

Rapport annuel de 2025

Administration canadienne de la sûreté du transport
aérien (ACSTA)

Table des matières

Reconnaissance territoriale	1
Survol de l'ACSTA	2
Profil d'entreprise et activités obligatoires	3
Principales réalisations	5
Message de la présidente du Conseil d'administration.....	7
Message du président et chef de la direction.....	9
Aperçu des activités	11
Soutenir les priorités du gouvernement du Canada.....	14
Profil de risque	16
Rendement organisationnel	17
Gouvernance de l'organisation	22
Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques.....	28
Déclaration améliorée des dépenses des sociétés d'État	35
Rapport de gestion	39
États financiers.....	39

Reconnaissance territoriale

L'ACSTA reconnaît et affirme le lien sacré qui unit les peuples autochtones aux terres habitées par tous les Canadiens.

Elle réitère son engagement à améliorer les relations de nation à nation et à accroître sa propre compréhension des peuples autochtones et de leurs cultures.

L'ACSTA reconnaît les territoires traditionnels, ancestraux et non cédés de toutes les Premières Nations, des Métis et des Inuits qui vivent sur cette terre.

Ce faisant, l'Administration est amenée à trouver des façons pour que son organisation contribue à la réconciliation.

Survol de l'ACSTA

- En 2024-2025, 68,9 millions de passagers aériens ont bénéficié d'un service de contrôle de sûreté
 - 97 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes
 - 91,9 % des passagers ont déclaré avoir eu une expérience positive
- 89 aéroports désignés (80 actifs) à travers le pays
- 113 points de contrôle préembarquement
- 300 voies de contrôle préembarquement, y compris :
 - 21 voies munies d'appareil de radioscopie à tomодensitométrie (TDM)
 - 21 voies réservées aux familles et aux personnes ayant des besoins spéciaux
 - 13 voies réservées aux voyageurs vérifiés
- 130 points de contrôle des bagages enregistrés et 112 points de contrôle des non-passagers
- Plus de 9 000 agents de contrôle, dont 176 facilitateurs bilingues chargés d'aider les voyageurs, y compris ceux qui ont divers besoins en matière d'accessibilité
- 539 employés de l'ACSTA ont appuyé la prestation des programmes, la surveillance, la formation et le développement et le déploiement de la technologie

Profil d'entreprise et activités obligatoires

Créée le 1^{er} avril 2002, l'ACSTA est une société d'État mandataire qui rend compte au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports et du Commerce intérieur.

Mandat

L'ACSTA a pour mandat de fournir des services de contrôle de sûreté à 89 aéroports canadiens désignés, et exécute ce mandat en utilisant un modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle externes. L'ACSTA, qui joue un rôle central dans le réseau de l'aviation civile du Canada, est responsable des quatre activités obligatoires suivantes :

Contrôle préembarquement (CPE) :

Contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE) :

Contrôle de tous les bagages enregistrés (ou bagages de soute) des passagers afin de détecter des articles interdits, comme les explosifs, avant qu'ils soient chargés dans un aéronef.

Contrôle des non-passagers (CNP) :

Contrôle des non-passagers, tels que le personnel navigant, le personnel de piste et les fournisseurs de services, ainsi que leurs effets personnels – y compris les véhicules et leur contenu – qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

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

Gestion du système qui utilise des lecteurs biométriques de l'iris et des empreintes digitales pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées de l'aéroport.

L'administration aéroportuaire est l'autorité de dernière instance en matière d'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

Fret

Outre ses activités obligatoires, l'ACSTA a également une entente avec Transports Canada pour offrir des services de contrôle d'une quantité de fret limitée aux aéroports plus petits, là où la capacité de contrôle existe, en utilisant les ressources, les technologies et les procédures existantes.

Recouvrement des coûts et autres aéroports désignés

En outre, l'ACSTA peut fournir des services de contrôle supplémentaires aux aéroports désignés et non désignés selon le principe de recouvrement des coûts, si la ministre des Transports et du Commerce intérieur l'autorise. L'ACSTA continue de collaborer avec l'Aéroport métropolitain de Montréal afin d'appuyer le lancement des activités commerciales dans le cadre du mécanisme de recouvrement des coûts établi dans la *Loi sur l'ACSTA*, sous réserve de l'approbation de Transports Canada.

Mission

L'ACSTA protège le public voyageur en offrant le plus haut niveau de contrôle de sûreté aérienne.

Vision

Le public voyageur et nos partenaires profitent du service de contrôle de sûreté aérienne le plus sûr, et de la meilleure expérience client grâce à notre leadership.

Valeurs fondamentales

- **Intégrité** Nous sommes mus par une forte conviction à l'égard de notre mandat et notre mission. Nous gérons des fonds publics et agissons de façon éthique et transparente afin d'accroître la responsabilisation et la confiance du public.
- **Innovation** Nous nous engageons fermement à adopter une approche avant-gardiste et des solutions créatives en réponse aux enjeux émergents et évolutifs.
- **Collaboration** Nous croyons que la collaboration est essentielle au sein de l'organisation, dans l'ensemble de l'industrie aéronautique ainsi qu'avec nos partenaires. Nous mettons à profit notre expérience et nos atouts collectifs dans l'intérêt de tous.
- **Inclusivité** Dans tous les aspects de nos activités, le respect et l'inclusivité sont au cœur de notre approche. Nous sommes des chefs de file dans la mise en œuvre d'importantes mesures visant à offrir une expérience exempte d'obstacles à nos clients, nos agents de contrôle et notre effectif.

Responsabilité principale

En vertu de la *Politique sur les résultats* du Conseil du Trésor, on demande aux sociétés d'État de se conformer à l'obligation de définir leurs responsabilités principales afin de faciliter la publication du budget principal, des budgets supplémentaires et des comptes publics. L'ACSTA a une responsabilité principale, qui est d'assurer une sûreté efficace, efficiente et uniforme dans les aéroports désignés.

Cadres législatif et réglementaire

L'ACSTA est réglementée par Transports Canada et est assujettie à la législation nationale et aux normes internationales. En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada est chargé d'élaborer les règlements en matière de sûreté aérienne (*Règlement canadien sur la sûreté aérienne de 2012*) et les mesures de sûreté qui régissent les technologies et les procédures de contrôle pouvant être utilisées. Les technologies sont fondées sur les normes adoptées par des partenaires internationaux, y compris la Transportation Security Administration des États-Unis et la Conférence européenne de l'aviation civile. L'organisation est également assujettie à un certain nombre d'autres instruments législatifs et réglementaires. Par exemple, l'ACSTA respecte et observe les exigences des dispositions suivantes :

- la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP)*;
- le *Règlement général de 1995 sur les sociétés d'État*;
- le *Règlement sur les plans d'entreprise, les budgets et les résumés des sociétés d'État*;
- les *Directives du Conseil du Trésor du Canada*;
- la *Loi sur les transports au Canada*;
- le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*;
- la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*;
- la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*;
- la *Loi canadienne sur l'accessibilité et les règlements connexes*;

- la *Loi sur le multiculturalisme canadien et les règlements connexes*;
- la *Loi sur l'équité en matière d'emploi et les règlements connexes*.

Principales réalisations

L'ACSTA a renforcé davantage le contrôle de sûreté, amélioré les opérations de contrôle et rehaussé l'expérience client tout en appuyant les priorités économiques, sociales et environnementales du gouvernement du Canada.

- Une **cible améliorée en matière de temps d'attente** a été instaurée, selon laquelle 95 % des passagers doivent attendre moins de 15 minutes pour être contrôlés. L'ACSTA a dépassé cette cible en 2024-2025, dans la mesure où 97 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes. Par ailleurs, 93,4 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pendant les périodes de pointe, ce qui est supérieur à la cible de niveau de service en matière de temps d'attente en période de pointe de 85 %. De plus, 92,3 % des voyageurs vérifiés ont attendu moins de cinq minutes pour passer le contrôle en 2024-2025, contre 75,8 % des passagers qui ont utilisé les files d'attente normales dans les mêmes aéroports.
- **Vingt-et-un appareils de radioscopie à TDM** ont été installés aux points de contrôle préembarquement dans six aéroports, ce qui a amélioré l'efficacité de la sûreté tout en rationalisant le processus de contrôle en permettant aux passagers de garder certains articles dans leurs bagages de cabine.
- Des **scanners corporels plus efficaces et plus compacts** ont été déployés et intégrés aux opérations de l'ACSTA. Ces appareils sont dotés d'un nouvel algorithme de détection qui réduit le nombre de fausses alarmes et contribue à améliorer l'efficacité de la sûreté et la résolution des alarmes.
- Une **Feuille de route pour l'innovation** a été établie, décrivant les initiatives qui seront mises en œuvre au cours des cinq prochaines années pour renforcer l'efficacité de la sûreté et offrir une expérience de contrôle inclusive. Une nouvelle **Stratégie de service axée sur les passagers** a également été mise en place, fournissant un cadre pour instaurer les principes d'interactions inclusives et respectueuses avec les clients, tant à l'interne qu'à l'externe.
- Un **Plan des technologies de contrôle** a été élaboré afin de tracer la voie pour les 10 prochaines années en matière d'avancées technologiques dans le domaine du contrôle de sûreté pour améliorer l'efficacité de la sûreté et l'expérience client et réaliser des gains d'efficacité opérationnelle.
- Dans le cadre de son **engagement envers l'accessibilité, la diversité et les langues officielles**, 176 facilitateurs bilingues ont été affectés à 16 aéroports afin d'améliorer l'expérience client et de veiller à ce que les procédures de contrôle respectent la dignité de tous les voyageurs, y compris ceux qui ont des besoins en matière d'accessibilité.
- Le concept de **voie modulaire ACSTA Plus** a été lancé par le biais d'un essai à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec en février 2025. Grâce à la possibilité d'adapter la zone de retrait des effets personnels d'un point de contrôle, ces voies peuvent être intégrées plus facilement aux petits points de contrôle qui ne pourraient accueillir une voie ACSTA Plus traditionnelle.

- **11 831 objets perdus ont été rendus à leurs propriétaires**, notamment des ordinateurs portatifs, des portefeuilles, des téléphones, des bijoux et des passeports.
- L'ACSTA a lancé à l'automne 2024 un nouveau **Plan stratégique quinquennal** qui reflète son engagement à remplir son mandat en matière de sûreté, à faire progresser sa nouvelle mission et sa nouvelle vision, et à respecter ses valeurs fondamentales, tout en mettant l'accent sur des initiatives qui appuient ses quatre piliers stratégiques.

