



RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

LE 6 DÉCEMBRE, 2007



Administration canadienne
de la sûreté du transport aérien

Canadian Air Transport
Security Authority

Canada 

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

Modifications aux chapitres 1 à 4

Article	Page n°	Texte courant	Texte modifié
Sommaire	4 Paragr. 3	Ces incertitudes, associées aux décisions à venir relatives à l'examen de la <i>Loi sur l'ACSTA</i> et aux répercussions potentielles liées à la baisse de 36 % des niveaux de financement de l'ACSTA, (comparativement aux niveaux de 2007-2008) ont entravé l'élaboration de son Plan quinquennal d'entreprise.	Ces incertitudes, associées aux décisions à venir relatives à l'examen de la <i>Loi sur l'ACSTA</i> et aux répercussions potentielles liées à la baisse des niveaux de financement de l'ACSTA en 2008-2009 comparativement à 2007-2008 , ont entravé l'élaboration de son Plan quinquennal d'entreprise.
1.7	9 [colonne de droite, Projets d'agrandissement des aéroports]	Terminé : Halifax En cours : Toronto (T1), Vancouver, Montréal et Winnipeg sont en cours. L'aéroport de Calgary a repoussé la date de début de son agrandissement à 2008. (À signaler, la ville de Québec est actuellement à l'étape de la conception dans le but de construire une nouvelle aérogare.)	Terminé : Halifax En cours : Toronto (T1), Vancouver, Montréal et Winnipeg sont en cours. L'aéroport de Calgary a repoussé la date de début de son agrandissement à 2008. La ville de Québec a accéléré les travaux d'agrandissement de son aérogare et mettra en œuvre son nouveau système de CBE en juin 2008.
2.2	14 Financement et autres questions [colonne de droite]	À mesure que l'ACSTA effectue sa transition vers une organisation axée sur la mesure du rendement et l'amélioration continue de ses activités, en appui aux recommandations de l'examen spécial et en préparation des décisions qui émaneront de l'examen quinquennal de la <i>Loi sur l'ACSTA</i> , de plus en plus de pression sera exercée sur ses activités au cours de la période de planification. Même si l'engagement financier récent du gouvernement constitue une aide financière à court terme, les niveaux de référence à long terme de l'Administration n'ont pas été modifiés pour tenir compte de la réalité opérationnelle. L'enveloppe actuelle de financement de l'ACSTA est insuffisante : après l'exercice de 2007-2008, l'Administration ne dispose d'aucun financement pour ses dépenses en investissement, tandis que son budget de fonctionnement sera ramené de 365 millions \$ en 2007-2008 à 290 millions \$ en 2008-2009 et pour les exercices subséquents, ce qui représente une réduction de pratiquement 20 % et ce, sans égard, par exemple, à l'augmentation des coûts liés à l'augmentation du volume des passagers, aux coûts des fournisseurs de service en fonction du marché et à l'inflation et aux autres facteurs qui sont indépendants de la volonté de l'ACSTA.	À mesure que l'ACSTA effectue sa transition vers une organisation axée sur la mesure du rendement et l'amélioration continue de ses activités, en appui aux recommandations de l'examen spécial et en préparation des décisions qui émaneront de l'examen quinquennal de la <i>Loi sur l'ACSTA</i> , de plus en plus de pression sera exercée sur ses activités au cours de la période de planification. Même si l'engagement financier du gouvernement annoncé dans le budget de 2006 avait constitué une aide financière à court terme et le financement d'urgence provenant de la réserve de gestion à l'automne 2007 avait allégé immédiatement certaines pressions relatives aux opérations et aux investissements , les niveaux de référence à long terme de l'Administration n'ont pas été modifiés pour tenir compte de la réalité opérationnelle. L'enveloppe actuelle de financement de l'ACSTA est insuffisante : après l'exercice de 2008-2009 , l'Administration ne dispose d'aucun financement pour ses dépenses en investissement, tandis que son budget de fonctionnement sera ramené de 234 millions \$ en 2008-2009 et pour les exercices subséquents.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

