Non classifié

Rapport annuel de 2025

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

PROTÉGER • INNOVER • REHAUSSER PROTECT • INNOVATE • ELEVATE

ACSTA CATSA

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 34
Rapport de gestion 37
États financiers 49

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 tomodensitométrie (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 1er 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'efficience 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.

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 efficients.

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'efficience 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.

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'efficience 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 recommanderaient 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	Présence Réunions du Conseil d'admini-stration (sur 10)	Présence Réunions des comités Audit (sur 7)	Présence Réunions des comités GRHRR (sur 7)	Formation ou recrutement Nombre de jours
Brunet, Jean-Philippe	*Date de nomination : 2018/02/21* *Fin du mandat : Décembre 2024* *Date d'expiration du mandat :* 2022-02-21*	3 825,00 $	5 070,00 $	1 627,12 $	0,00 $	10 522,12 $	6	S. O.	5	0
Capparelli, Rosemary	Date de nomination : 2022/10/28 Date d'expiration du mandat : 2026/10/28	5 400,00 $	8 580,00 $	2 794,35 $	0,00 $	16 774,35 $	9	6	S. O.	1
Chan, Kenneth	*Date de nomination : 2024/12/17* *Date d'expiration du mandat : 2029/12/17*	1 575,00 $	3 315,00 $	1 257,48 $	0,00 $	6 147,48 $	3	2	1	1
Coulson, Melissa	*Premier mandat : 2014/01/30* *Reconduction : 2018/02/21* *Renouvellement de mandat modifié : 2022/12/16* *Démission : Juin 2024* *Date d'expiration du mandat : 2023-02-21**	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'admini-stration (sur 10)	Présence Réunions des comités Audit (sur 7)	Présence Réunions des comités GRHRR (sur 7)	Formation ou recrutement Nombre de jours
Duggan, Sharon (présidente du Comité de GRHRR)	*Premier mandat : 2018/02/21* *Reconduction : 2024/06/05* *Date d'expiration du mandat : 2028/06/05*	5 400,00 $	13 455,00 $	8 904,17 $	0,00 $	27 759,17 $	10	7	7	2
Kennedy, Patricia	*Premier mandat : 2015/03/26* *Reconduction : 2018/06/25* *Date d'expiration du mandat : 2021-06-24**	5 400,00 $	11 895,00 $	5 319,15 $	0,00 $	22 614,15 $	10	7	7	3
Lalonde, Gilles	*Premier mandat : 2018/02/21* *Reconduction : 2021/05/21* *Date d'expiration du mandat : 2025-05-21**	5 400,00 $	8 970,00 $	1 802,77 $	0,00 $	16 172,77 $	10	7	S. O.	1
Loschmann, Andrew	*Date de nomination : 2024/12/17* *Date d'expiration du mandat : 2028/12/17*	1 575,00 $	2 340,00 $	87,94 $	0,00 $	4 002,94 $	3	2	0	1
Maxwell, Michael	*Date de nomination : 2024/12/17* *Date d'expiration du mandat : 2028/12/17*	1 035,00 $	3 315,00 $	1 571,08 $	0,00 $	5 921,08 $	3	2	1	1

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)	Présence Réunions des comités GRHRR (sur 7)	Formation ou recrutement Nombre de jours
Pham, Thao (présidente du Conseil d'administration)	*Date de nomination : 2023/03/14* *Date d'expiration du mandat : 2028/03/13*	10 800,00 $	21 630,00 $	33 963,66 $	0,00 $	66 393,66 $	10	7	7	5
Redburn, Theresa	*Date de nomination : 2025/02/17* *Date d'expiration du mandat : 2030/02/17*	675,00 $	2 730,00 $	1 497,36 $	0,00 $	4 902,36 $	1	1	1	1
Sullivan, Jennifer	*Date de nomination : 2022/10/28* *Date d'expiration du mandat : 2026/10/28*	5 400,00 $	7 605,00 $	2 532,97 $	0,00 $	15 537,97 $	9	S. O.	7	0
Trenn, Diane (présidente du Comité d'audit)	*Premier mandat : 2018/06/14* *Reconduction : 2022/10/28* *Date d'expiration du mandat : 2026/10/28*	5 400,00 $	13 455,00 $	5 581,77 $	0,00 $	24 436,77 $	10	7	7	1
Westman, Penny	*Date de nomination : 2019/03/22* *Fin du mandat : Février 2025* *Date d'expiration du mandat : 2023-03-22**	2 475,00 $	3 705,00 $	1 199,38 $	0,00 $	7 379,38 $	3	S. O.	2	0
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 ans[2]. 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 physiques[4]	
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 transition[5]	
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.

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.

[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.

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 influer 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.

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

[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.

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 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.

