Les hypothèses importantes qui ont été utilisées relativement aux taux moyens pondérés pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont les suivantes :

	Régimes de retraite		Autre régime d'avantages sociaux	
	2010	2009	2010	2009
Taux de rendement prévu des actifs des régimes pour établir le coût des avantages sociaux	<b>5,65 %</b>	5,60 %	<b>S.O.</b>	S.O.
Taux d'actualisation du coût des avantages sociaux	<b>7,50 %</b>	5,50 %	<b>7,50 %</b>	5,50 %
Taux d'actualisation de l'obligation au titre des prestations constituées	<b>6,75 %</b>	7,50 %	<b>6,75 %</b>	7,50 %
Inflation pour le coût des avantages sociaux	<b>2,50 %</b>	2,50 %	<b>2,50 %</b>	2,50 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations constituées	<b>2,25 %</b>	2,50 %	<b>2,25 %</b>	2,50 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme (y compris l'inflation et les promotions)	<b>4,25 %</b>	4,25 %	<b>4,25 %</b>	4,25 %

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 9. Avantages sociaux futurs (suite)

### Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé

	2010	2009
Taux tendanciel du coût initial des soins de santé	8,38 %	8,76 %
Taux tendanciel final du coût des soins de santé	5,00 %	5,00 %
Année d'atteinte du taux final	2019	2018

### Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont un effet significatif sur les montants déclarés au titre des régimes de soins de santé.

Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé aurait les effets suivants pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 :

	Augmentation	Diminution
Total des coûts des services et des intérêts	125 \$	(95) \$
Obligation au titre des prestations constituées	836	(633)

## 10. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

L'ACSTA a établi qu'elle avait des obligations liées à la mise hors service de certains matériels de contrôle et contrats de location. Elle prévoit que ces obligations seront réglées entre 2010 et 2017.

Le montant non actualisé des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour régler les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est de 7 880 \$ (13 246 \$ en 2009). Le passif pour les flux de trésorerie estimatifs est un montant actualisé selon un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit se situant entre 2,47 % et 4,46 % (2,47 % à 4,46 % en 2009).

Les autres hypothèses utilisées par la direction pour déterminer la valeur comptable des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont le taux d'inflation au cours des années prévues jusqu'au règlement, les primes relatives aux risques du marché pour les circonstances imprévisibles et le taux d'escompte applicable.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010  
(en milliers de dollars)

## 10. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

Rapprochement des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations :

	2010	2009
Solde à l'ouverture de l'exercice	11 994 \$	5 548 \$
Révision des flux de trésorerie estimatifs	(5 671)	5 457
Passifs engagés	950	578
Actifs mis hors service	(242)	(53)
Charge de désactualisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	81	464
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>7 112 \$</b>	<b>11 994 \$</b>

## 11. Financement d'immobilisations reporté

Rapprochement du financement d'immobilisations reporté:

	2010	2009
Financement d'immobilisations reporté à l'ouverture de l'exercice	407 181 \$	456 755 \$
Crédits parlementaires pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	115 917	48 603
Amortissement du financement d'immobilisations reporté	(108 115)	(98 177)
<b>Financement d'immobilisations reporté à la clôture de l'exercice</b>	<b>414 983 \$</b>	<b>407 181 \$</b>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 12. Charges

L'ACSTA mène ses activités en se servant d'une structure organisationnelle par fonctions. L'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis présente les charges d'exploitation par activités prescrites. Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation selon leur nature :

	2010	2009
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	<b>336 260 \$</b>	268 500 \$
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>105 267</b>	98 862
Frais relatifs aux employés	<b>46 998</b>	39 047
Entretien du matériel	<b>38 363</b>	30 432
Autres frais d'administration	<b>30 578</b>	23 693
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	<b>5 584</b>	4 234
Communications et sensibilisation du public	<b>3 776</b>	1 859
Pièces de rechange du matériel et frais d'entreposage	<b>2 822</b>	3 020
Fournitures de contrôle et biens non durables	<b>2 487</b>	2 287
Amortissement des actifs incorporels	<b>2 168</b>	1 869
Formation et certification	<b>1 551</b>	1 102
Cartes d'identité pour les zones réglementées	<b>951</b>	801
Charges de désactualisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	<b>81</b>	464
	<b>576 886 \$</b>	476 170 \$

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

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 13. Instruments financiers

### *Juste valeur*

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

### *Risque associé aux instruments financiers*

#### (i) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposé est le risque de change. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. L'ACSTA est exposé au risque de change en raison de créditeurs et charges à payer qui sont libellés dans une devise autre que le dollar canadien (CAN), qui est sa devise fonctionnelle. La direction surveille l'exposition aux fluctuations du change, mais elle n'utilise pas de stratégie de couverture extérieure pour compenser l'effet de ces fluctuations.