Modifications aux chapitres 1 à 4

Article	Page n°	Texte courant	Texte modifié
2.2	15 Paragr. 2 [colonne de gauche]	<p>Dans le budget fédéral déposé le 2 mai 2006, le gouvernement du Canada a cherché à combler l'insuffisance financière de l'ACSTA prévue au cours de 2006-2007 et de 2007-2008 en contractant un engagement de 211 millions \$ pour le financement de l'intégrité des programmes. Grâce à ce financement, l'ACSTA est en mesure de maintenir les niveaux de service et la sûreté jusqu'à l'exercice financier de 2007-2008, de mettre en œuvre un régime global d'entretien pour la moitié de ses équipements de SDE installés à l'échelle du Canada, de faire l'acquisition et l'intégration de nouveaux équipements de CPE et CBE en prévision de plusieurs projets d'agrandissement d'aéroport, et de contracter des engagements financiers auprès des fournisseurs de services, comme suite au renouvellement récent de contrats de service qui prévoient des augmentations salariales pour les agents de contrôle en fonction du marché.</p> <p>Fait à noter, l'ACSTA a réussi à diminuer, en 2006-2007, les coûts associés à la mise en place de mesures de sûreté accrues à la suite des événements du 10 août 2006. L'ACSTA collabore avec Transports Canada à trouver des fonds pour 2007-2008 afin de diminuer les coûts liés à ces mesures.</p>	<p>Dans le budget fédéral déposé le 2 mai 2006, le gouvernement du Canada a cherché à combler l'insuffisance financière de l'ACSTA prévue au cours de 2006-2007 et de 2007-2008 en contractant un engagement de 211 millions \$ pour le financement de l'intégrité des programmes. Grâce à ce financement, l'ACSTA est en mesure de maintenir les niveaux de service et la sûreté jusqu'à l'exercice financier de 2007-2008, de mettre en œuvre un régime global d'entretien pour la moitié de ses équipements de SDE installés à l'échelle du Canada, de faire l'acquisition et l'intégration de nouveaux équipements de CPE et CBE en prévision de plusieurs projets d'agrandissement d'aéroport, et de contracter des engagements financiers auprès des fournisseurs de services, comme suite au renouvellement récent de contrats de service qui prévoient des augmentations salariales pour les agents de contrôle en fonction du marché.</p> <p>Fait à noter, l'ACSTA a réussi à diminuer, en 2006-2007, les coûts associés à la mise en place de mesures de sûreté accrues à la suite des événements du 10 août 2006. À l'automne 2007, l'ACSTA a obtenu un financement d'urgence du gouvernement du Canada pour compenser les coûts additionnels constants associés aux mesures de sûreté accrues en 2007-2008 et pour couvrir les coûts d'investissement associés à l'accélération des travaux d'agrandissement à l'aéroport de Québec. L'ACSTA collabore avec Transports Canada à trouver des fonds pour couvrir les coûts de mise en œuvre de ces mesures après 2007-2008.</p>
2.2	16 Paragr. 3 [colonne de gauche]	<p>L'ACSTA va continuer de travailler avec Transports Canada à l'examen d'options de financement pour les exercices financiers de 2007-2008, pour mettre un terme aux pressions financières continues que suscite la mise en œuvre de ces mesures.</p>	<p>À l'automne 2007, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada et les organismes centraux pour obtenir un financement d'urgence afin de mettre un terme aux pressions financières associées à la mise en œuvre de ces mesures en 2007-2008.</p>