[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.

Objectifs climatiques de l'ACSTA

Piliers climatiques	Mesure	Cible
Réduction et gestion des émissions	Émissions des portées 1 et 2 (tCO2e).	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 pertinentes[10] 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
Paiements 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
Paiements 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
Paiements pour des services inférieurs à 100 000 $ (7 bénéficiaires)		86
Services de consultation en gestion	$ 327	
Intervistas Consulting Inc., Vancouver (Colombie-Britannique)		205
Paiements 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	
Paiements pour des services inférieurs à 100 000 $ (5 bénéficiaires)		90
Frais et services spéciaux	$ 68	
Paiements 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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2025. Il devrait être lu en parallèle avec les états financiers annuels audités de l'ACSTA et les notes complémentaires pour l'exercice clos le 31 mars 2025, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 18 juin 2025, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

Les lecteurs sont avisés que le présent rapport renferme un certain nombre d'informations et de déclarations prospectives. Ces dernières contiennent des données qui sont généralement déclarées comme étant anticipées, prévues ou projetées par l'ACSTA. Elles comportent des risques connus et inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats et le rendement réels de l'ACSTA diffèrent de manière significative de tout résultat ou toute performance futurs exprimés ou sous-entendus dans les informations prospectives en question.

Caractère significatif

En vue de déterminer les informations qui doivent être présentées dans ce rapport, la direction applique le concept de caractère significatif comme guide pour la présentation. La direction estime que des informations sont significatives s'il est vraisemblable que leur omission ou une anomalie les concernant, appréciée par rapport aux circonstances particulières, puisse influer sur les décisions économiques prises par les partenaires de l'ACSTA.

Contexte opérationnel

À titre de société d'État mandataire, l'ACSTA est financée par des crédits parlementaires. Elle rend compte au Parlement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports et du Commerce intérieur. Par conséquent, son plan financier est préparé selon les ressources que lui accorde le gouvernement du Canada et que le Parlement a approuvées.

Le budget de 2023 accorde un financement supplémentaire de 1 746 millions de dollars (net) sur trois ans pour continuer à protéger le public en assurant la sûreté des éléments essentiels du système de transport aérien. Ce financement appuie la mise en œuvre des modifications au contrôle des non-passagers et permet d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente en 2024-2025 et en 2025-2026. De plus, il permet à l'ACSTA de planifier à long terme et de s'engager de manière ciblée avec l'industrie, la communauté et les partenaires gouvernementaux, et d'investir dans l'innovation. Avant le budget de 2023, l'ACSTA comptait sur un financement supplémentaire annuel du gouvernement du Canada pour mener à bien ses activités. Comme ce financement supplémentaire de trois ans prendra fin après 2025-2026, l'ACSTA cherchera à nouveau un financement durable à long terme pour réaliser son mandat essentiel en matière de sûreté et atteindre ses objectifs stratégiques.

Le budget de 2023 a également annoncé des initiatives visant à réduire les dépenses publiques. L'ACSTA a déterminé des réductions dans les budgets consacrés aux services professionnels et aux voyages, et à l'ensemble des charges d'exploitation. L'ACSTA met en œuvre ces réductions, tout en reconnaissant la nature du mandat des services de contrôle de sûreté du transport aérien de l'organisation.

Les statistiques du système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA et d'autres sources de données indiquent qu'en 2024-2025, l'ACSTA a contrôlé 68,9 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport à 2023-2024. L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada et les partenaires externes pour appuyer l'industrie aéronautique.

Services de contrôle

Au cours des années précédentes, l'ACSTA a fourni des services de contrôle selon le principe du recouvrement des coûts à certains aéroports désignés et non désignés. En 2024-2025, l'ACSTA a continué de travailler avec l'Aéroport métropolitain de Montréal pour appuyer le la mise en œuvre prochaine d'opérations commerciales en fonction du cadre de recouvrement des coûts établi par la Loi sur l'ACSTA, sous réserve de l'approbation de Transports Canada.

Contrôles internes

Il incombe à la direction d'établir et de maintenir un système de contrôle interne sur l'information financière. Le programme de certification de l'ACSTA relatif aux contrôles internes, qui comporte une évaluation périodique de la conception et de l'efficacité des principaux contrôles internes exercés sur l'information financière, fait partie intégrante de cette responsabilité. Ce programme repose sur le cadre publié par le Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission et sur la directive intitulée *Régime de certification et de contrôle interne pour les sociétés d'État* publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT).

L'évaluation fournit régulièrement à la direction des observations sur l'état des contrôles internes. La direction définit ensuite des plans d'action pour tirer parti de toutes les possibilités d'amélioration recensées, qui sont ensuite présentés au Comité d'audit de l'ACSTA.