Message de la présidente du Conseil d'administration

Au nom du Conseil d'administration, je suis très fière de vous présenter le Rapport annuel 2024-2025 de l'ACSTA. Cette année encore, l'ACSTA a protégé le public en assurant un contrôle de sûreté efficace et efficient auprès de plus de 68 millions de passagers.

En 2024-2025, 97 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés dans les huit aéroports les plus achalandés. Dans le cadre de l'engagement de l'ACSTA à améliorer continuellement les contrôles de sûreté et l'expérience des passagers, la technologie très attendue de TDM a été déployée aux points de contrôle préembarquement dans six aéroports à travers le pays. Cette nouvelle technologie offre un contrôle plus efficace et une meilleure expérience aux passagers tout en continuant de fournir le plus haut niveau de contrôle de sûreté. De plus, 176 facilitateurs bilingues, qui ont pour rôle d'aider les passagers tout au long du processus de contrôle, travaillent maintenant dans 16 aéroports du pays.

Cette année encore, l'ACSTA a adopté de nouvelles technologies et a continué de tester l'intelligence artificielle (IA) afin d'améliorer constamment le service offert aux voyageurs aériens. Conscient des avantages, mais aussi des risques liés à l'IA, le Conseil d'administration a approuvé une politique sur l'IA afin d'étudier des cas d'utilisation responsable pour les fonctions internes et les opérations de contrôle. Nous continuerons de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada afin d'évaluer les possibilités d'exploiter les capacités de l'IA dans le cadre de nos opérations. Afin de faire face à l'évolution du paysage des menaces à la sûreté et aux avancées technologiques, le Conseil a pris l'initiative de collaborer avec des experts de premier plan en IA et en cybersécurité. Les connaissances acquises renforcent le travail de l'ACSTA avec ses partenaires sur des essais et des initiatives qui permettront à l'industrie de relever avec succès les défis et de saisir les possibilités inhérentes à un environnement de sûreté qui évolue rapidement.

Tout cela a été effectué conformément au nouveau Plan stratégique quinquennal de l'ACSTA. Grâce à des discussions approfondies et à des efforts de collaboration au sein de l'organisation et avec les intervenants, ainsi qu'à un examen minutieux des tendances de l'industrie, l'ACSTA a établi un cadre solide pour assurer sa réussite future. Sous le thème « Préparer notre avenir », ce plan fournit une feuille de route complète axée sur quatre piliers essentiels qui guideront l'orientation future de l'organisation alors que nous continuons à assurer la sûreté des voyages aériens : Promouvoir un écosystème intégré pour l'aviation, Rehausser l'expérience des clients, Favoriser l'innovation et Investir dans notre capital humain pour demain.

Par ailleurs, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a effectué son examen spécial cette année. Aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), l'ACSTA, comme toutes les autres sociétés d'État, fait l'objet d'un examen spécial au moins une fois tous les dix ans, lors duquel ses pratiques et ses systèmes sont évalués. Je suis ravie que le rapport d'examen spécial publié par le BVG n'ait relevé aucune lacune importante dans les pratiques de gestion de l'entreprise ni dans la gestion de ses opérations. Nous remercions le BVG de son rapport et avons accepté toutes leurs recommandations, et chaque réponse de la direction a été mise en œuvre à compter d'avril 2025.

Depuis la publication de notre dernier rapport annuel, des changements sont survenus quant à la composition du Conseil. Je tiens à remercier Jean-Philippe Brunet et Penny Westman, dont les contributions ont été déterminantes dans l'orientation de l'organisation. Nous avons également accueilli quatre nouveaux membres : Ken Chan, Andrew Loschmann,

Michael Maxwell et Theresa Redburn. L'expertise et l'expérience inestimables qu'ils apportent appuieront nos objectifs stratégiques, amélioreront la gouvernance de la société et aideront à protéger les intérêts à long terme de l'ACSTA.

De plus, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à notre présidente et chef de la direction sortante, Nada Semaan, pour sa contribution significative à l'organisation, et je lui souhaite beaucoup de succès dans ses projets.

Au nom de tous les membres du Conseil d'administration, je tiens également à remercier l'équipe de la haute direction et le personnel de l'ACSTA, les responsables de Transports Canada, ainsi que les fournisseurs de services de contrôle et les agents de contrôle pour leur engagement indéfectible à l'égard du mandat de l'ACSTA. Je remercie sincèrement nos partenaires de l'industrie des voyages aériens pour leur collaboration continue, alors que nous travaillons ensemble à atteindre nos objectifs communs.

Pour l'avenir, le Conseil continuera de veiller à ce que l'ACSTA s'acquitte efficacement de son mandat de contrôle de sûreté auprès des voyageurs aériens, appuie la croissance économique du Canada grâce à la circulation sécuritaire et efficace des personnes et contribue à la réalisation des priorités du gouvernement.

Insérer la signature électronique

Thao Pham
Présidente du Conseil d'administration.

Message du président et chef de la direction

En tant que président et chef de la direction par intérim, j'ai l'honneur de souligner les réalisations de l'ACSTA au cours de la dernière année. Il s'agit d'une année qui peut être définie par l'excellence opérationnelle, une productivité exceptionnelle, un soutien précieux de l'industrie et des réussites notables dans tout le pays, ce qui a entraîné des progrès au chapitre de la sûreté aérienne et de l'amélioration de l'expérience des passagers.

L'exercice 2024-2025 a commencé par une étape importante avec l'entrée en vigueur de nos nouveaux contrats de services de contrôle dans les aéroports. Après une transition transparente vers ces nouveaux contrats, nous nous sommes attachés à tirer parti des réussites passées et à améliorer notre approche de la gestion des services de contrôle de sûreté. Je suis fier de vous annoncer que cela a inclus l'introduction d'un nouveau rôle de facilitateur en juillet 2024. Aujourd'hui, 176 facilitateurs bilingues donnent un coup de main dans 16 aéroports du pays pour aider les passagers à franchir les étapes du processus de contrôle de sûreté, en veillant à ce qu'ils bénéficient d'un service accessible dans la langue officielle de leur choix.

S'appuyant sur ces améliorations, l'ACSTA a lancé son Plan stratégique 2024-2029 en octobre 2024, à la suite d'un exercice de planification stratégique complet visant à définir et à affiner les principales priorités de l'organisation. Ce plan représente une réalisation collaborative; sous la direction du Conseil d'administration, nous avons rassemblé les connaissances et l'expertise inestimables de notre personnel, de nos partenaires et de Transports Canada pour créer une feuille de route solide qui orientera nos activités au cours des cinq prochaines années.

Dans le cadre du plan, notre orientation stratégique est guidée par quatre piliers essentiels qui produisent déjà des résultats tangibles. Le pilier intitulé *Promouvoir un écosystème intégré pour l'aviation* souligne le rôle essentiel de la collaboration dans l'ensemble de l'industrie. En 2024, l'ACSTA a renforcé ses partenariats grâce à un meilleur partage des données et à des alliances stratégiques, comprenant que notre succès dépend d'une coordination sans faille avec tous les intervenants. En outre, nous avons activement contribué à une série d'initiatives menées par l'industrie et le gouvernement du Canada et avons travaillé en étroite collaboration avec des partenaires internationaux pour échanger des pratiques exemplaires. Collectivement, ces efforts visent à améliorer le parcours complet des passagers, tout en garantissant les services de contrôle de sûreté les plus efficaces et les plus efficaces.

Rehausser l'expérience des clients est un pilier centré sur l'amélioration de l'expérience des passagers tout au long du processus de contrôle de sûreté. L'objectif ambitieux de l'ACSTA d'améliorer ses niveaux de service en matière de temps d'attente afin que 95 % des passagers attendent moins de 15 minutes pour être contrôlés dans les aéroports de classe 1 chaque année en est un excellent exemple. Grâce au dévouement des employés de l'ACSTA, des fournisseurs de services de contrôle et des agents de contrôle, l'ACSTA a réussi à maintenir un niveau de service en matière de temps d'attente de 97 %, tout au long de l'année 2024-2025, atteignant et dépassant son nouvel objectif.

Le pilier *Favoriser l'innovation* se concentre sur l'amélioration de l'efficacité de la sûreté et de l'efficacité opérationnelle grâce à des technologies et des processus innovants. Cet engagement en faveur de l'innovation est illustré par le déploiement de la technologie de radioscopie à TDM à de nombreux points de contrôle préembarquement dans tout le Canada. La mise en service de ces appareils renforce l'efficacité de la sûreté tout en simplifiant le

processus de contrôle pour les passagers en leur permettant de laisser les ordinateurs portatifs, les dispositifs médicaux et les liquides, aérosols et gels permis dans leurs bagages de cabine. Les plates-formes de TDM ouvrent des perspectives pour exploiter davantage l'intelligence artificielle dans la détection des menaces.

Enfin, conformément au pilier *Investir dans notre capital humain pour demain*, l'ACSTA a modernisé son plan triennal d'équité en matière d'emploi, en intégrant des pratiques d'embauche progressives qui s'attaquent aux obstacles systémiques auxquels sont confrontés les quatre groupes minoritaires désignés, à savoir les femmes, les Autochtones, les membres des minorités visibles et les personnes en situation de handicap.

Merci au personnel de l'ACSTA, à notre Comité de la haute direction, à notre Conseil d'administration, à nos partenaires de l'industrie, aux groupes communautaires, aux fournisseurs de services de contrôle et à tous les agents de contrôle qui font de leur mieux chaque jour pour protéger le système de transport aérien du Canada.

Au nom de tous les employés de l'ACSTA, j'aimerais également remercier notre présidente et chef de la direction sortante, Nada Semaan, pour le leadership dont elle a fait preuve au cours des deux dernières années. Nous lui souhaitons une bonne retraite.

Alors que nous allons de l'avant, l'ACSTA reste fidèle à sa mission de protection du public voyageur en fournissant le plus haut niveau de contrôle de sûreté aérienne tout en offrant la meilleure expérience possible aux passagers. Je suis fier de tout ce que nous avons accompli au cours de l'année écoulée et je me réjouis de poursuivre sur cette lancée au cours de l'année à venir afin de répondre aux besoins en constante évolution de l'industrie de l'aviation.

Insérer la signature électronique

Neil Parry
Président et chef de la direction par intérim

Aperçu des activités

La présente section donne un aperçu des activités menées en 2024-2025 conformément à notre mandat principal et aux quatre piliers stratégiques du Plan stratégique de l'ACSTA. Ces activités contribuent davantage au renforcement du système de transport aérien du Canada et reflètent l'objectif principal de l'organisation, qui est de contrôler tous les passagers de manière efficace, efficiente et respectueuse.

Protéger le public voyageur

L'ACSTA joue un rôle essentiel dans le système de transport aérien du Canada en assurant un contrôle de sûreté efficace et efficient des voyageurs aériens. L'organisation veille à ce que ses technologies et ses procédures de contrôle contribuent à la sûreté de l'environnement aérien et facilitent le voyage des passagers d'un bout à l'autre, du début à la fin.