Au 31 mars 2010, les créditeurs et charges à payer comprennent des soldes libellés en dollars américains (US) qui totalisent 18 831 \$ (19 124 \$CAN) (12 412 \$US, 15 641 \$CAN en 2009).

En supposant que toutes les autres variables demeuraient constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % (2% en 2009) du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de 956 \$ (782 \$ en 2009) des résultats nets. Le changement du facteur de sensibilité tient compte de la volatilité historique et des attentes du marché au sujet des fluctuations des dollars américain et canadien.

#### (ii) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouve des difficultés à honorer ses obligations associées aux passifs financiers qui sont réglés en livrant des liquidités ou en transférant un actif financier. L'ACSTA gère son risque de liquidité en préparant et en surveillant les prévisions détaillées des flux de trésorerie de ses opérations et de ses activités d'investissement et de financement anticipées. Le risque de liquidité est faible car l'ACSTA ne dispose pas d'instruments d'emprunt, et reçoit régulièrement du financement du gouvernement du Canada.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 13. Instruments financiers (suite)

Les passifs financiers énumérés ci-dessous représentent l'exposition maximale au risque de liquidité de l'ACSTA. Le tableau suivant résume les échéances contractuelles des passifs financiers au 31 mars 2010 :

	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	Total
Créditeurs et charges à payer	114 299 \$	164 \$	1 637 \$	<b>116 100 \$</b>

## 14. Engagements

### *Contrats de location-exploitation*

L'ACSTA a conclu des contrats de location-exploitation pour la location de matériel et de locaux. Les loyers annuels minimaux aux termes de ces contrats sont les suivants :

<b>Exercice se terminant le 31 mars</b>	
2011	<b>10 023 \$</b>
2012	<b>9 716</b>
2013	<b>7 322</b>
2014	<b>3 946</b>
2015	<b>3 678</b>
2016 et après	<b>9 729</b>
	<b>44 414 \$</b>

### *Autres engagements*

L'ACSTA a conclu divers contrats pour des achats de matériel, des services de contrôle et de l'entretien du matériel, qui sont soumis à l'approbation de crédits :

<b>Exercice se terminant le 31 mars</b>	
2011	<b>462 321 \$</b>
2012	<b>12 596</b>
2013	<b>9 088</b>
2014	<b>2 400</b>
2015	<b>-</b>
2016 et après	<b>-</b>
	<b>486 405 \$</b>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 15. Opérations entre apparentés

L'ACSTA est apparentée, en termes de propriété commune, aux autres ministères, organismes fédéraux et sociétés d'État tels que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), le Bureau de la traduction et Transports Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs conférés par la *Loi sur l'ACSTA*. Au 31 mars 2010, l'ACSTA devait 1 782 \$ (305 \$ en 2009) à ces apparentés. Ce montant est inclus dans les créiteurs et charges à payer, ne porte pas intérêt, n'est pas garanti et est à payer à la clôture de l'exercice.

## 16. Gestion du capital

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

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. Elle atteint cet objectif conformément à la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État*, en prélevant les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

L'ACSTA définit et calcule ainsi son capital :

	2010	2009
Encaisse	3 512 \$	2 049 \$
Créances	112 588	69 539
Créiteurs et charges à payer	(116 100)	(70 030)
	<b>- \$</b>	1 558 \$

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA sont inchangés depuis le 31 mars 2009. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 mars 2010

(en milliers de dollars)

## 17. Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie et informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

	2010	2009
Diminution (augmentation) des créances	(19 815) \$	29 217 \$
Diminution (augmentation) des stocks	738	(2 804)
Augmentation des frais payés d'avance	(5)	(1 038)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	24 715	(14 181)
	<b>5 633 \$</b>	11 194 \$

Les produits d'intérêts de 198 \$ (924 \$ en 2009) ont été équivalents aux intérêts reçus durant l'exercice terminé le 31 mars 2010.

Les créances excluent les crédits parlementaires à recevoir de 39 538 \$ (16 305 \$ en 2009) pour le financement d'immobilisations.

Les créditeurs et charges à payer excluent un montant de 55 069 \$ (33 714 \$ en 2009) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.

Les activités d'investissement hors trésorerie comprennent des recettes de 643 \$ relatives au produit de la cession d'immobilisations corporelles sous la forme de notes de crédit du fournisseur. En outre, un dépôt payé d'avance de 238 \$ a été utilisé durant l'exercice en cours relativement à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

## 18. Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA reçoit des demandes d'indemnisation financière de diverses parties. Ces demandes pourraient représenter des passifs véritables si un ou plusieurs événements futurs se concrétisaient. S'il est probable qu'un événement futur se produise, et si l'on peut estimer raisonnablement la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers de l'ACSTA. Au 31 mars 2010, 30 \$ ont été comptabilisés comme passifs éventuels (2 604 \$ en 2009).