Analyse des résultats financiers

État du résultat global

La présente partie du rapport décrit les principaux écarts relevés au sein de l'état du résultat global de l'exercice 2024-2025 par rapport à 2023-2024.

Points saillants financiers – État du résultat global				
(en milliers de dollars canadiens)	**2024-2025**	**2023-2024**	Écart $	Écart %
Charges[1]				
Services de contrôle et autres coûts connexes	**843 810** $	782 363 $	61 447 $	7,9 %
Exploitation et entretien du matériel	**54 175**	49 962	4 213	8,4 %
Soutien des programmes et services généraux	**110 743**	102 637	8 106	7,9 %
Amortissement	**50 610**	45 285	5 325	11,8 %
Total des charges	**1 059 338**	**980 247**	**79 091**	**8,1 %**
Autres (produits) charges	**(102)**	**1 150**	**(1 252)**	**(108,9 %)**
Performance financière avant les produits et le financement public	**1 059 236**	**981 397**	**77 839**	**7,9 %**
Produits	**3 512**	**3 079**	**433**	**14,1 %**
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	**1 002 116**	932 092	70 024	7,5 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	**48 201**	42 984	5 217	12,1 %
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	**3 242**	2 058	1 184	57,5 %
Total du financement public	**1 053 559**	**977 134**	**76 425**	**7,8 %**
Performance financière	**(2 165)** $	**(1 184)** $	**(981)** $	**(82,9 %)**
Autres éléments du résultat global	**6 521**	**2 956**	**3 565**	**120,6 %**
Résultat global total	**4 356** $	**1 772** $	**2 584** $	**146 %**

[1] Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 11 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2025.

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les charges relatives aux services de contrôle et aux autres coûts connexes sont constituées des paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle, des frais liés aux uniformes et autres coûts rattachés au contrôle, et du matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle (tels qu'ils sont présentés dans la note 11 des états financiers annuels audités de l'ACSTA) représentent la plus importante charge de l'ACSTA, soit approximativement 81,9 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2024-2025. Ces charges englobent les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour la prestation des services de contrôle de sûreté fournis par le personnel de contrôle certifié et le personnel qui effectue des tâches non liées au contrôle, y compris la formation et l'apprentissage périodique. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend surtout du nombre de passagers et des modèles de circulation. De nouvelles directives imposées à l'ACSTA, des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant de menaces en constante évolution et d'incidents de sûreté, ou une harmonisation avec d'autres administrations peuvent également avoir une influence sur les heures de contrôle.

Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux Ententes sur les services de contrôle aux aéroports conclues par l'ACSTA. Les ententes renferment également un programme prévoyant le versement de primes de rendement aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement précis.

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 61,4 M$ (7,9 %) en 2024-2025. Cette hausse s'explique surtout par la croissance soutenue des volumes de passagers après la pandémie et d'une augmentation du personnel visant à améliorer les temps d'attente des passagers, ce qui a entraîné l'achat d'heures de contrôle supplémentaires pour un total de 38,4 M$. L'augmentation du personnel a permis à l'ACSTA d'atteindre ses objectifs de 2024-2025, qui consistent à améliorer les temps d'attente des passagers et à améliorer l'aide aux passagers. L'augmentation est également attribuable à des hausses de taux de facturation totalisant 18,6 M$, ainsi qu'à des augmentations des autres coûts liés aux services de contrôle totalisant 4,4 M$.

Exploitation et entretien du matériel

Les charges relatives à l'exploitation et à l'entretien du matériel sont liées à l'entretien et aux services de soutien du matériel et des systèmes de l'ACSTA, incluant l'utilisation et l'entreposage des pièces de rechange des systèmes de détection d'explosifs (SDE). Ce poste de charges comprend également le coût des cartes de sécurité biométriques et le coût associé à la formation et à la certification du fournisseur de services de l'ACSTA chargé de l'entretien du nouveau matériel technologique mis en place dans les aéroports du pays.

Les charges relatives à l'exploitation et à l'entretien du matériel ont augmenté de 4,2 M$ (8,4 %) en 2024-2025. L'augmentation est principalement attribuable aux coûts associés à la transition de l'ACSTA vers un nouveau fournisseur de services d'entretien et d'autres dépenses liées au matériel.

Soutien des programmes et services généraux

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux représentent les coûts engagés pour l'exécution des activités dont l'ACSTA doit s'acquitter et pour son infrastructure d'entreprise. Ces coûts sont principalement constitués des salaires et avantages sociaux des employés, des dépenses de bureau et informatiques, des frais relatifs à la location des locaux pour l'administration centrale et les régions qui ne sont pas inscrits à l'actif aux termes de l'IFRS 16, et des services professionnels.