De plus, les relations de collaboration avec les partenaires de l'industrie et du gouvernement sont mises à profit de manière efficace par l'échange d'informations sur les questions de sûreté, les temps d'attente, les innovations en matière de contrôle et la formation. L'organisation surveille de près et met à l'essai les avancées technologiques afin de cerner les possibilités d'innovation, notamment les technologies émergentes et les nouveaux équipements de contrôle. Cela permet à l'ACSTA d'appuyer la priorité du gouvernement du Canada à renforcer l'économie en réalisant des activités de contrôle de sûreté qui facilitent le déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des biens.

Promouvoir un écosystème intégré pour l'aviation

La collaboration est un élément clé de notre capacité d'offrir le meilleur service à nos clients. En collaborant et en partageant des renseignements, nous améliorerons nos processus et créerons des possibilités d'harmonisation dans l'ensemble du système d'aviation.

Trafic passagers et opérations de contrôle

Les opérations de contrôle de l'ACSTA ont été appuyées par plus de 9 000 agents de contrôle, qui ont contrôlé 68,9 millions de passagers en 2024-2025, ce qui représente une augmentation d'environ 4 % par rapport aux 66,3 millions de passagers contrôlés en 2023-2024. Depuis la pandémie de COVID-19, le taux de croissance prévu du nombre de passagers au Canada est légèrement inférieur à la moyenne mondiale, s'établissant à environ 7 %, ce qui correspond à celui des États-Unis. Le taux de croissance moyen mondial est de 12 % d'une année à l'autre. L'Asie-Pacifique affiche le taux de croissance prévu le plus élevé, soit 17 % d'une année à l'autre.¹ L'ACSTA s'attend à contrôler 74,4 millions de passagers en 2025-2026, ce qui reflète une augmentation d'environ 8,0 % par rapport aux 68,9 millions de passagers contrôlés en 2024-2025.

Incidence des Normes internationales sur le contrôle des non-passagers

L'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec les administrations aéroportuaires afin de se préparer aux nouvelles exigences renforcées de Transports Canada en matière de contrôle des non-passagers. Ces nouvelles exigences renforceront la sûreté aérienne et permettront à l'ACSTA d'harmoniser son programme de contrôle des non-passagers avec les normes internationales et les pratiques exemplaires établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'ACSTA prévoit commencer à mettre en œuvre les exigences renforcées au printemps 2025.

¹ Basé sur le rapport [Global Outlook de juin 2024](#) de l'Association du Transport Aérien International.

Harmonisation et collaboration avec les partenaires internationaux

L'ACSTA a collaboré davantage avec ses partenaires, notamment les transporteurs aériens et les administrations aéroportuaires, afin d'améliorer l'expérience des passagers. L'un de ces événements était la Journée de l'aviation au Canada, où la présidente et chef de la direction de l'ACSTA a participé à une table ronde sur le parcours des passagers et a souligné l'importance de la collaboration dans l'ensemble du secteur de l'aviation afin d'améliorer l'expérience des passagers. Les efforts visant à harmoniser les activités avec les partenaires internationaux afin de faire en sorte que les opérations de contrôle du Canada offrent un niveau comparable d'efficacité en matière de sûreté et une expérience uniforme aux passagers demeurent une priorité. À l'automne 2024, des représentants de l'ACSTA se sont rendus en Allemagne pour rencontrer leurs homologues allemands. L'ACSTA a discuté de la possibilité de tirer parti des technologies de contrôle pour améliorer l'efficacité de la sûreté et d'autres mesures visant à améliorer l'accessibilité du point de vue du service à la clientèle.

Rehausser l'expérience des clients

La collaboration avec le public et les experts en la matière nous permet de réaliser nos activités en ayant une meilleure compréhension des besoins de nos clients. Nous reconnaissons l'importance de favoriser des relations positives et de créer une expérience de contrôle de sûreté fondée sur la confiance du public. Nous créerons une expérience de contrôle fiable, uniforme, respectueuse et exempte d'obstacles pour tous nos clients aux aéroports désignés partout au pays, et nous engageons à apprendre de nos clients pour rehausser leur expérience, du début à la fin.

Nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports

Les nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA), en vigueur depuis le 1er avril 2024, ont apporté des améliorations pour les voyageurs, notamment la création du rôle de facilitateur bilingue chargé d'offrir un soutien spécialisé aux personnes qui ont besoin d'aide supplémentaire. L'ACSTA a collaboré avec ses fournisseurs de services de contrôle afin d'améliorer les capacités de formation et d'assurer des possibilités de perfectionnement continu aux agents de contrôle nouveaux et existants. Les ESCA actualisées permettent également d'améliorer la surveillance de la prestation de services dans les deux langues officielles. De plus, le recrutement des fournisseurs de services de contrôle a été renforcé grâce à des campagnes ciblées et à des partenariats, ce qui a permis d'élargir le bassin de candidats bilingues qualifiés.

Gestion du cycle de vie du scanner corporel

L'amélioration de l'efficacité de la sûreté et de l'efficacité de la résolution d'alarmes ont été possibles en 2024-2025 grâce à l'utilisation de scanners corporels dotés d'un nouvel algorithme non sexiste. Les passagers ont bénéficié d'un temps de transit réduit aux points de contrôle, ce qui leur a permis de se rendre plus rapidement à leur porte d'embarquement. Le nouvel algorithme a également permis de réduire le nombre de fausses alarmes et le nombre de passagers soumis à une fouille manuelle. Cette initiative fructueuse s'inscrit dans la Feuille de route pour l'innovation de l'ACSTA et renforce ses efforts pour améliorer l'efficacité de la sûreté et offrir une expérience de contrôle inclusive.

De plus, l'ACSTA a remplacé l'ensemble de ses scanners corporels par un modèle plus récent en 2024-2025. Les nouveaux scanners corporels sont plus rapides et plus compacts, ce qui permet d'utiliser plus efficacement l'espace physique aux points de contrôle de sûreté.

Programme des voyageurs vérifiés

Au 31 mars 2025, le Programme des voyageurs vérifiés comprenait 13 voies réparties dans neuf points de contrôle intérieurs et internationaux qui permettent aux passagers ayant fait l'objet d'une vérification de leurs antécédents en matière de sécurité, comme les membres du programme NEXUS, de bénéficier d'un contrôle de sûreté accéléré. De plus, l'ACSTA a demandé à l'aéroport international de Vancouver d'évaluer l'utilisation de la validation des signatures numériques comme mesure de sécurité supplémentaire pour confirmer l'identité des voyageurs admissibles aux files réservées aux voyageurs vérifiés qui desservent les points de contrôle transfrontaliers vers les États-Unis. Cet essai appuie les efforts d'harmonisation en cours entre Transports Canada et la Transportation Security Administration des États-Unis.

Favoriser l'innovation

Nous croyons en une culture d'innovation où la quête incessante d'idées novatrices est essentielle pour relever les nouveaux défis et améliorer le statu quo. Nous encouragerons l'innovation grâce à une perspective de résolution de problèmes, à l'agilité, à de nouveaux processus et à la technologie. En renouvelant notre engagement à communiquer nos réussites à l'interne comme à l'externe, nous créerons un milieu où l'innovation, la curiosité et les idées originales sont non seulement mises en valeur, mais aussi célébrées.

Politique sur l'intelligence artificielle

La nouvelle politique de l'ACSTA en matière d'IA constitue une initiative clé dans le cadre de la Feuille de route pour l'innovation qui vise à renforcer les capacités d'analyse des données et à faire progresser l'IA et l'apprentissage machine. À l'appui de cette initiative, l'ACSTA a créé un Comité sur l'IA dont le mandat est d'élaborer des processus d'évaluation des outils et des solutions d'IA qui mettent l'accent sur l'éthique, la protection des renseignements personnels et les préjugés. L'un des projets préliminaires consiste à explorer l'utilisation de l'IA pour améliorer les activités de surveillance du contrôle de sûreté aux points de contrôle primaires des non-passagers dans l'aérogare tout en maintenant les normes les plus élevées en matière de sûreté et de responsabilité.

ACSTA Plus

ACSTA Plus a transformé l'expérience client en introduisant des innovations concrètes du processus de contrôle tout en améliorant l'efficacité de la sûreté. Les améliorations comprennent des capacités de traitement radioscopique mises à niveau, ainsi que la diminution des contacts entre les agents de contrôle et les passagers au moyen de fonctions en libre-service et du contrôle à distance, ce qui minimise les interactions avec les voyageurs qui ne déclenchent pas d'alarmes pendant le processus de contrôle. En 2024-2025, 91 voies ACSTA Plus avaient été déployées dans les 17 plus grands aéroports du Canada, ce qui a permis de contrôler plus de 60,7 % des voyageurs à l'aide de la technologie ACSTA Plus. L'organisation continue de travailler avec les administrations aéroportuaires afin de cerner des possibilités d'élargir le déploiement d'ACSTA Plus, y compris le nouveau concept de voies modulaires ACSTA Plus.

Données biométriques du Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE)

L'essai des données biométriques du SSCE appuie les efforts déployés par l'industrie et Transports Canada pour rationaliser les processus de contrôle des passagers et faciliter une expérience plus harmonieuse de bout en bout pour ces derniers. En collaboration avec des partenaires clés, Transports Canada et l'ACSTA ont travaillé à la mise en place de cet essai de reconnaissance faciale biométrique dans le cadre duquel les passagers présentent leur visage

au point de contrôle pour un balayage biométrique au lieu de présenter leur carte d'embarquement.

Investir dans notre capital humain pour demain

Investir continuellement dans notre capital humain, c'est investir dans notre avenir. Un élément clé de notre stratégie consiste à veiller à ce que notre effectif, ainsi que les agents de contrôle tiers partout au pays, disposent des outils et des ressources pour contribuer à notre succès collectif.

Amélioration des outils numériques et de la cybersécurité

Les employés disposent des ressources nécessaires pour générer plus efficacement des rapports de données personnalisés et automatisés, ce qui renforce la capacité de l'ACSTA à surveiller et à améliorer les opérations de première ligne. Cette capacité découle de l'intégration de l'apprentissage machine et l'intelligence artificielle (IA) à l'analyse des données de l'ACSTA. Les employés ont également suivi de nouveaux modules de formation visant à améliorer les pratiques en matière de cybersécurité et à répondre à l'évolution des cybermenaces.