## 19. Chiffres correspondants

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour être conformes à la présentation adoptée en 2010.

# RAPPORTS SUR LES RÉSULTATS

L'amélioration de la mesure du rendement a été cernée comme étant une priorité pour l'ACSTA dans le rapport annuel de 2008-2009. Pour 2009-2010, le format de nos rapports sur les résultats a changé afin de refléter les progrès réalisés dans ce domaine. L'ACSTA produit maintenant des rapports sur ses activités et ses initiatives et le rendement est mesuré par rapport à la mesure selon laquelle elle peut fournir des services de contrôle efficaces, efficaces et uniformes qui sont dans l'intérêt du public.

Depuis 2007-2008, l'ACSTA a établi ses activités et ses priorités autour des trois résultats intermédiaires quinquennaux suivants afin de mieux atteindre ses résultats législatifs en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* :

- Sécurité axée sur la clientèle
- Capacité renforcée
- Expertise reconnue

Chacune de nos initiatives a pour objectif de contribuer à la réalisation d'au moins un de ces résultats intermédiaires.

L'autre partie de cette section porte sur les progrès réalisés par l'ACSTA au cours de l'année concernant l'atteinte de ses trois résultats intermédiaires (énumérés ci-dessus), y compris les activités et les initiatives entreprises ou achevées en 2009-2010 en vue d'appuyer ses quatre résultats législatifs. Veuillez noter que cette liste n'est pas exhaustive.<sup>1</sup>

Grâce au financement supplémentaire obtenu dans le budget de 2009, nous avons été en mesure d'amorcer une intervention face à de nouvelles menaces ainsi que d'améliorer et de compléter les systèmes en place en réalisant des investissements appropriés dans les technologies et les procédures de contrôle. Ces investissements effectués pendant la première année du plan stratégique quinquennal de l'ACSTA figurent dans le *Résumé du Plan d'entreprise 2009-2010 à 2013-2014 et des budgets d'investissement et de fonctionnement*.

Durant l'année 2009-2010, l'ACSTA a entrepris de nombreuses activités et initiatives fondées sur les risques :

- appui de la croissance et de l'agrandissement des aéroports;
- optimisation continue de l'utilisation de l'équipement grâce à la reconfiguration du système;
- gestion du cycle de vie de l'équipement;
- surveillance améliorée du système dans les aéroports canadiens;
- communications proactives et intégrées continues;
- introduction de nouveaux niveaux de sécurité au CPE;
- provision d'équipement et participation de personnel de contrôle aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver;
- lancement de nouveaux programmes de sécurité pour gérer les nouvelles menaces et éliminer les lacunes en matière de sécurité, comme l'observation du comportement des passagers, les zones critiques réglementées et les exploitants des services aéronautiques.

<sup>1</sup> Dans les rapports annuels précédents, l'ACSTA a signalé 23 initiatives stratégiques, dont chacune a été classée sous un des trois résultats stratégiques. Afin de faire un compte rendu plus clair et concis, les initiatives stratégiques ont été retirées. L'ACSTA signale maintenant ses activités ou initiatives et la façon dont elles sont liées à chacun des résultats législatifs – services de contrôle efficaces, efficaces et uniformes, qui sont dans l'intérêt du public.

---

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

---

### Progrès réalisés

---

**Efficacité** Neuf véhicules de contrôle mobiles (VCM) ont été achetés et déployés afin de pouvoir offrir des services de contrôle mobiles.

---

**Efficience** Nous avons amorcé un projet de configuration des points de contrôle afin de trouver une solution pour fournir de meilleurs services de contrôle qui sont efficaces, efficients, uniformes et dans l'intérêt du public.

---

**Uniformité** Nous avons créé une version Web des *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE) pouvant être consultée au moyen d'un écran tactile afin de s'assurer que les agents de contrôle comprennent et appliquent les PNE de façon uniforme.

---

**Dans l'intérêt du public** Nous avons élaboré une stratégie de communications et avons commencé sa mise en œuvre afin d'augmenter le débit des passagers et d'améliorer leur sûreté. Cette stratégie comprend :

- le soutien au service à la clientèle (demandes du public);
  - des affiches uniformes dans les aéroports;
  - des mises à jour sur le Web;
  - des campagnes de sensibilisation des passagers.
-

---

**CAPACITÉ RENFORCÉE** 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 de technologie contribuent au renforcement de sa capacité à réaliser son mandat.