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

Modifications aux chapitres 1 à 4

Article	Page n°	Texte courant	Texte modifié
2.2	17 Paragr. 3 [colonne de droite]	Le financement provenant du budget 2006 a permis à l'ACSTA de répondre aux besoins en matière d'équipement dans le cas de certains projets d'agrandissement d'aéroport connus à l'époque. Au cours des années à venir, d'autres aéroports vont procéder à des travaux d'agrandissement de leurs installations où des équipements SDE additionnels (par exemple, à Québec) devront être installés. L'ACSTA sera confrontée à la difficile tâche d'essayer d'annualiser les dépenses d'investissement liées à l'acquisition et à l'installation des équipements prévus pour les projets pluriannuels, alors que l'Administration ne disposera d'aucun financement à ce chapitre à compter de 2008-2009. Les importants projets d'agrandissement d'aéroport échappent au contrôle de l'ACSTA, et des retards imprévus dans les travaux de construction vont peut-être avoir un impact important sur son cycle budgétaire, dans la mesure où les dépenses prévues pour un exercice financier en particulier seront peut-être engagées au cours de l'exercice suivant. Même s'il est reconnu que la mise à jour annuelle des niveaux de référence du cycle budgétaire du gouvernement est un mécanisme qui permet de reporter les investissements, cet exercice ne se produit qu'une fois par an et ne donne pas à l'ACSTA la souplesse dont elle a besoin pour supporter les retards éventuels des projets d'agrandissement.	Le financement provenant du budget 2006 a permis à l'ACSTA de répondre aux besoins en matière d'équipement dans le cas de certains projets d'agrandissement d'aéroports connus à l'époque. Au cours des années à venir, d'autres aéroports vont procéder à des travaux d'agrandissement de leurs installations où des équipements SDE additionnels devront être installés. L'ACSTA sera confrontée à la difficile tâche d'essayer d'annualiser les dépenses d'investissement liées à l'acquisition et à l'installation des équipements prévus pour les projets pluriannuels, alors que l'Administration ne disposera d'aucun financement à ce chapitre à compter de 2008-2009. Les importants projets d'agrandissement d'aéroport échappent au contrôle de l'ACSTA, et des retards imprévus ou des échéanciers serrés relatifs aux travaux de construction vont peut-être avoir un impact important sur son cycle budgétaire, dans la mesure où les dépenses prévues pour un exercice financier en particulier seront peut-être engagées au cours de l'exercice suivant. Par exemple, les travaux d'agrandissement pour l'aéroport de Québec, qui devaient commencer initialement en 2008-2009, nécessitent un financement du budget de 2007-2008. Même s'il est reconnu que la mise à jour annuelle des niveaux de référence du cycle budgétaire du gouvernement est un mécanisme qui permet de reporter les investissements, cet exercice ne se produit qu'une fois par an et ne donne pas à l'ACSTA la souplesse dont elle a besoin pour supporter les retards éventuels des projets d'agrandissement.
4.1	27 Paragr. 3 [colonne de droite]	À compter de 2008-2009, les niveaux de référence de l'ACSTA vont passer de 365 millions \$ à un niveau de 290 millions \$ au titre des dépenses de fonctionnement et de 90 millions \$ à 0 \$ au chapitre des dépenses d'investissement.	À compter de 2008-2009, les niveaux de référence de fonctionnement de l'ACSTA passeront à 234 millions \$ et les niveaux de référence d'investissement à 0 \$ en 2009-2010.
Chapitre 5			En raison du grand nombre de modifications apportées à ce chapitre, une nouvelle version est jointe au présent document.

5 ANALYSE FINANCIÈRE

LACTSA rend compte au Parlement par le biais du ministre des Transports et est tenue d'inclure l'ensemble de ses états financiers dans son Plan d'entreprise.

Toutefois, aux termes du paragraphe 32(2) de la *Loi sur LACTSA*, l'Administration doit protéger le caractère confidentiel des renseignements dont la publication nuirait, selon le ministre des Transports, à la sécurité publique ou à la sûreté du transport aérien, notamment les données de nature financière ou autre qui pourraient révéler ce type d'information. C'est pourquoi les données financières figurant dans le présent chapitre sont résumées.