Soutenir les employés et le personnel de contrôle

L'ACSTA a investi dans des possibilités de formation afin d'habiliter les employés et les agents de contrôle à exceller dans leurs rôles et à progresser sur le plan professionnel, tout en améliorant la prestation des services. L'ACSTA a continué à fournir aux agents de contrôle les ressources nécessaires pour offrir des services à diverses communautés, y compris de la formation afin d'appuyer le déploiement de nouvelles technologies, dont les appareils de radioscopie à TDM, ce qui améliorera l'efficacité de la sûreté et l'expérience des passagers.

De plus, l'ACSTA a mis des mesures en œuvre pour répondre aux lacunes en matière de capacité organisationnelle, y compris des efforts de recrutement et de maintien en poste pour les postes de formation et de supervision du personnel de contrôle. Afin de mieux soutenir ces mesures critiques, l'organisation a réaligné les structures hiérarchiques et les responsabilités des directions des Ressources humaines et des Communications. Ce réalignement a également contribué à renforcer la mise en œuvre du Plan d'équité en matière d'emploi, lancé en janvier 2025, qui vise à améliorer les pratiques d'embauche et à réduire les obstacles pour les femmes, les Autochtones, les membres des minorités visibles et les personnes en situation de handicap.

Soutenir les priorités du gouvernement du Canada

Culture de la diversité, de l'équité et de l'inclusion

L'ACSTA s'engage à contrôler tous les voyageurs de manière efficace, efficiente et respectueuse. De plus, elle est fermement déterminée à mettre en œuvre des politiques et des pratiques en milieu de travail qui garantissent aux employés des mesures d'adaptation raisonnables en fonction de leurs valeurs et de leurs traditions. Par exemple, le Réseau pour la diversité et l'inclusion de l'ACSTA aide à cerner les obstacles à l'équité en matière d'emploi, en plus d'offrir des initiatives et de la formation en matière de diversité et d'inclusion. En outre, les progrès réalisés dans la création d'un environnement sûr et inclusif sont mesurés à l'aide du Plan d'action fondé sur l'analyse comparative entre les sexes plus de l'ACSTA, qui est achevé à 90 %. Par ailleurs, les nouvelles politiques et les nouveaux programmes sont élaborés dans une optique intersectionnelle afin que l'ACSTA renforce ses activités de contrôle de sûreté de façon inclusive pour le mieux-être du public voyageur diversifié.

Contribuer à une expérience de transport aérien accessible

En décembre 2024, l'ACSTA a publié son rapport d'étape sur le Plan d'accessibilité, une mise à jour annuelle de son Plan d'accessibilité triennal. Le rapport d'étape met en lumière diverses initiatives, notamment le nouveau poste de facilitateur, qui améliore le soutien aux passagers ayant besoin d'aide, ainsi que les efforts de l'ACSTA pour élargir les possibilités d'emploi accessible, en accordant la priorité aux pratiques d'embauche inclusives et aux accommodements en milieu de travail. De plus, l'organisation participe à de nombreux forums visant à améliorer l'expérience des passagers en situation de handicap et organise une série de séances de consultation afin d'éclairer l'élaboration de son prochain Plan d'accessibilité. Il existe également un groupe de travail chargé de mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures et des exigences fédérales visant à réduire les obstacles pour les passagers, les non-passagers, les agents de contrôle et le personnel de l'ACSTA en situation de handicap. En outre, l'ACSTA appuie les efforts du gouvernement pour réduire les obstacles à la mobilité. L'organisation a d'ailleurs réalisé une étude qui sert de base à l'élaboration d'améliorations en matière d'accessibilité des contrôles de sûreté et à l'amélioration de l'expérience des personnes en situation de handicap.

Relations et réconciliation avec les Autochtones

L'ACSTA a poursuivi la mise en œuvre de son programme de sensibilisation à la culture autochtone, animé par des facilitateurs autochtones, qui fournit un contexte pour le contrôle des Autochtones et de leurs effets personnels, ainsi que des instructions sur les pratiques de contrôle respectueuses et sensibles. Ces efforts ont été entrepris en réponse à l'appel à l'action n° 57 de la Commission de vérité et réconciliation, qui invite le gouvernement du Canada à sensibiliser ses employés à l'histoire et aux expériences des peuples autochtones. Ce programme de formation a donné lieu à des modifications des procédures de contrôle des objets sacrés et spirituels et a permis de mieux sensibiliser les agents de contrôle et le personnel de l'ACSTA à la culture autochtone.

Langues officielles

L'ACSTA est tenue de fournir des services de contrôle dans les deux langues officielles dans les aéroports qui accueillent au moins un million de passagers par année et dans ceux où la demande dans la langue de la minorité est importante. Afin d'améliorer ses opérations et de faciliter la conformité, l'ACSTA a établi et maintient un Plan d'action en matière de langues officielles. Ce plan d'action prévoit des mesures visant à renforcer la coordination et la représentation des langues officielles dans l'ensemble de l'organisation, notamment l'amélioration du cours de langues officielles destiné aux agents de contrôle, qui offre de nouveaux outils comme le guide sur le processus d'offre active bilingue, et une nouvelle formation pour les agents de contrôle afin de mieux les préparer à offrir des services bilingues et de souligner leur rôle dans le respect des engagements en matière de langues officielles. L'ACSTA mène également des sondages réguliers auprès des passagers afin de vérifier s'ils ont été servis dans la langue de leur choix. En 2024-2025, 96,1 % des répondants ont indiqué avoir été servis dans la langue officielle de leur choix.

Bureau du vérificateur général (BVG) du Canada – Résultats de l'examen spécial

Aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA doit faire l'objet d'un examen spécial tous les dix ans. Il fournit à l'ACSTA une assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente, et que ses opérations sont exécutées de façon efficace. Le rapport d'examen spécial 2025 du Bureau du vérificateur général (BVG) du Canada n'a relevé aucune lacune importante dans les pratiques de gestion organisationnelle ou dans la gestion des activités de l'ACSTA. Les dix

recommandations du BVG reflètent les domaines à améliorer, et, à la fin d'avril 2025, l'ACSTA avait suivi toutes les recommandations. Le rapport d'examen spécial de 2025 est disponible sur les sites Web de l'ACSTA et du BVG.

Profil de risque

La gestion des risques est intégrée dans la prise de décisions stratégique et l'affectation des ressources de l'ACSTA, ce qui permet à l'organisation de prendre des décisions éclairées au chapitre de l'organisation et des opérations.

L'ACSTA gère ses risques au moyen d'un cadre de gestion des risques d'entreprise (GRE) et maintient un aperçu complet de son profil de risque, y compris les descriptions des risques opérationnels et financiers clés, les cotes de risque attribuées en fonction de la probabilité et des répercussions possibles des risques et les stratégies d'atténuation des risques.

L'attitude générale de l'ACSTA à l'égard du risque peut être décrite comme étant à la fois conservatrice et souple.

Conservatrice : En général, l'ACSTA concentre davantage ses efforts sur la gestion active des risques classés « moyen », « moyen-élevé » et « élevé » et l'acceptation des risques faibles.

Souple : L'environnement de l'ACSTA est très dynamique et influencé par deux partenaires clés, à savoir Transports Canada et, plus largement, le gouvernement du Canada. Du point de vue de la gestion des risques, la nature unique du contexte de l'ACSTA nécessite une certaine souplesse et une certaine discrétion dans l'application d'une attitude à l'égard des risques.

L'ACSTA évalue, gère et atténue activement les risques d'entreprise suivants.

Risque lié aux services obligatoires

Capacités de détection et maintien de la garde et la surveillance des points de contrôle

En raison de la nature évolutive et imprévisible des menaces qui pèsent sur la sûreté du transport aérien, il existe un risque que l'ACSTA ne dispose pas de la technologie, des informations sur les menaces et les risques, des processus ou de la capacité humaine pour détecter tous les éléments menaçants présentant un risque élevé ou les menaces nouvelles et émergentes, et pour empêcher les contournements du contrôle aux points de contrôle opérationnels. Cela pourrait avoir des conséquences importantes pour le public et le réseau de l'aviation civile. L'ACSTA adapte continuellement ses stratégies et ses efforts d'atténuation des risques afin de gérer l'évolution des risques pour la sûreté aérienne et leurs répercussions possibles sur les opérations obligatoires.

L'ACSTA utilise les outils de contrôle les plus récents afin d'améliorer ses capacités de détection des menaces, notamment en déployant la technologie des appareils de radioscopie à TDM aux points de contrôle préembarquement et en améliorant continuellement les algorithmes de détection des équipements existants.

Risque lié à la capacité

Adéquation du financement public

Il y a un risque que l'enveloppe de financement de l'ACSTA soit insuffisante en raison de l'augmentation des coûts, de nouvelles exigences ou d'initiatives de réduction des coûts du gouvernement.

Disponibilité des ressources humaines

Il existe un risque que les ressources soient insuffisantes ou indisponibles pour atteindre les objectifs de l'organisation tout en favorisant un environnement de travail sain.

Risque lié à la prestation de services par des tiers

Interruptions légales et illégales de travail

Étant donné le modèle de fournisseur de services tiers de l'ACSTA, il existe un risque que celle-ci ait une influence limitée pour empêcher une interruption de travail légale ou pour maintenir les niveaux de service pendant une interruption de travail illégale déclenchée par les agents et agentes de contrôle syndiqués. Les interruptions de travail peuvent entraîner des attentes plus longues et une augmentation des plaintes, et nuire à la réputation de l'ACSTA.

Dépendance à l'égard de la sous-traitance des services de contrôle, des services d'entretien du matériel ou des principaux fournisseurs

Si un fournisseur ne peut ou ne veut plus fournir les services ou les biens contenus dans un contrat, il y a un risque que la dépendance de l'ACSTA à l'égard des services de contrôle externalisés, des services d'entretien de l'équipement ou des principaux fournisseurs ait des conséquences négatives sur la fourniture des services.

Risque lié aux relations avec les partenaires

Risque réputationnel

Il existe un risque que l'ACSTA doive faire face à des événements qu'elle ne pourra gérer efficacement, ce qui pourrait nuire à sa réputation auprès des passagers ou de ses partenaires, entraînant une perte de confiance du public à son égard ou de confiance généralisée pour la sûreté du transport aérien.

Risque lié aux technologies de l'information

Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

Il y a un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure de TI de l'ACSTA ou compromettent l'intégrité des renseignements sensibles ou secrets sur le plan organisationnel en raison du caractère évolutif du contexte des cybermenaces. Cela pourrait se traduire par une perte de confiance du public et par une éventuelle atteinte à la réputation de l'ACSTA.

Rendement organisationnel

Résultats relatifs à la mise en œuvre du mandat de l'ACSTA

Les indicateurs de rendement clés (IRC) suivants sont communiqués chaque trimestre au Comité de la haute direction et au Conseil d'administration aux fins de la surveillance et de la

gestion du rendement de l'ACSTA. Les IRC sont classés selon les quatre piliers du Plan stratégique.