---

### Progrès réalisés

---

**Efficacité** Déploiement de nouvel équipement avancé compatible avec l'équipement utilisé par nos partenaires internationaux afin d'augmenter l'efficacité et de réagir aux nouvelles menaces. Nous avons également formé les agents de contrôle et mis en œuvre des programmes de surveillance pour s'assurer d'optimiser ce nouvel équipement :

- scanners corporels (SC);
- remplacement des appareils de radioscopie à vue unique par la technologie de radioscopie à vues multiples;
- nouvel équipement de détection de vapeurs d'explosifs;
- achat et déploiement de VCM pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Nous avons amélioré le programme de contrôle des non-passagers (CNP) en augmentant la surveillance aux points de CNP et nous avons commencé la construction d'un point de fouille des véhicules à l'aéroport international de Vancouver.

Nous avons commencé à élaborer un programme d'observation du comportement des passagers (OCP), qui constituera un nouveau niveau de contrôle.

---

**Efficience** Réseautage de l'équipement de CPE dans les huit aéroports les plus occupés afin de mesurer le rendement de l'équipement et de recueillir des données opérationnelles supplémentaires qui seront utilisées pour reconfigurer et optimiser l'équipement.

---

**Uniformité** Embauche d'agents de surveillance supplémentaires pour surveiller le rendement des agents de contrôle et des fournisseurs de services de contrôle afin de s'assurer que des normes élevées sont atteintes et maintenues en ce qui a trait au rendement uniforme et au service à la clientèle.

Élaboration et mise en œuvre d'un Programme d'apprentissage périodique et de recertification et de l'édition professionnelle du logiciel X-Ray Tutor afin de s'assurer que les agents exercent leurs fonctions de façon uniforme.

---

**Dans l'intérêt du public** L'ACSTA a mis à l'essai des procédures pour améliorer la sûreté des cartes d'embarquement et a entrepris l'élaboration d'un projet pilote pour appuyer la mise en œuvre nationale à venir d'un programme de vérification de l'identité des passagers aux points de contrôle préembarquement.

Déploiement d'équipement et de personnel de contrôle additionnel dans de nouveaux points ou de nouvelles voies de contrôle afin d'appuyer les projets d'expansion du CPE et du CBE en réponse à l'augmentation du volume de passagers dans l'ensemble du Canada.

---

---

**EXPERTISE RECONNUE** L'ACSTA doit être reconnue comme chef de file en matière de contrôle de la sûreté aérienne. Pour remplir son mandat, elle 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.

---

### Progrès réalisés

---

**Efficacité** Déploiement d'équipement et certification du personnel de contrôle à des sites temporaires aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

---

**Efficience** Acquisition d'un laboratoire d'essai pour évaluer le nouvel équipement et les nouvelles méthodologies de contrôle, ce qui permettra d'améliorer l'efficience et l'efficacité des services de contrôle.

---

**Uniformité** Mise en œuvre de programmes et d'outils de formation et de perfectionnement— comme le Programme national de sélection préalable des agents de contrôle—afin de s'assurer que les agents de contrôle acquièrent l'expertise nécessaire pour effectuer un contrôle uniforme.

---

**Dans l'intérêt du public** Mise en œuvre de divers projets pour affiner les systèmes et les cadres de gestion afin de s'assurer que nous sommes arrivés à atteindre le meilleur « rapport qualité-prix » pour nos opérations. Ces projets comprennent :

- l'élaboration d'un programme de gestion du rendement et de plans de mesure du rendement;
  - l'élaboration du Système de gestion de l'entreprise (SGE);
  - l'achèvement de la mise à niveau du logiciel du Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps;
  - l'élaboration de lignes directrices pour la certification du chef de la direction et du chef des services financiers.
- 

#### LÉGENDE DES ACRONYMES

---

**BGP** – Bureau de gestion de projets

**OCP** – Observation du comportement des passagers

**PNE** – Procédures normalisées d'exploitation

**SC** – Scanners corporels

**SGE** – Système de gestion de l'entreprise

**VCM** – Véhicule de contrôle mobile

# GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

L'année 2009-2010 a été remplie de défis et de possibilités qui ont permis à l'ACSTA d'aller de l'avant. Sous la surveillance de son Conseil d'administration et de son équipe de la haute direction, elle a progressé au-delà de ses années préparatoires pour se pencher sur le perfectionnement de sa technologie, de ses opérations et de son personnel de contrôle dans le but de s'harmoniser avec ses partenaires internationaux. Au cours des prochaines années, l'ACSTA continuera de collaborer avec Transports Canada, les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires de partout au Canada pour améliorer ses opérations en matière de sûreté du transport aérien.

L'ACSTA rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et elle est gouvernée par un Conseil d'administration composé de 11 membres qui sont nommés par le gouverneur en conseil. Parmi les 11 administrateurs, deux proviennent de l'industrie du transport aérien et deux proviennent de l'industrie aéroportuaire. Les administrateurs n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction. Les administrateurs possèdent le mélange équilibré de compétences et d'expérience nécessaire pour administrer la société d'État.