En 2006-2007, l'ACSTA a mis en œuvre les programmes relevant de son mandat et atteint les objectifs généraux des niveaux de référence et ce, malgré l'augmentation des coûts qu'a amenée l'introduction des mesures de contrôle accrues après le présumé complot terroriste contre l'aviation commerciale au Royaume-Uni, le 10 août 2006.

5.1 Aperçu de la situation financière de l'ACSTA

Les principaux événements financiers décrits ci-après caractérisent les activités de 2006-2007 et expliquent la plupart des écarts budgétaires par rapport aux coûts **réels** :

- Suite au présumé complot terroriste déjoué au Royaume-Uni contre l'aviation commerciale en août 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a enjoint à l'ACSTA de mettre en œuvre des mesures de contrôle accrues pour les liquides, les gels et les aérosols. Des coûts additionnels liés au CBE ont été engagés afin de couvrir les mesures accrues en tenant compte des heures consacrées au contrôle, du temps supplémentaire, de la formation et des uniformes pour les nouveaux agents de contrôle et des communications. Pour compenser les coûts additionnels amenés par les mesures de contrôle accrues, l'ACSTA a utilisé les économies réalisées.
- Les prévisions du programme de CBE égales au budget sont le résultat net de l'augmentation des coûts liés aux points de contrôle contrebalancés par la diminution des coûts d'entretien de l'équipement du CBE. Les coûts de CBE représentent, pour la première année, toutes les exigences en matière de contrôle

du Plan national de déploiement de l'équipement de CBE dans les 89 aéroports. Le CBE a aussi observé des répercussions sur les dépenses imprévues liées au CBE à l'aéroport de Vancouver, l'ajout d'agents de contrôle à l'aéroport de Montréal et les mesures de contrôle accrues. L'ACSTA a aussi sous-utilisé des sommes destinées à l'entretien de l'équipement de CBE. L'ACSTA a pour politique d'aider les aéroports relativement aux systèmes CBE en ligne, pour ce qui est de l'entretien des convoyeurs et la manutention des bagages.

- Les activités du programme de CNP, y compris les fouilles aléatoires et les vols transfrontaliers, ont été gérées dans les limites du budget alloué et sous le plafond de 20 millions \$ partagé avec la CIZR. Les mesures améliorées ont eu des répercussions sur le contrôle des non-passagers lorsque celles-ci ont été mises en place, étant donné que les agents de contrôle ont été réaffectés à des activités de fouille. Dans les semaines qui ont suivi l'adoption des nouvelles mesures de contrôle, l'ACSTA a mis beaucoup d'efforts pour former de nouveaux employés et réaffecter des agents de contrôle aux activités de CNP. De plus, le nombre de points de CNP est inférieur au nombre prévu à l'origine.
- L'inscription à la CIZR des 100 000 employés des aéroports des classes I et II ayant accès aux aérogares a expiré le 31 décembre 2006, à l'exception de l'inscription des employés aux aéroports de Toronto et de Vancouver qui a expiré le 31 janvier 2007. L'ACSTA a également collaboré avec les administrations aéroportuaires pour finaliser, dès le 31 décembre 2006, l'installation des lecteurs CIZR, l'interface des applications aéroportuaires et la fonctionnalité du laissez-passer multi-aéroports.
- **Les coûts liés aux employés ont augmenté en 2006-2007 en raison des contributions spéciales versées au régime de retraite pour financer le déficit de solvabilité décelé lors du plus récent examen actuariel du régime; de la charge comptable consignée à la suite d'une évaluation actuarielle effectuée en mars 2007; et de la décision de convertir 12 postes de conseiller en apprentissage et en rendement de durée déterminée à indéterminée afin de répondre aux besoins en formation et en certification et au besoin d'employés additionnels affectés à des postes pour une période déterminée, afin de satisfaire aux exigences actuelles de la charge de travail, y compris la mise en œuvre des mesures de contrôle accrues.**

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

- La réduction des dépenses d'investissement équivaut à des projets reportés de 20 millions \$ approuvés dans le cadre de la MJANR de 2007-2008 et à une réaffectation d'économies de 6 millions \$, réalisées dans les projets de SDE, des dépenses d'investissement aux dépenses de fonctionnement, pour financer en partie les coûts supplémentaires découlant des mesures de sûreté accrues.