Pilier : Promouvoir un écosystème intégré pour l'aviation

Mesure du rendement	Commentaires
Efficacité de la sûreté	Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction des partenaires	95,0 %	91,7 %	En 2024-2025, près de 92 % des partenaires ont indiqué être satisfaits de l'ACSTA; les partenaires interrogés ont évoqué les principales forces de l'organisation, y compris l'efficacité de ses canaux de communication et sa réceptivité aux besoins des partenaires. L'organisation s'efforcera d'améliorer davantage l'intégration de ses systèmes à ceux de ses partenaires, d'accroître la collaboration et d'améliorer l'échange d'informations pour mieux servir le public voyageur.

Définition : La mesure de la satisfaction des partenaires en matière d'intégration, de collaboration et d'échange d'informations par le biais d'un sondage annuel.

Pilier : Rehausser l'expérience des clients

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Expérience globale	90,0 %	91,9 %	En 2024-2025, près de 92 % des passagers interrogés ont vécu une expérience de contrôle positive. Cela représente une augmentation de 1 % par rapport à 2023-2024.

Définition : Le pourcentage de passagers qui ont vécu une expérience positive du contrôle dans l'ensemble, basée sur des interrogations au passage menées dans les aéroports de classe 1.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Indice de satisfaction de la clientèle	90,0 %	92,4 %	Cet IRC est au-dessus de son niveau cible.

Définition : Le pourcentage de passagers qui présentent une évaluation favorable à l'égard de leurs interactions avec les agents de contrôle aux points de CPE dans les aéroports de classe 1.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Confiance à l'égard du contrôle de sûreté	85,0 %	90,6 %	Cet IRC est au-dessus de son niveau cible.

Définition : Pourcentage de passagers interrogés qui ont généralement confiance dans le processus de CPE aux aéroports et dans le rôle qu'il joue pour renforcer la sûreté des voyages aériens.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction à l'égard de la rapidité du contrôle	90,0 %	90,9 %	Cet IRC est au-dessus de son niveau cible.

Définition : Le pourcentage de passagers des aéroports de classe 1 qui donnent une évaluation positive de la rapidité du contrôle de sûreté aux points de CPE.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction des passagers qui ont utilisé les voies réservées aux familles et aux personnes ayant des besoins spéciaux	90,0 %	94,7 %	En 2024-2025, près de 95 % des passagers ayant utilisé les voies réservées aux familles et aux personnes ayant des besoins spéciaux se sont déclarés satisfaits de l'ensemble du service.

Définition : Le pourcentage de passagers dans les aéroports de classe 1 qui ont été satisfaits de l'expérience de contrôle dans une voie réservée aux familles et aux personnes ayant des besoins spéciaux.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction à l'égard du service dans la langue officielle choisie	90,0 %	96,1 %	La grande majorité des passagers ont déclaré avoir été servis dans la langue officielle de leur choix.

Définition : Le pourcentage de passagers des aéroports de classe 1 qui disent avoir été servis dans la langue officielle de leur choix pendant la durée du processus de contrôle.

Pilier : Favoriser l'innovation

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) (Toutes les périodes)	95,0 %	97,0 %	En 2024-2025, 97 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés aux aéroports de classe 1.
	Passagers contrôlés	68,9 millions	

Définition : Le NSTA (Toutes les périodes) correspond au pourcentage de passagers ayant attendu moins de 15 minutes pour passer au contrôle dans les aéroports de classe 1, sur une base annuelle.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) (En période de pointe)	85,0 %	93,4 %	En 2024-2025, 93,4 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés dans les aéroports de classe 1 aux périodes de pointe.

Définition : Le NSTA (En période de pointe) correspond au pourcentage de passagers ayant attendu moins de 15 minutes pour passer au contrôle dans les aéroports de classe 1, pendant les périodes de pointe. On entend par périodes de pointe les périodes lorsque le volume aux points de contrôle est très élevé.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Culture d'innovation	85,0 %	78,1 %	Près de 80 % des employés interrogés ont reconnu que l'ACSTA favorise une culture ouverte d'innovation et de créativité. L'organisation continuera à mettre en priorité les initiatives qui renforceront une culture favorable à l'innovation en milieu de travail.

Définition : Le pourcentage d'employés qui reconnaissent que l'ACSTA a une culture d'innovation, sur la base des résultats d'un sondage auprès des employés concernant l'innovation, l'ouverture aux nouvelles idées, l'initiative et la créativité.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Uniformité – Procédures de contrôle de sûreté	95,0 %	94,8 %	En 2024-2025, l'ACSTA a atteint un taux de conformité de 94,8 %. Cela représente une légère diminution de 0,2 % par rapport à 2023-2024. L'ACSTA collabore avec les fournisseurs de services de contrôle pour maintenir et améliorer son rendement opérationnel solide.

Définition : L'évaluation du rendement des agents de contrôle effectuée par les agents de rendement conformément aux Procédures normalisées d'exploitation et aux règlements des aéroports de classe 1.

Pilier : Investir dans notre capital humain pour demain

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction des employés	85,0 %	85,0 %	En 2024-2025, 85 % des employés qui ont répondu au sondage sur la satisfaction des employés ont indiqué qu'ils étaient satisfaits de l'ACSTA en tant qu'employeur.

Définition : Le pourcentage d'employés qui sont satisfaits de l'ACSTA en tant qu'employeur.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Employés qui satisfont aux exigences linguistiques de leur poste	75,0 %	69,2 %	En 2024-2025, cet IRC a augmenté de 2,8 % en raison des efforts soutenus de l'ACSTA pour embaucher des candidats bilingues et des employés qui ont réussi leur formation en langue seconde.

Définition : Le pourcentage d'employés qui satisfont aux exigences linguistiques dans les postes désignés bilingues.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Données démographiques sur l'effectif	Femmes : 49,0 % Autochtones : 2,6 % Membres de minorités visibles : 30,9 % Personnes en situation de handicap : 12,7 %	Femmes : 45,1 % Autochtones : 3,3 % Membres de minorités visibles : 29,1 % Personnes en situation de handicap : 4,6 %	La démographie de l'effectif a augmenté dans les quatre groupes désignés par rapport à 2023-2024. Cela témoigne des résultats positifs des efforts de recrutement déployés en 2024-2025, notamment l'amélioration de la page Carrières en ligne de l'ACSTA. De plus, des partenariats avec des organisations qui défendent la diversité, l'équité et l'inclusion, y compris l'organisme de recrutement autochtone Grand River Employment and Training, appuient les efforts de l'ACSTA visant à accroître la représentation des groupes désignés au sein de son effectif.

Définition : Le pourcentage des membres d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes en situation de handicap) parmi les employés.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Attrition annuelle	Moins de 8,0 %	5,5 %	Le taux d'attrition de l'ACSTA est demeuré supérieur à la cible pour 2024-2025 en dépit d'une légère augmentation par rapport au taux de 4,9 % enregistré en 2023-2024.

Définition : Le pourcentage de salariés qui ont quitté volontairement l'organisation.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Employés qui recommander aient un emploi à l'ACSTA	85,0 %	79,0 %	Les résultats de cet IRC proviennent du plus récent sondage sur la satisfaction des employés. L'ACSTA continuera de donner la priorité au bien-être et au perfectionnement professionnel de ses employés.

Définition : Le pourcentage d'employés qui recommanderaient l'ACSTA en tant qu'employeur.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Données démographiques sur les agents de contrôle	S. O.	Femmes : 45,3 % Autochtones : 1,1 % Membres de minorités visibles : 27,3 % Personnes en situation de handicap : 0,9 %	En date du 31 mars 2025, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA fournissaient des données démographiques pour la première fois. Les fournisseurs de services de contrôle sont assujettis aux cibles démographiques législatives du gouvernement du Canada pour leurs effectifs sous réglementation fédérale. Par conséquent, ils doivent rendre compte de leurs progrès à ce chapitre au gouvernement du Canada. L'ACSTA continuera de discuter et de collaborer avec ses fournisseurs de services de contrôle afin de favoriser la diversité et l'inclusion.

Définition : Le pourcentage des membres d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes en situation de handicap) parmi les agents de contrôle.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Taux d'attrition national des agents de contrôle	Moins de 28,0 %	17,4 %	Le taux national global d'attrition a diminué de 8,5 % par rapport à 2023-2024. L'attrition des agents de contrôle à temps plein s'est améliorée, avec une baisse de 5,3 %, tandis que celle des agents de contrôle à temps partiel a diminué de 11,8 %.

Définition : Le pourcentage d'agents de contrôle ayant quitté leur poste pour les raisons suivantes : démission, décès ou cessation d'emploi.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	92,3 %	En 2024-2025, le taux national de réussite à la formation et à la certification était supérieur à la cible dans toutes les régions, ce qui a donné lieu au taux de rendement national le plus élevé à ce jour. Cela représente une augmentation de 2,7 % par rapport à 2023-2024.

Définition : Le pourcentage de candidats au poste d'agent de contrôle qui ont réussi le programme national de formation et de certification.

Gouvernance de l'organisation

Conseil d'administration

L'ACSTA est dirigée par un Conseil d'administration composé de 11 membres nommés par le gouverneur en conseil sur recommandation de la ministre des Transports et du Commerce intérieur. L'industrie aérienne et l'industrie aéroportuaire nomment chacune deux administrateurs. Le Conseil d'administration et ses comités se réunissent tous les trimestres pour surveiller les activités et l'orientation stratégique de la société. Leurs responsabilités comprennent les éléments suivants :

- établir et approuver l'orientation stratégique de l'ACSTA par divers moyens, y compris son plan stratégique et son plan d'entreprise annuel;
- protéger les ressources de l'organisation en approuvant les rapports annuels, les rapports financiers trimestriels ainsi que les budgets d'investissement et de fonctionnement;
- assurer la réalisation du mandat de la société;
- surveiller le rendement organisationnel;
- s'assurer que les principaux risques organisationnels sont connus et que des systèmes et des mesures d'atténuation adéquats ont été mis en œuvre pour les gérer;
- approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement;
- rédiger, modifier ou abroger des règlements administratifs;
- examiner et approuver le plan de relève de la haute direction.