En 2009-2010, le gouverneur en conseil a nommé M. William Deluce au Conseil d'administration à titre de représentant de l'Association du transport aérien du Canada pour une période de trois ans.

Le Conseil d'administration est responsable de gérer les affaires et les activités de l'ACSTA ainsi que ses affaires, notamment dans les domaines suivants :

- embauche le président et chef de la direction;
- approuve les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluation du rendement du président et chef de la direction;
- nomme d'autres agents de l'Administration selon les recommandations du président et chef de la direction;
- approuve le rapport annuel;
- approuve le Plan d'entreprise;
- s'assure que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- approuve les politiques de passation de contrats de l'ACSTA;
- approuve le *Code de conduite et d'éthique relatif aux administrateurs et le Code d'éthique et de conduite relatif aux employés* de l'ACSTA;

- s'assure qu'un cadre de gouvernance approprié est en place pour la gestion des régimes de retraite de l'ACSTA.

Tout au long de l'année 2009-2010, le Conseil d'administration a terminé son travail sur la mise en œuvre de mesures publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans son rapport intitulé *Examen du cadre de gouvernance des sociétés d'État du Canada : Répondre aux attentes des Canadiens*, qui a mené à l'apport de six modifications à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) par le biais de la *Loi d'exécution du budget de 2009*. L'ACSTA répond maintenant aux exigences de toutes les mesures qui relèvent d'elle.

Une des nouvelles exigences découlant des modifications apportées à la LGFP abordée ci-dessus est l'exigence de tenir une réunion publique annuelle. La réunion publique annuelle d'inauguration de l'ACSTA a eu lieu à Toronto le 20 novembre 2009.

Le Conseil d'administration a aussi continué de se concentrer davantage sur des questions stratégiques en travaillant avec la direction à l'élaboration d'un tableau de bord du rendement organisationnel et en soutenant la direction tout au long de l'examen stratégique des programmes de l'ACSTA qui a été effectué par le gouvernement.

Le Conseil d'administration poursuit la mise à niveau des pratiques de gouvernance de l'ACSTA en réalisant un examen annuel des statuts, des politiques, des lignes directrices du Conseil d'administration et des comités et des mandats des comités ainsi qu'en se tenant au courant des meilleures pratiques en matière de gouvernance qui ont une incidence sur la gestion des sociétés d'État.

Le Conseil d'administration a également été actif dans les domaines suivants, notamment :

- i) Un portail a été créé pour le Conseil d'administration à la suite de la transition aux réunions écologiques du Conseil d'administration et des comités.
- ii) Un processus d'évaluation annuel du Conseil d'administration a été mis en œuvre.
- iii) Trois nouvelles lignes directrices ont été mises en œuvre par le Conseil d'administration en vue de promouvoir l'uniformité dans la rémunération des administrateurs, la présence aux conférences des administrateurs et le perfectionnement professionnel des administrateurs.
- iv) Le Conseil d'administration revoit annuellement la Politique de voyage et d'accueil du Conseil d'administration et il divulgue les frais de voyage et d'accueil de tout le Conseil d'administration de façon proactive sur le site Web de l'ACSTA.
- v) Chaque année, les administrateurs affirment avoir respecté le *Code de conduite et d'éthique relatif aux administrateurs*. Le Conseil d'administration revoit aussi ce code annuellement et le rend accessible au public sur le site Web de l'ACSTA.

Le directeur de la vérification interne relève du Comité de vérification, ce qui renforce l'indépendance de cette fonction.

Le vérificateur général du Canada est le vérificateur externe de l'ACSTA. Des représentants du Bureau du vérificateur général participent à chaque réunion du Comité de vérification.

Le Conseil d'administration délègue bon nombre de ses responsabilités à quatre comités permanents. Les administrateurs n'entretiennent aucun

lien de dépendance avec la direction. Chaque administrateur siège à au moins deux comités.

**Le Comité de vérification** aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées, entre autres, aux rapports financiers, aux pratiques d'information continue, à la gestion des risques, aux contrôles internes et au processus de vérification.

**Le Comité de la gouvernance et des ressources humaines** aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées aux questions de gouvernance dans les domaines comme : les ressources humaines et la rémunération, les plans de relève de la direction, la surveillance des politiques et des processus portant sur l'accomplissement des activités et les comportements éthiques des employés, les recommandations et l'évaluation des objectifs annuels pour le président et chef de la direction et toute autre question qui lui est affectée par le Conseil d'administration.