5.2 Principales hypothèses budgétaires modifiées pour 2007-2008

Les budgets de fonctionnement et d'investissement de l'ACSTA totalisent **453 millions \$** pour l'exercice financier de 2007-2008. **Le budget de 2007-2008 comprend les 455 millions \$ du plan d'entreprise original, moins les 43,4 millions \$ reportés à 2008-2009, ainsi que l'ajout de 41 millions \$ provenant de la réserve de gestion du Conseil du Trésor.**

Les budgets présentés pour l'exercice financier de 2007-2008 reflètent des économies et l'accès à la réserve de gestion du Conseil du Trésor pour assumer la hausse des coûts d'exploitation liés aux mesures de sûreté accrues pour les liquides, les gels et les aérosols mises en place en août 2006 (**25 millions \$** en coûts de fonctionnement). **Le budget reflète également** les récentes demandes des aéroports qui ont des répercussions sur les services de contrôle et les dépenses d'investissement: par exemple, l'ajout de **21** nouvelles voies de CPE à l'aéroport international Pearson de Toronto (aérogare 1, jetée F **et aérogare 3, secteur international est**) à compter de février 2007 (**13 millions \$** en coûts de fonctionnement) et l'ouverture de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Québec (**6,05 millions \$** en coûts d'investissement **en 2007-2008**). Ces pressions démontrent clairement le lien qui existe entre les demandes constantes de l'industrie créées par l'augmentation du trafic de passagers **et les nouvelles mesures de sûreté accrues mises en place en 2006**, et leurs répercussions sur les opérations, les plans et les **prévisions** de l'ACSTA.

Le budget de fonctionnement de l'ACSTA pour 2007-2008 est de **400 millions \$**, soit une augmentation de **53 millions \$** ou **15 %** par rapport au budget de 2006-2007 de 347 millions \$. **Cette augmentation découle principalement des nouvelles mesures de sûreté accrues mises en place en 2006 et le solde est axé sur l'augmentation constante du trafic de passagers.**

Budgets et plans de fonctionnement

Programmes de contrôle

L'augmentation dans les programmes de CPE, CBE et CNP en 2007-2008 est principalement due aux augmentations dans les contrats des fournisseurs de services. Alors que les accords sur les services de contrôle aux aéroports seront échus le 31 mars 2007, l'ACSTA a négocié une prolongation de contrat de deux ans avec ses fournisseurs de services, soit jusqu'au 31 mars 2009, afin d'assurer le maintien des services de contrôle après le 1er avril 2007. Les nouveaux contrats se traduisent par une hausse du taux horaire moyen de facturation à **23,63 \$** en 2007-2008 (hausse de **3 %**) et à **25,54 \$** en 2008-2009 (hausse de **8 %**). Cette hausse est liée directement aux augmentations salariales prévues dans la majorité des conventions collectives aux aéroports de classe I. Outre les augmentations du taux de facturation prévues dans les contrats, les syndicats exercent des pressions continues sur les fournisseurs de services pour qu'ils augmentent les salaires et améliorent les avantages sociaux des agents de contrôle, dans le but de recruter et de garder des personnes compétentes et de tenir compte des réalités du marché. Les pressions seront considérées dans les futures demandes de propositions pour des services de contrôle.