Rémunération et participation aux réunions du Conseil d'administration

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité journalière aux administrateurs et au président, dont le montant est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Les honoraires de la présidente s'élèvent à 10 800 \$; ceux des administrateurs à 5 400 \$. La présidente est payée à un taux journalier de 420 \$, et les administrateurs à un taux journalier de 390 \$, pour le temps passé à préparer les réunions ainsi que d'autres événements comme les conférences, les cours de formation et les salons professionnels, et à y assister. Les dépenses des membres du Conseil d'administration liées aux déplacements, au logement et aux repas engagées dans le cadre de leurs fonctions leur sont remboursées. Ces frais sont affichés publiquement chaque trimestre. La participation est calculée en fonction du nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions qui ont eu lieu pendant qu'il était membre du Conseil d'administration et/ou d'un comité. En 2024-2025, les comités du Conseil d'administration se sont réunis 14 fois et le Conseil d'administration au complet s'est réuni 10 fois.

Comités du Conseil d'administration

Le *Comité d'audit* aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées, entre autres, aux rapports financiers, à la gestion des risques financiers, aux divulgations liées au climat, à la cybersécurité, aux contrôles internes, aux audits internes et externes, aux budgets et à toute autre question assignée par le Conseil. Le *Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite* (GRHRR) aide le Conseil d'administration à superviser les questions de gouvernance, de ressources humaines et de rémunération, de gestion des plans de relève, de politiques et processus associés à la conduite et au comportement éthique du personnel, des objectifs annuels du président et chef de la direction, de gestion et d'administration des régimes de retraite du personnel, de même que toute autre question qui lui est assignée par le Conseil.

En 2024-2025, le Conseil d’administration de l’ACSTA était composé des membres que voici.

Membre du Conseil d’administration	Date	Honoraires touchés	Indemnité journalière	Remboursement des frais de déplacement ou de formation	Valeur de tout autre avantage imposable	Total	Réunions du Conseil d’admini- stration (sur 10)	Présence Réunions des comités Audit (sur 7) GRHRR (sur 7)	Formation ou recrutement Nombre de jours
Brunet, Jean-Philippe	<i>Date de nomination : 2018/02/21</i> <i>Fin du mandat : Décembre 2024</i> <i>Date d’expiration du mandat : 2022-02-21*</i>	3 825,00 \$	5 070,00 \$	1 627,12 \$	0,00 \$	10 522,12 \$	6	S. O. 5	0
Capparelli, Rosemary	<i>Date de nomination : 2022/10/28</i> <i>Date d’expiration du mandat : 2026/10/28</i>	5 400,00 \$	8 580,00 \$	2 794,35 \$	0,00 \$	16 774,35 \$	9	6 S. O.	1
Chan, Kenneth	<i>Date de nomination : 2024/12/17</i> <i>Date d’expiration du mandat : 2029/12/17</i>	1 575,00 \$	3 315,00 \$	1 257,48 \$	0,00 \$	6 147,48 \$	3	2 1	1
Coulson, Melissa	<i>Premier mandat : 2014/01/30</i> <i>Reconduction : 2018/02/21</i> <i>Renouvellement de mandat modifié : 2022/12/16</i> <i>Démission : Juin 2024</i> <i>Date d’expiration du mandat : 2023-02-21*</i>	1 215,00 \$	2 730,00 \$	1 138,27 \$	0,00 \$	5 083,27 \$	3	1 2	0

Membre du Conseil d'administration	Date	Honoraires touchés	Indemnité journalière	Remboursement des frais de déplacement ou de formation	Valeur de tout autre avantage imposable	Total	Réunions du Conseil d'administration (sur 10)	Présence Réunions des comités		Formation ou recrutement Nombre de jours
								Audit (sur 7)	GRHRR (sur 7)	
Duggan, Sharon (présidente du Comité de GRHRR)	Premier mandat : 2018/02/21 Reconduction : 2024/06/05	5 400,00 \$	13 455,00 \$	8 904,17 \$	0,00 \$	27 759,17 \$	10	7	7	2
	Date d'expiration du mandat : 2028/06/05									
Kennedy, Patricia	Premier mandat : 2015/03/26 Reconduction : 2018/06/25	5 400,00 \$	11 895,00 \$	5 319,15 \$	0,00 \$	22 614,15 \$	10	7	7	3
	Date d'expiration du mandat : 2021-06-24*									
Lalonde, Gilles	Premier mandat : 2018/02/21 Reconduction : 2021/05/21	5 400,00 \$	8 970,00 \$	1 802,77 \$	0,00 \$	16 172,77 \$	10	7	S. O.	1
	Date d'expiration du mandat : 2025-05-21*									
Loschmann, Andrew	Date de nomination : 2024/12/17	1 575,00 \$	2 340,00 \$	87,94 \$	0,00 \$	4 002,94 \$	3	2	0	1
	Date d'expiration du mandat : 2028/12/17									
Maxwell, Michael	Date de nomination : 2024/12/17	1 035,00 \$	3 315,00 \$	1 571,08 \$	0,00 \$	5 921,08 \$	3	2	1	1
	Date d'expiration du mandat : 2028/12/17									

Membre du Conseil d'administration	Date	Honoraires touchés	Indemnité journalière	Remboursement des frais de déplacement ou de formation	Valeur de tout autre avantage imposable	Total	Réunions du Conseil d'administration (sur 10)	Présence Réunions des comités		Formation ou recrutement Nombre de jours
								Audit (sur 7)	GRHRR (sur 7)	
Pham, Thao (présidente du Conseil d'administration)	Date de nomination : 2023/03/14	10 800,00 \$	21 630,00 \$	33 963,66 \$	0,00 \$	66 393,66 \$	10	7	7	5
	Date d'expiration du mandat : 2028/03/13									
Redburn, Theresa	Date de nomination : 2025/02/17	675,00 \$	2 730,00 \$	1 497,36 \$	0,00 \$	4 902,36 \$	1	1	1	1
	Date d'expiration du mandat : 2030/02/17									
Sullivan, Jennifer	Date de nomination : 2022/10/28	5 400,00 \$	7 605,00 \$	2 532,97 \$	0,00 \$	15 537,97 \$	9	S. O.	7	0
	Date d'expiration du mandat : 2026/10/28									
Trenn, Diane (présidente du Comité d'audit)	Premier mandat : 2018/06/14 Reconduction : 2022/10/28	5 400,00 \$	13 455,00 \$	5 581,77 \$	0,00 \$	24 436,77 \$	10	7	7	1
	Date d'expiration du mandat : 2026/10/28									
Westman, Penny	Date de nomination : 2019/03/22	2 475,00 \$	3 705,00 \$	1 199,38 \$	0,00 \$	7 379,38 \$	3	S. O.	2	0
	Fin du mandat : Février 2025									
	Date d'expiration du mandat : 2023-03-22*									
TOTAL		55 575,00 \$	108 795,00 \$	69 277,47 \$	0,00 \$	233 647,47 \$	10	7	7	17

*En vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, tout membre (autre que le président) dont le mandat est expiré peut continuer d'occuper ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Séance de réflexion stratégique du Conseil d'administration

En juin 2024, le Conseil d'administration a organisé une séance de réflexion stratégique dans le but d'acquérir une compréhension commune des principaux facteurs qui devraient façonner les activités de l'ACSTA à l'avenir. Le Conseil d'administration a également établi les priorités pour l'année à venir, notamment la surveillance des initiatives d'amélioration continue conformes aux directives de la ministre des Transports et du Commerce intérieur et aux objectifs stratégiques de l'ACSTA. Transports Canada a participé aux discussions visant à créer la vision et le plan stratégique de l'ACSTA.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

Le 3 avril 2023, Nada Semaan a été nommée présidente et chef de la direction par décret pour un mandat de cinq ans². À compter du 28 mars 2025, Neil Parry, vice-président principal, Opérations, a commencé à occuper le poste de président et chef de la direction par intérim, jusqu'à ce qu'une nomination officielle soit effectuée. Pendant ce temps, Kelsey MacTavish assurera les fonctions de vice-présidente principale, Opérations par intérim. Le président et chef de la direction est secondé par d'autres membres de la haute direction, y compris :

Kelsey MacTavish	Vice-présidente principale, Opérations par intérim
Nancy Fitchett	Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers
Vacant	Vice-président et chef de la technologie
Lisa Hamilton	Vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société
Donna Achimov	Vice-présidente, Personnel, culture et expérience ³

Structure de rémunération des cadres de l'ACSTA

Le maintien d'un régime de rémunération concurrentiel est essentiel pour permettre à l'ACSTA d'attirer et de conserver une main-d'œuvre diversifiée et qualifiée. Le programme de rémunération comprend un salaire de base, des primes au rendement, des avantages sociaux collectifs et un régime de retraite. Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'intermédiaire du Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite, examine régulièrement le régime de rémunération afin de s'assurer qu'il est raisonnable et concurrentiel par rapport à celui d'entités similaires du secteur public.

Conformément au paragraphe 20(2) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, la rémunération versée au président et chef de la direction est fixée par le gouverneur en conseil par décret (2023-875), selon lequel le salaire de base est compris dans la fourchette entre 265 700 \$ et 312 500 \$ par année. En 2024-2025, le salaire de base des postes de vice-présidence principale et de vice-présidence était entre 212 968 \$ et 383 344 \$. Les vice-présidents principaux et les vice-présidents de l'ACSTA sont également admissibles à une rémunération incitative de l'ordre de 0 % à 26 %, selon leur rendement.

Réunion publique annuelle

L'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle au moyen d'une présentation audiovisuelle qui a été publiée sur le site Web de l'organisation le 15 août 2024.

² Nada Semaan a pris sa retraite de l'ACSTA le 19 juin 2025.

³ Donna Achimov, vice-présidente, Personnel, culture et expérience, s'est jointe à l'ACSTA le 30 septembre 2024. Ce nouveau poste à durée déterminée de 18 mois reflète l'engagement de l'organisation à soutenir et à améliorer l'expérience des employés et des clients.

Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques

Dans le budget de 2021, le gouvernement fédéral a annoncé que toutes les sociétés d'État seraient tenues de faire preuve de leadership en matière de climat en adoptant le cadre du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques (GTDIFCC), qui comprend 11 recommandations en matière de divulgation réparties en quatre piliers : la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques, ainsi que les mesures et les cibles. Ces divulgations comprennent une évaluation des risques et des possibilités liés au climat, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Gouvernance

L'ACSTA reconnaît la nature complexe des changements climatiques et l'importance de prendre en compte et d'intégrer la gestion des risques et des possibilités liés au climat dans les stratégies opérationnelles. À cette fin, des rôles et des responsabilités ont été attribués en matière de surveillance et de gestion des risques et des possibilités liés au climat dans le mandat du Comité d'audit et dans la Politique sur les divulgations liées au climat.