**Le Comité de stratégie** aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées aux enjeux portant ou ayant une incidence sur l'orientation stratégique de l'ACSTA conformément à son mandat prescrit par la loi et il assure la surveillance et offre des conseils à la direction quant à l'élaboration et la mise en œuvre de toutes les initiatives stratégiques, y compris l'élaboration de son cadre de gestion du rendement.

**Le Comité du régime de retraite** aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités liées à la gestion et l'administration des régimes de retraite des employés.

Vous trouverez les biographies des membres de notre Conseil d'administration dans la section *Notre Conseil d'administration* de ce rapport annuel.

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

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité quotidienne aux administrateurs et au président, dont le montant est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la LGFP. L'ACSTA leur rembourse également les frais raisonnables défrayés, y compris les déplacements, l'hébergement et les repas dans le cadre de leurs fonctions, ce qui sont affichés sur le site Web de l'ACSTA sur une base trimestrielle.

Membre du Conseil d'administration	Acompte (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
D. Ian Glen (président)	10 800 \$	43 050 \$	53 850 \$
Michael D. Campbell	5 400 \$	13 455 \$	18 855 \$
William Deluce**	1 155 \$	2 730 \$	3 885 \$
Gaetane C. Hains	5 400 \$	10 140 \$	15 540 \$
Denis Jacob <sup>1</sup>	5 400 \$	17 355 \$	22 755 \$
John KaldeWAY <sup>2</sup>	5 400 \$	20 865 \$	26 265 \$
Dora Koop	5 400 \$	14 235 \$	19 635 \$
Gene McLean <sup>5</sup>	5 400 \$	13 845 \$	19 245 \$
Ron Patmore* <sup>3</sup>	4 245 \$	9 750 \$	13 995 \$
H. Glenn Rainbird <sup>4</sup>	5 400 \$	14 040 \$	19 440 \$
Donald K. Robinson	5 400 \$	11 700 \$	17 100 \$
Mike Shaikh	5 400 \$	15 405 \$	20 805 \$
<b>TOTAUX</b>	<b>64 800 \$</b>	<b>186 570 \$</b>	<b>251 370 \$</b>

\* La dernière réunion de M. Patmore a eu lieu le 29 décembre 2009

\*\* Le mandat de M. Deluce a débuté le 14 janvier 2010

<sup>1</sup> Président du Comité de stratégie et a aidé la direction à faire l'examen stratégique

<sup>2</sup> Président du Comité de vérification et a aidé la direction à faire l'examen stratégique

<sup>3</sup> Président du Comité de la gouvernance et des ressources humaines

<sup>4</sup> Président du Comité du régime de retraite

<sup>5</sup> A représenté le Conseil d'administration de l'ACSTA à la conférence AVSEC en Afrique du Sud

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 251 370 \$ en 2009-2010, comparativement à 200 147 \$ en 2008-2009.

### Présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités

Membre du Conseil d'administration	Réunions du Conseil d'administration <sup>1</sup>	Comités <sup>1</sup>			
		Comité de gouvernance et des ressources humaines	Vérification	Régime de retraite	Stratégie
D. Ian Glen <sup>2</sup>	7/8	5/5	5/5	4/4	8/8
Michael D. Campbell	7/8		5/5	3/4	1/8
William Deluce <sup>8</sup>	2/8	1/5	1/5		
Gaetane C. Hains	8/8	5/5		4/4	
Denis Jacob <sup>6</sup>	8/8		5/5		8/8
John Kaldeway <sup>3</sup>	7/8		5/5		8/8
Dora Koop	8/8	1/5	4/5		8/8
Gene McLean	8/8	5/5		1/4	6/8
Ron Patmore <sup>7</sup>	7/8	5/5			7/8
H. Glenn Rainbird <sup>5</sup>	8/8	5/5		4/4	7/8
Donald K. Robinson <sup>4</sup>	7/8	4/5		2/4	
Mike Shaikh	7/8		5/5	4/4	

<sup>1</sup> La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est basée sur le nombre de réunions auxquelles les membres ont assisté par rapport au nombre total de réunions tenues.

<sup>2</sup> Membre de tous les comités du Conseil d'administration

<sup>3</sup> Président du Comité de vérification

<sup>4</sup> Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

<sup>5</sup> Président du Comité du régime de retraite

<sup>6</sup> Président du Comité de stratégie

<sup>7</sup> Ancien directeur et président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

<sup>8</sup> Nouveau membre du Conseil d'administration

**Rouge** : indique que la personne est membre du Conseil d'administration ou d'un comité depuis janvier 2010

---

## **ÉLIMINATION ÉCOLOGIQUE DU MATÉRIEL EXCÉDENTAIRE**

En vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA – en tant que société d'État – est responsable de l'élimination de tout équipement qui arrive à la fin de sa durée de vie utile. Étant donné que la majorité de notre équipement est spécialisé et qu'il est d'une utilité limitée pour les autres industries, l'élimination est souvent la seule option valable pour le matériel identifié comme étant excédentaire. Dans certains cas, l'élimination écologique et sécuritaire de l'équipement doit être effectuée par un fournisseur de services ou un organisme indépendant certifié en élimination des matières dangereuses et cela peut entraîner des frais pour l'ACSTA. Comme par les années passées, une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations a été inscrite afin de couvrir cette dépense.