L'augmentation du trafic de passagers, **qui devrait surpasser 21 %** au cours des cinq prochaines années, continue d'être un inducteur de coûts importants de l'ACSTA. Cette augmentation a pour effet d'accroître le besoin de voies de contrôle et d'heures de contrôle additionnelles pour maintenir les niveaux de service et l'intégrité du processus de contrôle. Cette activité exerce des pressions constantes sur les budgets de fonctionnement et d'investissement de l'ACSTA, malgré les efforts continus que celle-ci déploie pour réaliser des gains d'efficacité et exercer un contrôle sur les coûts.

Étant donné que l'ACSTA est une société d'État dont le financement provient à 100 % de crédits, sa souplesse financière est faible quand vient le temps de s'adapter aux réalités économiques dynamiques de l'industrie du transport aérien et aux nouvelles menaces pour la sécurité. Réagir à toutes les menaces pour la sécurité représente un défi important lorsqu'il s'agit de financer les mesures connexes. Comme l'ACSTA est tenue de mettre en place des mesures de contrôle accrues, les coûts additionnels associés à ces mesures doivent être financés adéquatement.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

Outre ce qui précède, on a ajouté 21 voies suite aux travaux d'agrandissement à l'aéroport international Pearson de Toronto. Ces changements ne sont pas tous financés en permanence. En 2007-2008, les mesures de sûreté accrues sont financées par la réserve de gestion du Conseil du Trésor.

L'ACSTA estime que l'industrie aura des demandes similaires et que les menaces pour la sécurité qui affectent ses budgets de fonctionnement et d'investissement seront présentes tout au long de la période de planification. Cependant, les dépenses prévues de l'ACSTA pour l'exercice financier 2008-2009 et les exercices subséquents sont fondés sur les niveaux de référence de fonctionnement approuvés de **234 millions \$**. Un examen des dépenses et des inducteurs de coûts pour déterminer comment les programmes mandatés de l'ACSTA peuvent être offerts en fonction des niveaux de référence approuvés entraîne des réductions insoutenables des niveaux de services de contrôle et la fin du programme de remboursement aux aéroports des frais d'entretien liés au convoyeur de l'équipement de SDE.

Il est important de noter que les coûts du programme de CNP devraient demeurer au même niveau tout au long de la période de planification, et que les activités de contrôle devraient diminuer relativement à l'augmentation des taux de facturation horaires et des frais fixes. Les activités d'exploitation du programme de CNP sont maintenues pour s'assurer que les contrôles aléatoires répondent aux exigences réglementaires tout en respectant l'enveloppe de financement partagée avec le programme de la CIZR.

Les budgets liés à l'entretien de l'équipement CBE et aux pièces (par exemple, la gestion du cycle de vie) en 2007-2008 sont moins élevés que prévu à l'origine, du fait qu'ils témoignent d'une meilleure connaissance, acquise au cours de la dernière année, de la fiabilité de l'équipement et des normes de services, l'équipement couvert par une garantie et un taux de change favorable par rapport au dollar américain. L'ACSTA a pour politique d'aider les aéroports au chapitre des systèmes de CBE en ligne pour ce qui est de l'entretien des convoyeurs et de la manutention des bagages, conformément au financement disponible pour l'exercice financier de 2008-2009 et les exercices subséquents.

Programmes de CIZR

Un examen de la mise en œuvre de la phase 1 du projet CIZR sera mené en 2007-2008 et portera sur les améliorations nécessaires. L'ACSTA procède actuellement à l'évaluation des exigences et à la faisabilité du déploiement de la CIZR (pour établir la portée des travaux et le coût du projet) dans des secteurs situés à l'extérieur des aéroports, mais à l'intérieur du périmètre de chaque aéroport des classes I et II (phase 2) en 2007-2008. Les activités liées à la CIZR débiteront en 2008-2009 et porteront sur l'entretien et les coûts connexes seront maintenus en conséquence.