Surveillance par le Conseil d'administration des risques et des possibilités liés au climat

Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'intermédiaire du Comité d'audit, est chargé d'évaluer le respect des exigences en matière de divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques, y compris celles du GTDIFCC, ainsi que de superviser les activités de gestion des risques liés aux changements climatiques par le biais du profil de gestion des risques d'entreprise (GRE) lorsqu'un risque lié aux changements climatiques dépasse la tolérance pour le risque de l'ACSTA. Comme le précise la Politique sur les divulgations liées au climat, le Conseil d'administration se tient informé des questions liées au climat, y compris les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs et l'adoption de divulgations liées au climat, par le biais de rapports trimestriels et annuels de la direction. Toute modification substantielle à la Politique sur les divulgations liées au climat doit être approuvée par le Conseil d'administration.

Rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités liés au climat

Le Comité de haute direction (CHD) est le plus haut niveau de la direction directement responsable des questions liées au climat. Afin d'assurer une gestion appropriée des questions liées au climat et la mise en œuvre de la stratégie climatique de l'ACSTA, le CHD examine les résultats de l'évaluation des risques et des possibilités liés au climat (ERPC) et évalue la manière dont ces résultats s'inscrivent dans les stratégies opérationnelles, la stratégie climatique et les objectifs de l'ACSTA, et appuie la divulgation d'informations et la collecte de données liées au climat.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de toutes les responsabilités liées au climat qui relèvent de la structure de gouvernance de l'ACSTA.

Rôle	Responsabilités liées au climat
Responsables des risques et possibilités liés au climat	Chargés de cerner et de gérer les risques et les possibilités liés au climat dans le cadre de leur autorité, de mettre en œuvre des plans d'atténuation et d'exécuter les priorités et les objectifs assignés en matière de climat.
Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers	Responsable de l'interprétation et de l'application de la Politique sur les divulgations liées au climat, de la direction des évaluations des risques et des possibilités liés au climat, de la surveillance des pratiques de divulgation, de la fourniture de conseils et d'outils, et de la présentation de la stratégie et des progrès de l'ACSTA en matière de climat au CHD et au Conseil d'administration.
Comité de la haute direction	Responsable de l'examen des évaluations des risques et des possibilités liés au climat, de l'intégration des possibilités et de l'atténuation des risques liés au climat dans les stratégies opérationnelles, de l'approbation de la stratégie et des objectifs de l'ACSTA en matière de climat, et du soutien à la divulgation d'informations et à la collecte de données liées au climat.
Conseil d'administration	Responsable, par l'intermédiaire du Comité d'audit, de la supervision de la stratégie climatique et de la gestion des risques de l'ACSTA, de la conformité aux exigences de divulgation et de la gestion des risques liés au climat qui dépassent la tolérance pour le risque de l'entreprise par le biais du cadre de GRE.

Stratégie

L'ACSTA a élaboré une stratégie climatique qui sert de cadre pour ses priorités et ses objectifs en matière de risques et de possibilités liés au climat. Ces risques et possibilités sont recensés dans le cadre de l'ERPC, qui tient compte des critères de probabilité et d'impact énoncés dans la Politique sur la GRE de l'ACSTA et qui est réalisée tous les trois ans. Elle tient également compte d'autres critères propres aux risques liés au climat, tels que la longévité, car ces risques doivent être évalués dans une perspective d'avenir (5 à 10 ans). La dernière ERPC de l'ACSTA a été réalisée en 2023. L'ERPC permet de comprendre comment les risques liés au climat peuvent avoir une incidence sur les activités de l'ACSTA. Tout risque lié au climat qui dépasse la tolérance au risque de l'ACSTA peut être géré de façon continue dans le cadre du processus de GRE.

Détermination des risques et des possibilités liés au climat

Voici les risques et les possibilités liés au climat prioritaires de l'ACSTA, selon la dernière ERPC.

Type de risque	Risque et incidences possibles
Risques physiques⁴	
Aigu	Perturbation de la chaîne d'approvisionnement L'augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes pourrait entraîner une perturbation de la chaîne d'approvisionnement ou une volatilité des prix qui affecterait l'approvisionnement en articles essentiels (p. ex. équipement informatique, pièces de rechange pour l'équipement de contrôle, consommables utilisés par les agents de contrôle).
Chronique	Perturbation des opérations L'augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes pourrait compromettre la capacité de l'ACSTA à s'acquitter de son mandat et entraîner des obligations financières (p. ex. restriction de l'accès des agents de contrôle aux aéroports, interférence avec les procédures d'entretien préventif).
Aigu	Dommages causés à l'équipement L'augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes peut entraîner des dommages directs ou indirects à l'équipement de l'ACSTA (p. ex. en raison de surtensions ou d'inondations) et des coûts de réparation correspondants.
Risques liés à la transition⁵	
Politique et juridique	Exigences plus strictes en matière de divulgation d'informations liées au climat Les attentes réglementaires en matière de divulgation d'informations liées au climat évoluent rapidement et peuvent créer un fardeau de conformité.
Réputation	Maintien en poste et recrutement des employés Impact de l'incapacité à répondre aux attentes en matière de climat sur la capacité à attirer ou à retenir les employés.

⁴ Événements liés aux changements climatiques pouvant entraîner une élévation du niveau de la mer ou des vagues de chaleur persistantes, y compris des événements extrêmes aigus, tels que des ouragans ou des inondations, et des événements chroniques, tels que des températures élevées prolongées.

⁵ La transition vers une économie à faibles émissions de carbone peut entraîner des changements stratégiques, juridiques, technologiques et commerciaux importants afin d'atténuer les changements liés au climat et de s'y adapter. Selon la gravité de ces changements, les risques liés à la transition peuvent présenter différents niveaux de risque financier et de risque pour la réputation.

Type de possibilité	Possibilité
Source d'énergie	Efficacité énergétique Utiliser l'atténuation des changements climatiques comme catalyseur pour promouvoir des opérations écoénergétiques et réduire la consommation d'énergie (et les coûts associés).
Résilience	Réputation et relations de l'organisation Utiliser l'atténuation des changements climatiques comme catalyseur pour améliorer la réputation de l'ACSTA, approfondir les relations avec les partenaires clés et créer des synergies potentielles afin de remplir son mandat plus efficacement.

L'ACSTA prévoit relever ces risques et saisir ces possibilités grâce à la stratégie climatique présentée ci-dessous.

Résilience

L'ACSTA a mené une analyse de scénarios exhaustive afin de mieux comprendre comment les risques et les possibilités liés au climat recensés dans l'ERPC pourraient influencer sur ses activités dans divers contextes futurs possibles.

L'analyse a été réalisée selon trois horizons temporels : court terme (d'ici 2030), moyen terme (d'ici 2050) et long terme (d'ici 2090). En outre, l'analyse a pris en considération deux scénarios climatiques : un scénario de faible réchauffement climatique (SSP1-RCP 2.6) et un scénario de réchauffement climatique élevé (SSP5-RCP 8.5).⁶ En termes de risques physiques, l'analyse a pris en compte sept risques naturels au niveau local pour tous les aéroports (89) et les activités de l'ACSTA (administration centrale et centre d'essai). La dernière analyse de scénarios a été réalisée en 2023-2024 et a révélé que les incidences physiques et de transition des scénarios climatiques persisteraient à court, moyen et long terme, à l'exception du risque lié aux exigences de divulgation, qui ne devrait avoir d'incidence sur l'ACSTA qu'à court et moyen terme. Dans l'ensemble, il a été conclu que les risques liés au climat de l'ACSTA demeurent gérables.

Stratégie climatique

La stratégie climatique a été élaborée en fonction des résultats obtenus à partir des risques et des possibilités liés au climat qui ont été cernés dans l'ERPC et l'analyse de scénarios, de la nature du profil des émissions de GES de l'ACSTA, des commentaires des principaux partenaires internes et de la Stratégie pour un gouvernement vert fédérale. La stratégie climatique de l'ACSTA, y compris ses mises à jour, est approuvée par le CHD.

⁶ Dans cette analyse de scénarios climatiques, un scénario de réchauffement climatique faible correspond au SSP1-RCP 2.6, et un scénario de réchauffement climatique élevé correspond au SSP5-RCP 8.5, sur la base du sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), utilisé pour obtenir des projections futures des changements de la température mondiale à la surface et des émissions de gaz à effet de serre.

Elle repose sur trois piliers, résumés ci-dessous :

Réduction et gestion des émissions	Résilience	Communication et mobilisation
Priorités		
Contribuer à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone en : - recherchant des occasions de réduire les émissions de GES provenant des activités commerciales et de la chaîne de valeur de l'ACSTA; - améliorant l'exactitude des données contenues dans l'inventaire des GES de l'ACSTA.	Veiller à ce que les activités de l'ACSTA résistent aux phénomènes météorologiques extrêmes en : - se tenant informé de l'exposition de l'ACSTA aux risques climatiques; - gérant l'exposition des équipements de contrôle (p. ex., aux surtensions et/ou aux inondations); - gérant l'exposition du personnel de l'ACSTA (p. ex., accès aux lieux de travail respectifs et aux infrastructures clés) en élaborant des procédures et des plans d'urgence pour les phénomènes météorologiques extrêmes.	Améliorer la transparence et la sensibilisation en matière de climat en : - se tenant informé des exigences changeantes en matière de divulgation d'informations liées au climat et en agissant en conséquence; - sensibilisant les employés à la question du climat et en favorisant leur participation à l'échelle de l'ACSTA.

La stratégie climatique de l'ACSTA vise à contribuer au maintien de la résilience au fil du temps. À ce titre, plusieurs des priorités ci-dessus se traduisent par des mesures et des objectifs présentés ci-dessous.

Gestion des risques

Processus de détermination et d'évaluation des risques liés au climat

L'ERPC de l'ACSTA comprend deux étapes :

- (i) Détermination des risques : dresser une liste des risques physiques et de transition, en tenant compte des activités de l'ACSTA, de son mandat, de son empreinte physique et des tendances présumées.
- (ii) Évaluation et hiérarchisation des risques : valider la liste des risques physiques et de transition avec les principaux partenaires internes et attribuer une cote de probabilité et d'incidence à chacun d'entre eux, en utilisant les critères de la Politique sur la GRE de l'ACSTA. On tient également compte d'autres critères propres aux risques liés au climat, tels que la longévité (car ces risques doivent être évalués dans une perspective d'avenir).

Sur la base de cette évaluation, l'ACSTA dresse une liste restreinte des risques prioritaires qui sont présentés dans la section Stratégie. Étant donné que les risques et les possibilités liés au climat sont dynamiques et que l'exposition de l'ACSTA à ces risques et possibilités peut changer au fil du temps en raison de facteurs internes et externes, l'ERPC est mise à jour tous les trois ans, tandis que tout risque lié au climat qui pourrait dépasser la tolérance au risque de l'ACSTA est surveillé et géré en permanence dans le cadre du programme de GRE.