Afin de nous assurer que le matériel excédentaire qui pourrait nuire à l'environnement est éliminé conformément aux lois et règlements sur l'environnement – comme le *Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail* et la *Loi sur la santé et sécurité au travail* – nous avons élaboré une politique sur l'élimination des biens excédentaires ainsi que des lignes directrices connexes pour décrire le processus d'élimination et planifier l'élimination adéquate des matières dangereuses. La politique et les lignes directrices sont en train d'être révisées et approuvées et entreront en vigueur en 2010-2011.

---

## **RAPPORT SUR LES EXIGENCES DE LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES**

En partenariat avec les fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA doit assurer la prestation de services bilingues aux points de contrôle des aéroports où le bilinguisme est un préalable. Conformément à la *Loi sur les langues officielles*, l'ACSTA assure les communications et les services au public dans les deux langues officielles aux aéroports qui desservent plus d'un million de passagers annuellement et aux aéroports où la demande de services dans une langue minoritaire représente au moins 5 pour cent de la demande générale.

L'ACSTA possède plusieurs programmes qui comprennent des éléments précis pour l'aider à satisfaire ses exigences en matière de langues officielles :

- Programme de surveillance du rendement opérationnel : les agents de surveillance encadrent les opérations de contrôle pour veiller à ce qu'elles soient conformes aux *Procédures normalisées d'exploitation* (PNE) et aux règlements. L'offre de services dans les deux langues officielles est l'un des éléments qui sont surveillés.
- Programme de breffage de quart : les breffages des agents de contrôle comprennent des rappels réguliers de nos obligations en matière de langues officielles et le besoin de suivre les PNE afin de s'assurer que les passagers sont servis dans la langue officielle de leur choix.
- Programme de paiement au rendement : destiné aux fournisseurs de services de contrôle, ce programme présente notamment les exigences à respecter en matière de langues officielles.

Le respect de l'esprit de la *Loi sur les langues officielles* a été un facteur important de la préparation de l'ACSTA pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. L'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle afin de s'assurer qu'elle avait suffisamment de personnel bilingue dans les principaux aéroports et dans tous les sites de contrôle temporaires pour cet événement international afin de dépasser ses exigences continues en matière de langues officielles. L'ACSTA a élaboré un programme d'incitation spécial pour les fournisseurs de services de contrôle affectés aux opérations des Jeux d'hiver de 2010; ce programme comprenait des critères relatifs aux langues officielles. De plus, l'ACSTA a ajouté un nouveau module de formation périodique pour s'assurer que les agents de contrôle affectés aux Jeux d'hiver de 2010 et à tous les huit aéroports les plus occupés puissent offrir des services dans les deux langues officielles.

En plus d'avoir participé à la campagne de sensibilisation de 2010 à Vancouver du Commissariat aux langues officielles, l'ACSTA a travaillé avec ses partenaires à Air Canada, des administrations aéroportuaires et l'Agence des services frontaliers du Canada afin de partager des plans et des meilleures pratiques.

L'ACSTA est fière de ses réalisations à l'égard des langues officielles et continue à promouvoir l'utilisation des langues officielles dans ses bureaux et dans les aéroports partout au Canada.

---

**RAPPORT SUR LES  
DEMANDES EN  
VERTU DE LA LOI  
SUR L'ACCÈS À  
L'INFORMATION ET  
DE LA LOI SUR LA  
PROTECTION DES  
RENSEIGNEMENTS  
PERSONNELS**

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire à leurs exigences.

Du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 mars 2010, l'ACSTA a reçu 102 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les 12 demandes de l'an dernier qui n'ont pas encore été réglées, l'ACSTA devait répondre à 114 demandes.

Au total, 86 de ces demandes ont été réglées au cours de l'exercice et 28 ont été reportées à l'exercice 2010-2011. En outre, l'ACSTA a reçu 17 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* émanant d'autres ministères fédéraux et toutes ont été réglées au cours de l'exercice.

Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu une nouvelle demande en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. La demande a été traitée et aucune n'a été reportée à l'exercice suivant.

---

**ÉQUITÉ EN  
MATIÈRE  
D'EMPLOI**

La haute direction de l'ACSTA s'est engagée à cerner et à éliminer les obstacles où qu'ils soient. Dans la mesure du possible, des politiques et des programmes positifs ont été mis en place afin de procéder à des accommodements raisonnables pour les employés.