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont augmenté de 8,1 M$ (7,9 %) en 2024-2025. Ces augmentations sont principalement attribuables à la hausse des frais relatifs aux employés, qui comprennent une augmentation des effectifs de l'organisation.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles est comptabilisé selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation est comptabilisé selon la méthode linéaire calculée sur la durée du bail connexe.

L'amortissement a augmenté de 5,3 M$ (11,8 %) en 2024-2025. L'augmentation est principalement attribuable au déploiement de nouveau matériel et à la modification de la durée de vie utile estimée de certains équipements de contrôle de l'ACSTA. L'augmentation est partiellement compensée par de l'équipement complètement déprécié ou mise hors service.

Autres (produits) charges

Les autres (produits) charges comprennent le gain ou la perte de change, les charges financières, le gain ou la perte sur la sortie d'immobilisations corporelles, la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles et le gain ou la perte nette sur la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Les autres charges (produits) ont diminué de 1,3 M$ (108,9 %) en 2024-2025. Le passage d'une position de charge en 2023-2024 à une position de produit en 2024-2025 est principalement dû à des gains nets sur la juste valeur des instruments financiers dérivés, partiellement compensés par une perte de change nette.

Financement public

Le gouvernement du Canada reçoit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et finance l'ACSTA au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral pour ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Les paiements de loyers de l'ACSTA qui sont capitalisés selon la norme IFRS 16 sont financés par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont financées selon la méthode de comptabilité de caisse modifiée. Certaines dépenses, notamment les avantages du personnel, les stocks et les charges payées d'avance, sont financées lorsqu'elles entraînent une sortie de trésorerie et non lorsque la charge est constatée selon les règles des IFRS.

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 70,0 M$ (7,5 %) en 2024-2025. Ces augmentations sont principalement attribuables à la hausse des charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes, décrites précédemment.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

Les dépenses en immobilisations sont financées lors de l'acquisition des actifs. Les crédits sont comptabilisés comme financement public différé lié aux dépenses en immobilisations et amortis selon la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations qui s'y rattachent.

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 5,2 M$ (12,1 %) en 2024-2025. L'augmentation est principalement due à la hausse des charges d'amortissement.

Crédits parlementaires pour les paiements de loyers

Les paiements de loyers de l'ACSTA sont généralement versés au cours du mois où les crédits correspondants sont reçus. Il n'y a donc aucun financement public différé associé à ces dépenses.

Les crédits parlementaires pour les paiements de loyers ont augmenté de 1,2 M$ (57,5 %) en 2024-2025, car la période de gratuité du loyer de l'ACSTA pour les locaux de l'administration centrale a pris fin à la fin de l'exercice 2023-2024.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués des (gains) pertes actuariels nets associées aux régimes à prestations déterminées de l'ACSTA.

En 2024-2025, le gain net de 6,5 M$ s'explique en grande partie par un gain actuariel de 12,9 M$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses et un gain net de 3,5 M$ résultant d'ajustements liés à l'expérience. Ce gain est compensé par une perte nette de 10,3 M$ liée à des changements d'hypothèses démographiques.

En 2023-2024, le gain net de 3,0 M$ s'explique en grande partie par un gain actuariel de 5,5 M$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. Ce résultat est compensé par une perte nette de 1,3 million de dollars liée à des changements d'hypothèses financières et une perte nette de 1,2 million de dollars due à des ajustements fondés sur l'expérience.

La section Avantages du personnel fournit plus de détails à ce sujet.

Liquidités et ressources en capital

Liquidité

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA repose sur les crédits parlementaires octroyés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations et régler les obligations financières au moment où elles deviennent exigibles. Pour déterminer le montant de trésorerie nécessaire en vue de combler ses besoins de financement, l'organisation tient compte de ses besoins de trésorerie à court terme, conformément aux directives pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le tableau ci-après décrit les liquidités de l'ACSTA :

Liquidité

(en milliers de dollars canadiens)	**31 mars 2025**	**31 mars 2024**	**Écart $**
Trésorerie	**102 215 $**	9 955 $	92 260 $
Clients et autres débiteurs	**80 371**	130 036	(49 665)
Fournisseurs et autres créditeurs	**(182 949)**	(140 214)	(42 735)
Retenues de garantie courantes	**(35)**	(142)	107
Obligations locatives courantes	**(3 263)**	(2 389)	(874)

- Les liquidités ont augmenté de 92,3 M$, principalement en raison du calendrier des fonds reçus du gouvernement du Canada;

- Les clients et autres débiteurs ont diminué de 49,7 M$ en raison d'une diminution des crédits parlementaires à recevoir, compensée par une augmentation des taxes à recevoir et des créances sur les services de contrôle - autres; et
- Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 42,7 M$ en raison du calendrier des décaissements en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs.