Coûts liés aux employés

Étant donné que l'ACSTA passe de la phase de déploiement à la phase de mise en œuvre complète de ses programmes de sécurité, il existe un besoin urgent de renforcer sa capacité. Le nombre prévu d'ETP pour 2007-2008 est de 300. Des postes ont été ajoutés pour la surveillance du contrôle, la coordination, la gestion du cycle de vie de l'équipement, l'appui au projet CIZR, le risque et le rendement, la planification financière et la production de rapports, les ressources humaines, la technologie de l'information, la vérification et les services juridiques. Compte tenu de l'augmentation précitée du nombre de postes, du déficit de solvabilité des régimes de pension et de l'augmentation salariale annuelle, l'impact global qui en résulte sur les coûts liés aux employés est une augmentation de **3,8 millions \$ ou 13 % par rapport à l'année précédente.**

Budgets et plans d'investissement

Le budget d'investissement pour 2007-2008 est de **53 millions \$**. Ce budget comprend les **90 millions \$ prévu au début de l'année, moins les 43,4 millions \$ reportés à 2008-2009. Il comprend 6 millions \$ de la réserve de gestion du Conseil du Trésor pour les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Québec.**

Pour le moment, aucun financement n'est prévu pour des dépenses d'investissement **au-delà de 2008-2009 (en 2008-2009, les prévisions d'investissement ne comprennent que 43,4 millions \$ reportés de 2007-2008)**. L'ACSTA n'entamera pas de projets d'agrandissement des immobilisations tant qu'elle n'aura pas le financement nécessaire pour le faire.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2007-2008 À 2011-2012 ET DES BUDGETS D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉS DE L'ACSTA

Dépenses d'investissement

(en milliers de dollars canadiens)

	Montant réel 31 mars 2006	Montant réel 31 mars 2007	Budget 31 mars 2008	Prévu 31 mars 2009	Prévu 31 mars 2010	Prévu 31 mars 2011	Prévu 31 mars 2012
Acquisition de nouveau matériel :							
Équipement de détection d'explosifs	128 453 \$	75 146 \$	39 497 \$	34 995 \$	- \$	- \$	- \$
Carte d'identité pour les zones réglementées	5 452	3 639	4 958	3 000	-	-	-
Contrôle des non-passagers	(1 921)	(764)	-	-	-	-	-
Systèmes d'apprentissage et de production	2 621	3 363	6 799	7 355	-	-	-
Centres de soutien locaux	(15)	158	400	-	-	-	-
Services généraux	278	(144)	900	-	-	-	-
TOTAL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	134 868 \$	81 398 \$	52 554 \$	45 350 \$	- \$	- \$	- \$

Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars canadiens)

	Montant réel 31 mars 2006	Montant réel 31 mars 2007	Budget 31 mars 2008	Prévu 31 mars 2009	Prévu 31 mars 2010	Prévu 31 mars 2011	Prévu 31 mars 2012
Fonctionnement (avant amortissement):							
Contrôle de préembarquement	156 833 \$	181 244 \$	207 989 \$	132 030 \$	132 052 \$	132 052 \$	132 052 \$
Programmes de police et contrôle des bagages enregistrés	92 714	120 012	144 177	57 873	57 853	57 853	57 853
Carte d'identité pour les zones réglementées	2 130	4 037	2 425	2 430	2 400	2 400	2 400
Contrôle des non-passagers	11 446	10 843	13 801	11 100	11 128	11 128	11 128
Services généraux	28 790	31 975	35 728	31 597	31 597	31 597	31 597
Autres dépenses de fonctionnement et financement	(1 768)	(662)	(3 720)	(675)	(675)	(675)	(675)
TOTAL DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	290 145 \$	347 449 \$	400 400 \$	234 355 \$	234 355 \$	234 355 \$	234 355 \$
TOTAL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	134 868	81 398	52 554	45 350	-	-	-
DÉPENSES TOTALES	425 013 \$	428 847 \$	452 954 \$	279 705 \$	234 355 \$	234 355 \$	234 355 \$