L'ACSTA a élaboré un plan d'équité en matière d'emploi détaillé afin de minimiser le manque de représentation de groupes désignés. Elle organise des consultations bilatérales entre la direction et des représentants des employés qui portent sur l'équité en matière d'emploi de l'organisation au moins une fois par année. De plus, l'ACSTA produit un rapport d'équité en matière d'emploi (qualitatif et quantitatif) et le remet à Ressources humaines et Développement social Canada le 1<sup>er</sup> juin de chaque année civile. De plus, la championne du multiculturalisme et de la diversité de l'ACSTA, Renée Légaré, vice-présidente principale, Capital humain, a prononcé deux discours – un au Colloque des femmes et du leadership, qui a eu lieu le 30 septembre 2009 et l'autre au Colloque de l'INQ sur l'excellence, qui a eu lieu le 22 octobre 2009 – dans lesquels elle s'est exprimée sur la culture d'inclusion de l'ACSTA. Le message principal de M<sup>me</sup> Légaré portait sur le fait qu'à l'ACSTA, on favorise la diversité de la main-d'œuvre, étant donné que nous vivons dans un pays multiethnique et que nous croyons que les voyageurs devraient pouvoir se reconnaître en voyant le personnel de contrôle.

La haute direction de l'ACSTA continue d'inculquer une culture d'entreprise qui encourage la diversité des employés et qui y accorde beaucoup de valeur. L'organisation favorise un climat d'équité où les différences sont respectées et elle cherche à créer un milieu de travail positif. En tant que société d'État unique, l'ACSTA reconnaît la diversité changeante de la main-d'œuvre canadienne et elle s'est fait la championne de la notion d'inclusivité et de diversité. À ce titre, elle reconnaît que l'inclusivité favorise l'interaction, la communication, le partage des connaissances et le respect mutuel.

---

# GLOSSAIRE

<b>CBE</b>	Contrôle des bagages enregistrés : contrôle des bagages enregistrés à l'aide de l'équipement de détection d'explosifs
<b>CDAI</b>	Système de Collecte de données d'appels et d'incidents
<b>CGSA</b>	Cadre de gestion de la sûreté de l'ACSTA : ce cadre établit les exigences minimales en matière de politiques, de processus, de procédures, de capital humain et de partenariats pour que l'ACSTA puisse réaliser son mandat
<b>CIZR</b>	Carte d'identité pour les zones réglementées : carte d'identité sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones réglementées des principaux aéroports canadiens
<b>CNP</b>	Contrôle des non-passagers : le contrôle de non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les membres d'équipage, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions
<b>CPE</b>	Contrôle préembarquement : le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et des bagages de cabine
<b>Examen stratégique</b>	Un examen stratégique est un examen de l'ensemble des dépenses de programmes directes et des coûts d'exploitation des principaux programmes réglementaires d'une organisation sur une base cyclique, dont le but est de mieux gérer les dépenses, de moderniser et simplifier les opérations internes et d'obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens
<b>ISSET</b>	Système d'identification et de suivi de l'emploi du temps : système de TI d'entreprise installé dans les aéroports et utilisé pour valider l'admissibilité des agents de contrôle à remplir leurs fonctions à un point de contrôle, de même que pour faire un suivi des présences du personnel de contrôle à l'aide d'une carte de présence électronique fondée sur les données biométriques

**Les huit aéroports les plus occupés du Canada**

En ordre alphabétique : Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa, Toronto (aéroport international Lester B. Pearson), Vancouver et Winnipeg

**Les 28 principaux aéroports du Canada**

Comprend les aéroports les plus occupés énumérés ci-dessus, de même que (en ordre alphabétique) : Charlottetown, Fredericton, Gander, Iqaluit, Kelowna, London, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, St. John's, Saskatoon, Sudbury, Toronto (centre-ville), Thunder Bay, Victoria, Whitehorse, Windsor et Yellowknife

- PNE** *Procédures normalisées d'exploitation* : élaborées par l'ACSTA pour enseigner au personnel de contrôle la manière d'exécuter le contrôle de sûreté conformément à l'intention des mesures réglementées et des autres exigences connexes établies par l'ACSTA
- SC** Scanner corporel : nouvelle technologie de balayage volontaire qui détecte la présence d'objets représentant une menace pour les passagers
- SDE** Système de détection d'explosifs : l'équipement spécialisé utilisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers
- SSCE** Le Système de sûreté des cartes d'embarquement : un outil technologique autonome qui permet de contrôler les cartes d'embarquement dans le but de valider l'information consignée dans le code à barres
- VCM** Véhicule de contrôle mobile utilisé pour procéder au contrôle des passagers et de leurs effets personnels chez les exploitants des services aéronautiques