Ressources en capital

Le plan d'immobilisations de l'ACSTA prévoit des dépenses pour du matériel lié aux systèmes de détection d'explosifs (SDE) et du matériel non lié aux SDE, ainsi qu'une portion des paiements de loyers.

Les dépenses en immobilisations engagées pour le matériel lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel de contrôle et des coûts d'installation et d'intégration connexes pour le contrôle préembarquement (CPE), le contrôle des bagages enregistrés (CBE) et le contrôle des non-passagers (CNP). Les dépenses en immobilisations engagées pour le matériel non lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel et de systèmes à l'appui des activités de contrôle, le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) et de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation. Les paiements de loyers sont liés aux contrats de location inscrits à l'actif, selon IFRS 16.

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les actifs au titre de droits d'utilisation (voir l'État de la situation financière) représentent 59,9 % du total des actifs au 31 mars 2025. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE, le matériel non lié aux SDE et les paiements de loyers.

Dépenses en immobilisations

(en milliers de dollars canadiens)	2024-2025	2023-2024	Écart $
Matériel lié aux SDE	**65 644 $**	25 068 $	40 576 $
Matériel non lié aux SDE	**7 799**	7 805	(6)
Paiements de loyers	**3 242**	2 058	1 184
Total des dépenses en immobilisations	**76 685 $**	**34 931 $**	**41 754 $**

Voici un résumé des grands projets d'immobilisations entrepris au cours de l'exercice considéré :
Matériel lié aux SDE

- Déploiement d'appareils de radioscopie à tomodensitométrie (TDM) au CPE dans les aéroports de classe 1;
- Gestion du cycle de vie des appareils de radioscopie surdimensionnés au CBE dans les aéroports de classe 1;
- Élargissement de la capacité du CBE à l'aéroport international Montréal-Trudeau; et
- Gestion du cycle de vie des scanners corporels au CPE.

Matériel non lié aux SDE

- Gestion du cycle de vie de l'infrastructure de réseau de technologie de l'information (TI) de l'ACSTA;
- Gestion du cycle de vie des lecteurs biométriques de CIZR; et
- Gestion du cycle de vie des caméras de télévision en circuit fermé.

Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés qui versent des prestations de retraite à ses employés. Le premier régime est un régime de retraite enregistré (RRE) à deux composantes : une composante à prestations définies pour les employés embauchés avant le 1er juillet 2013 et une composante à cotisations définies pour les employés embauchés depuis le 1er juillet 2013. Le deuxième régime est un régime de retraite supplémentaire (RRS) qui vient compléter la composante à prestations définies du RRE pour les prestations qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). De plus, l'ACSTA est le promoteur d'un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé, dit « autre régime à prestations définies » (ARPD), pour des soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie. La situation financière au regard des avantages du personnel s'établit comme suit :

Avantages du personnel			
(en milliers de dollars canadiens)	**31 mars 2025**	**31 mars 2024**	**Écart $**
Actif au titre des avantages du personnel	**64 809**	**$** 57 088	$ 7 721 $
Passif au titre des avantages du personnel	**(22 445)**	(18 484)	(3 961)
Actif net au titre des avantages du personnel	**42 364**	**$ 38 604**	**$ 3 760 $**

L'actuaire indépendant de l'ACSTA détermine la position nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La position nette varie annuellement en raison de divers facteurs, notamment le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le nombre de participants aux régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, la durée moyenne résiduelle de vie active attendue des membres du personnel, et le rendement des actifs des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la position nette des régimes sont présentées à la note 8 des états financiers annuels audités.

Au 31 mars 2025, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position nette du RRE et du RRS. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actuarielle du passif au titre des prestations définies de l'ARPD de l'ACSTA.

L'augmentation des actifs au titre des avantages du personnel s'explique principalement par un gain de réévaluation de 12,9 M$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes supérieurs que le taux utilisé comme hypothèse par l'ACSTA. L'augmentation est également due à un gain de réévaluation net de 6,1 M$ de l'obligation au titre des prestations déterminées du RRE et du RRS découlant des changements d'hypothèses financières et des ajustements fondés sur l'expérience. Les augmentations sont en partie compensées par une perte de réévaluation nette de 9,7 M$ de l'obligation au titre des prestations déterminées du RRE et du RRS découlant de changements apportés aux hypothèses démographiques et des coûts de prestations déterminées hors trésorerie qui dépassent de 1,6 M$ les contributions exigées par l'ACSTA pour ces régimes.