Processus d'intégration des risques liés au climat dans la gestion des risques de l'entreprise

Les risques liés au climat présélectionnés qui ont été cernés dans le cadre de l'ERPC sont évalués afin de déterminer si les mesures d'atténuation et les contrôles existants sont appropriés et ils sont renforcés progressivement au besoin. Par ailleurs, les risques liés au climat qui dépassent le niveau de tolérance au risque de l'ACSTA sont surveillés de façon continue dans le cadre du processus de GRE.

Les risques les plus élevés de l'ERPC comprenaient la possibilité de perturbations des opérations, de dommages à l'équipement et d'exigences accrues ou plus strictes en matière de rapports liés au climat. Aucun des risques relevés dans l'ERPC n'a dépassé la tolérance au risque de l'ACSTA et, par conséquent, conformément à la Politique de divulgation de l'information liée au climat, ils n'ont pas nécessité de suivi dans le cadre du profil de GRE de l'ACSTA.

Mesures et objectifs

Mesures utilisées pour évaluer les risques et les possibilités liés au climat

Les émissions de GES de l'ACSTA (tCO₂e), représentatives de l'année de référence 2022-2023 et conformes aux normes du Protocole sur les gaz à effet de serre pour la comptabilisation et la déclaration des émissions des entreprises, sont suivies afin de mesurer les progrès réalisés par rapport aux objectifs fixés dans les piliers climatiques de l'ACSTA.

Émissions de GES

L'inventaire des émissions de GES de l'ACSTA comprend les émissions directes (portée 1)⁷ et indirectes (portée 2)⁸. L'ACSTA reconnaît que les émissions de GES dépassent le cadre de ses activités directes. Par conséquent, l'ACSTA a commencé à collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle (qui devraient représenter la plus grande partie des émissions de la portée 3 de l'ACSTA) et avec d'autres partenaires clés afin de cartographier les émissions indirectes (portée 3)⁹ au sein de la chaîne de valeur et d'obtenir l'accès à des données fiables. L'ACSTA prévoit d'intégrer les émissions importantes de la portée 3 dans l'inventaire des GES en 2025-2026.

Profil des émissions de GES de l'ACSTA (tCO₂e)

Émissions de GES	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Portée 1	37,1	37,1	36,4
Portée 2	25,7	23,5	24,9
Total	62,8	60,6	61,3

Objectifs de gestion des risques et des possibilités liés au climat

Afin de renforcer les piliers climatiques établis par l'ACSTA, des objectifs ont été fixés pour deux des trois piliers afin de s'assurer que les progrès sont intentionnels et mesurables. Les

⁷ Les émissions de la portée 1 sont les émissions directes de GES provenant de sources détenues ou contrôlées par l'ACSTA (p. ex., la consommation de gaz naturel à l'administration centrale de l'ACSTA et dans d'autres bureaux loués).

⁸ Les émissions de portée 2 sont les émissions indirectes de GES provenant de la consommation d'énergie achetée (électricité, chaleur ou vapeur) par l'ACSTA (p. ex., la consommation d'énergie à l'administration centrale de l'ACSTA et dans d'autres bureaux loués).

⁹ Les émissions de portée 3 sont les émissions indirectes non couvertes par la portée 2 qui se produisent dans la chaîne de valeur de l'ACSTA. Elles comprennent les émissions provenant de l'achat de services de contrôle auprès de fournisseurs de services de contrôle, de services d'entretien, d'équipement de contrôle et de consommables, de l'espace occupé par l'ACSTA dans les aéroports, des déplacements professionnels et des trajets domicile-travail des employés, ainsi que de l'élimination des déchets dans les installations de l'ACSTA.

cibles de réduction des émissions des portées 1 et 2 de l'ACSTA ont été élaborées en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Objectifs climatiques de l'ACSTA

Piliers climatiques	Mesure	Cible
Réduction et gestion des émissions	Émissions des portées 1 et 2 (tCO ₂ e).	Réduire les émissions absolues de GES des portées 1 et 2 de 55 % d'ici 2033-2034 par rapport aux niveaux de 2022-2023.
Communication et mobilisation	Pourcentage d'employés qui conviennent que l'ACSTA favorise les initiatives environnementales en milieu de travail.	Augmenter la proportion d'employés qui conviennent que l'ACSTA favorise les initiatives environnementales en milieu de travail de 54 % à 60 % dans le sondage auprès des employés de 2025-2026.
	Pourcentage d'employés ayant participé à une séance d'apprentissage sur la durabilité et le climat.	Offrir une séance d'apprentissage sur la durabilité et le climat aux employés de l'ACSTA d'ici 2025-2026 (l'objectif est un taux de participation de 80 %).

En 2024-2025, l'ACSTA a créé un groupe de travail « vert » dirigé par des employés afin de promouvoir la durabilité dans l'ensemble de l'organisation et de soutenir les progrès continus vers la réalisation de ses priorités et de ses objectifs en matière de stratégie climatique.

Préparer l'avenir

Ces premières divulgations du GTDIFCC marquent une étape importante dans le parcours de l'ACSTA en matière de durabilité. L'ACSTA s'efforce activement d'approfondir l'engagement de ses partenaires et de mieux comprendre les risques et les possibilités liés au climat dans l'ensemble de sa chaîne d'approvisionnement et de ses activités commerciales. Pour l'avenir, l'ACSTA s'engage à respecter sa stratégie climatique, qui comprend l'amélioration de la déclaration de son inventaire de GES en intégrant les émissions indirectes (portée 3) liées à la chaîne d'approvisionnement.

Déclaration améliorée des dépenses des sociétés d'État

Le gouvernement du Canada encourage les sociétés d'État à divulguer volontairement certaines informations sur leurs dépenses d'une manière similaire à celle des ministères et organismes fédéraux, conformément au volume III des Comptes publics du Canada (CPC). Vous trouverez ci-dessous les dépenses pertinentes¹⁰ de l'ACSTA, par catégorie, pour l'exercice 2024-2025.

Services professionnels et spéciaux

Le tableau suivant énumère les dépenses totales en 2024-2025 pour chacune des principales catégories de services professionnels et spéciaux. Il comprend une liste des paiements de 100 000 \$ et plus versés à des personnes ou à des organisations, ainsi que le nom du bénéficiaire, l'emplacement et le montant total versé. De plus, il indique le montant total et le nombre de bénéficiaires pour les dépenses inférieures à 100 000 \$ dans chaque catégorie de service.

¹⁰ L'ACSTA n'a pas engagé de dépenses dans les autres catégories, comme les dettes, les obligations, les créances annulées ou renoncées, l'acquisition de terrains ou de bâtiments, les paiements de transfert et les créances à la charge de la dette publique.

Catégorie (en milliers de dollars canadiens)	Total des dépenses en 2024-2025 :	Dépenses globales
Services aux entreprises	\$ 816 386	
Sécurité préembarquement GardaWorld Inc., Montréal (Québec) ¹¹		455 650
Services de Sécurité d'Aéroport Paladin Ltée., Burnaby (Colombie-Britannique) ¹¹		357 473
Deloitte LLP/Services de gestion LP, Toronto (Ontario)		844
Corps canadien des commissionnaires, Ottawa (Ontario)		382
Mercer (Canada) Ltée., Montréal (Québec)		360
PricewaterhouseCoopers LLP, Oakville (Ontario)		328
Bell Canada DBA BCE, Ottawa (Ontario)		269
Altis Recruitment & Technology Inc., Ottawa (Ontario)		140
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (94 bénéficiaires)		940
Services de formation et d'éducation	\$ 12 807	
Sécurité préembarquement GardaWorld Inc., Montréal (Québec) ¹¹		6 576
Services de Sécurité d'Aéroport Paladin Ltée., Burnaby (Colombie-Britannique) ¹¹		3 654
K'(Prime)Technologies Inc., Calgary (Alberta)		1 513
First Peoples Group, Ottawa (Ontario)		295
École de langues La Cité, Ottawa (Ontario)		150
École de gestion Telfer, Ottawa (Ontario)		120
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (131 bénéficiaires)		499
Services informatiques	\$ 688	
Leverage Technology Resources Inc., Ottawa (Ontario)		471
Compugen Inc., Toronto (Ontario)		217
Services juridiques	\$ 465	
Borden Ladner Gervais, Ottawa (Ontario)		225
Conlin Bedard LLP, Ottawa (Ontario)		154
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (7 bénéficiaires)		86
Services de consultation en gestion	\$ 327	
Intervistas Consulting Inc., Vancouver (Colombie-Britannique)		205
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (4 bénéficiaires)		122
Autres services	\$ 121	
Emploi et Développement social Canada, Matane (Québec)		121
Services d'interprétation et de traduction	\$ 90	
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (5 bénéficiaires)		90
Frais et services spéciaux	\$ 68	
Paielements pour des services inférieurs à 100 000 \$ (36 bénéficiaires)		68
Total	\$ 830 952	\$ 830 952

¹¹ L'ACSTA a pour mandat de fournir des services de contrôle de sûreté dans les 89 aéroports canadiens désignés, et exécute ce mandat en utilisant un modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle externes.

Acquisition de machines et de matériel

L'état suivant présente les dépenses totales en 2024-2025 pour chaque catégorie principale des dépenses liées aux machines et au matériel.

Catégorie (en milliers de dollars canadiens)	Montant
Acquisition de machines et de pièces connexes	\$ 70 121
Acquisition de matériel informatique et de pièces connexes	2 591
Total	\$ 72 712

Paiements de réclamations contre l'État, paiements à titre gracieux et montants adjugés par les tribunaux

L'état suivant présente les réclamations de passagers (paiements à titre gracieux) et les montants adjugés par les tribunaux versés en 2024-2025. Un paiement à titre gracieux est un paiement discrétionnaire effectué par bienveillance dans l'intérêt public, sans obligation légale, qu'un avantage ou un service ait été reçu ou non.

Catégorie (en milliers de dollars canadiens)	Montant
Réclamations de passagers d'un montant supérieur à 1 000 \$ (40 paiements)	94
Réclamations de passagers d'un montant inférieur à 1 000 \$ (585 paiements)	96
Paiements de réclamations contre la Couronne (5 bénéficiaires)	25
Total	\$ 215

Rapport de gestion

États financiers

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web de l'ACSTA :
www.acsta.gc.ca

Des formats alternatifs du Rapport annuel de 2025, comme en braille, gros caractères et format audio, peuvent être obtenus sur demande.

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
99, rue Bank, 6^e étage
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1 888 294-2202

Téléimprimeur : 1 833 339-1021

Télécopieur : 613 990-1295

Courriel : CorporateAffairs.AffairesOrganisationelles@catsa-acsta.gc.ca