L'augmentation du passif au titre des avantages du personnel est principalement attribuable à une perte de réévaluation nette de 2,8 M$ de l'obligation au titre de l'ARPD liée à des changements aux hypothèses démographiques et financières. L'augmentation est aussi attribuable à des coûts de prestations déterminées sans effet sur la trésorerie dépassant de 1,2 M$ les contributions exigées par l'ACSTA pour l'ARPD.

Performance financière par rapport au plan d'entreprise

Les activités de l'ACSTA sont financées au moyen des crédits parlementaires accordés par le gouvernement du Canada et sont décrites dans le *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029* de l'ACSTA. Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations réelles sont inférieurs aux montants reflétés dans le Plan d'entreprise.

Utilisation des crédits parlementaires

Les crédits parlementaires utilisés sont comptabilisés selon la méthode de comptabilité de caisse modifiée.

Charge d'exploitation

Le tableau ci-après permet d'effectuer un rapprochement entre la performance financière avant le financement public comptabilisée selon les IFRS et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation :

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation

(en milliers de dollars canadiens)	2024-2025	2023-2024	Écart $
Performance financière avant les produits et le financement public	**1 059 236 $**	981 397 $	77 839 $
Produits	**(3 512)**	(3 079)	(433)
Performance financière avant le financement public	**1 055 724**	**978 318**	**77 406**
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	**(50 610)**	(45 285)	(5 325)
Charges au titre des avantages du personnel [1]	**(2 761)**	88	(2 849)
Charges financières sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	**(674)**	(505)	(169)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations	**(360)**	-	(360)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(81)**	(510)	429
(Perte) gain de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	**(70)**	155	(225)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	**948**	(104)	1 052
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	**-**	(65)	65
Crédits utilisés pour les charges d'exploitation	**1 002 116 $**	**932 092 $**	**70 024 $**
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks[3]	**4 411**	3 715	696
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	**1 006 527 $**	**935 807 $**	**70 720 $**

[1] Les charges au titre des avantages du personnel sont comptabilisées dans l'État du résultat global conformément aux IFRS. L'élément de rapprochement susmentionné représente la différence entre les versements en espèces au titre des avantages du personnel et la charge comptable selon les IFRS.

[2] Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu par l'ACSTA. Ils sont financés au moyen des crédits parlementaires au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre la performance financière avant le financement public selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2024-2025, présenté par catégorie principale. Le tableau fournit aussi le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2024-2025 et le budget de fonctionnement tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029* :

Rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et le Plan d'entreprise

(en milliers de dollars canadiens)

	IFRS 2024-2025	Ajustements non-trésorerie	Crédits d'exploitation utilisés 2024-2025	Budget du Plan d'entreprise 2024-2025	Écart $	Écart %
Services de contrôle et autres coûts connexes[1]	**843,810 $**	**1,662 $**	**845,472 $**	938,740 $	(93,268) $	(9,9%)
Exploitation et entretien du matériel	**54 175**	**1 958**	**56 133**	56 780	(647)	(1,1%)
Soutien des programmes et services généraux	**110 743**	**(2 611)**	**108 132**	101 954	6 178	6,1%
Amortissement	**50 610**	**(50 610)**	**-**	-	-	-
Autres charges	**(102)**	**404**	**302**	-	302	-
Produits	**(3 512)**	**-**	**(3 512)**	-	(3 512)	-
Total	**1 055 724 $**	**(49 197) $**	**1 006 527 $**	**1 097 474 $**	**(90 947) $**	**(8,3%)**

[1] Le budget pour les charges d'exploitation du plan d'entreprise 2024-2025 de l'ACTSA inclut un montant supplémentaire de 2,1 M$, approuvé par le gouvernement, comparé au *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029*.

Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation ont été inférieurs de 90,9 M$ (8,3 %) par rapport au budget du Plan d'entreprise. Cela est principalement dû au retard dans l'introduction des modifications apportées par Transports Canada aux mesures de sûreté relatives au programme de contrôle des non-passagers de l'ACSTA.

Dépenses en immobilisations

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre les dépenses en immobilisations présentées selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations :

Rapprochement des dépenses en immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations

(en milliers de dollars canadiens)	2024-2025	2023-2024	Écart $
Matériel lié aux SDE	**65 644** $	25 068 $	40 576 $
Matériel non lié aux SDE	**7 799**	7 805	(6)
Paiements de loyers	**3 242**	2 058	1 184
Total des dépenses en immobilisations	**76 685 $**	**34 931 $**	**41 754 $**
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Ajustement pour la conversion de devises	**(52)**	(75)	23
Ajustement pour le revenu différé	**(4 494)**	-	(4 494)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	**72 139 $**	**34 856 $**	**37 283 $**

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en *2024-2025* et le budget en immobilisations présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029* après les ajustements résultant de demandes en cours pour le report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations :

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le Plan d'entreprise

	Crédits utilisés pour les immobi-lisations	Budget du Plan d'entre-prise	Report de fonds pour immo-bilisations	Budget du Plan d'entreprise ajusté	Écart	
(en milliers de dollars canadiens)	2024-2025	2024-2025	en cours	2024-2025	$	%
Matériel de CPE	**38 009 $**	51 046 $	(7 807) $	43 239 $	(5 230) $	(12,1%)
Matériel de CBE	**26 518**	44 438	(23 374)	21 064	5 454	25,9%
Matériel de CNP	**1 117**	3 657	(2 539)	1 118	(1)	(0,1%)
Total du matériel lié aux SDE	**65 644 $**	**99 141 $**	**(33 720) $**	**65 421 $**	**223 $**	**0,3%**
Matériel non lié aux SDE[1]	**11 041**	**14 220**	**-**	**14 220**	**(3 179)**	**(22,4%)**
Total des acquisitions d'immobilisations[2]	**76 685 $**	**113 361 $**	**(33 720) $**	**79 641 $**	**(2 956) $**	**(3,7%)**
Éléments sans effet sur la trésorerie						
Ajustement pour la conversion de devises	**(52) $**	**- $**	**- $**	**- $**	**(52) $**	**-**
Ajustement pour le revenu différé	**(4 494) $**	**- $**	**- $**	**- $**	**(4 494) $**	**-**
Total	**72 139 $**	**113 361 $**	**(33 720) $**	**79 641 $**	**(7 502) $**	**(9,4%)**

[1] Le *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029* de l'ACSTA comprend des paiements de loyers de 3 713 $ pris en charge par les crédits parlementaires utilisés pour le matériel non lié aux SDE.

[2] Le budget pour les immobilisations du plan d'entreprise 2024-2025 de l'ACTSA inclut un montant supplémentaire de 16,5 M$, approuvé par le gouvernement, comparé au *Résumé du plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029*.

Les crédits utilisés pour les dépenses en immobilisations sont inférieurs de 3,0 M$ (3,7 %) au budget reflété dans le Plan d'entreprise. L'ACSTA travaillera avec le ministère des Finances Canada afin d'obtenir l'approbation pour reporter des fonds d'immobilisations de 33,7 M$.

États financiers

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2025

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2025

Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. La direction est aussi responsable de toute autre information figurant dans le rapport annuel et elle doit veiller à ce que cette information concorde, le cas échéant, avec celle contenue dans les états financiers.

La direction tient un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour procurer une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés, et que les opérations sont effectuées conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, aux règlements applicables et aux autorisations parlementaires, et qu'elles sont comptabilisées correctement aux fins de la reddition de comptes sur l'utilisation des fonds publics. Il incombe à l'auditeur interne de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) d'évaluer son réseau de processus relatifs à la gestion des risques, au contrôle et à la gouvernance.

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

La vérificatrice générale du Canada effectue un audit indépendant, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, puis exprime une opinion sur les états financiers. Le rapport de l'auditeur indépendant est présenté ci-après.

Neil Parry
Président et chef de la direction par intérim

Nancy Fitchett, CPA, CA
Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers

Le 18 juin 2025

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports et du Commerce intérieur

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2025, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ACSTA au 31 mars 2025, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'ACSTA conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une

anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'ACSTA à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'ACSTA ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'ACSTA.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'ACSTA;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'ACSTA à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'ACSTA à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et ses règlements, les règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Mimma Venema, CPA, CA, CGA
Directrice principale

Ottawa, Canada
Le 18 juin 2025

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)	Au 31 mars 2025	Au 31 mars 2024
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	102 215 $	9 955 $
Clients et autres débiteurs (note 4)	80 371	130 036
Stocks	18 776	14 462
Dépenses payées d'avance	8 603	8 506
Actifs financiers dérivés	855	-
	210 820	162 959
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 5)	382 154	355 726
Immobilisations incorporelles (note 6)	12 879	14 160
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	16 664	17 059
Actif au titre des avantages du personnel (note 8)	64 809	57 088
Actifs financiers dérivés	59	-
	476 565	444 033
Total des actifs	**687 385 $**	**606 992 $**
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 12)	182 949 $	140 214 $
Retenues de garantie (note 12)	35	142
Obligations locatives (note 7)	3 263	2 389
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 10)	27 379	22 968
Passifs financiers dérivés (note 12)	58	82
	213 684	165 795
Passifs non courants		
Obligations locatives (note 7)	15 738	16 808
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	389 690	368 994
Passif au titre des avantages du personnel (note 8)	22 445	18 484
Revenu différé - services de contrôle - autres	4 571	-
Passifs financiers dérivés (note 12)	-	10
	432 444	404 296
Capitaux propres		
Surplus accumulé	41 257	36 901
Total des passifs et des capitaux propres	**687 385 $**	**606 992 $**

Éventualités (note 9) et engagements contractuels (note 13)
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration pour publication le 18 juin 2025 :

Thao Pham
Présidente du Conseil

Neil Parry
Président et chef de la direction par intérim

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)	Exercices clos le 31 mars	
	2025	2024
Charges		
Contrôle préembarquement	670 637 $	598 298 $
Contrôle des bagages enregistrés	172 283	166 242
Contrôle des non-passagers	150 960	155 190
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	5 011	4 670
Services généraux	60 447	55 847
Total des charges (note 11)	1 059 338	980 247
Autres (produits) charges		
Charges financières	683	515
Perte (gain) de change	82	(44)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	81	510
(Gain net) perte nette sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	(948)	104
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	-	65
Total des autres (produits) charges	(102)	1 150
Performance financière avant les produits et le financement public	1 059 236	981 397
Produits		
Produits financiers	3 459	3 061
Produits divers	53	18
Total des produits	3 512	3 079
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	1 002 116	932 092
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	48 201	42 984
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 242	2 058
Total du financement public (note 10)	1 053 559	977 134
Performance financière	(2 165) $	(1 184) $
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	6 521	2 956
Résultat global total	**4 356 $**	**1 772 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)	Surplus accumulé
Solde au 31 mars 2023	35 129 $
Performance financière	(1 184)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	2 956
Solde au 31 mars 2024	**36 901 $**

	Surplus accumulé
Solde au 31 mars 2024	36 901 $
Performance financière	(2 165)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	6 521
Solde au 31 mars 2025	**41 257 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)	Exercices clos le 31 mars	
	2025	2024
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(2 165) $	(1 184) $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 11)	50 610	45 285
Variation de l'actif/du passif net au titre des avantages du personnel	2 761	(88)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	81	510
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	(48 201)	(42 984)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(948)	104
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	(520)	(308)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	-	65
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 16)	77 636	(5 482)
	79 254	(4 082)
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	65 115	25 593
Acquisition d'immobilisations corporelles	(48 534)	(20 119)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(1 007)	(3 670)
	15 574	1 804
Activités de financement		
Paiements de capital sur les obligations locatives	(2 568)	(1 552)
	(2 568)	(1 552)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	92 260	(3 830)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	9 955	13 785
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**102 215 $**	**9 955 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2025
(en milliers de dollars canadiens)

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

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

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes accédant, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que des biens en leur possession ou sous leur garde, ou des effets personnels ou bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport. L'ACSTA est aussi tenue de voir à ce que le contrôle de sûreté s'effectue de manière uniforme au Canada. Elle est également responsable des fonctions rattachées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports et du Commerce intérieur pourrait lui assigner, sous réserve des modalités que le ministre pourrait établir. L'ACSTA doit exercer ses responsabilités dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs.

À cette fin, l'ACSTA fournit des services de contrôle dans les quatre secteurs suivants :

Contrôle préembarquement (CPE)
Le contrôle de tous les 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)
Le 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)
La gestion du système qui utilise des lecteurs biométriques de l'iris et des empreintes digitales pour permettre aux non-passagers autorisés 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.

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.

L'ACSTA a déjà fourni des services de contrôle selon le principe de recouvrement des coûts à certains aéroports. En 2024-2025, l'ACSTA a signé un protocole d'entente avec l'Aéroport métropolitain de Montréal pour appuyer le lancement prochain de ses activités commerciales.

L'ACSTA est en conformité avec l'instruction donnée par le gouverneur en conseil (décret C.P. 2019-783), aux termes de l'article 89 de la LGFP, qui renferme certains principes concernant les régimes de retraite de l'ACSTA.

La politique sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de l'ACSTA est conforme à l'instruction (décret C.P. 2015-1114) qui lui a été donnée, en vertu de l'article 89 de la LGFP. L'instruction exige que les politiques, guides et pratiques de l'ACSTA en matière de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements concordent avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de manière à respecter ses obligations juridiques.

L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur le bénéfice aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est cependant assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), qui régit la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH). L'ACSTA est également assujettie à toutes les taxes de vente provinciales (TVP) applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène ses activités. L'ACSTA est un fournisseur inscrit aux fins de la TPS/TVH. À ce titre, elle est tenue de percevoir et de remettre les taxes sur les services taxables fournis aux parties externes et à ses régimes de retraite.

2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes IFRS publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) et approuvées par le Conseil des normes comptables du Canada (CNC).

Les états financiers ont été préparés selon la méthode du coût historique, sauf dans les cas permis ou requis par les IFRS, comme l'explique la note sur le résumé des informations significatives sur les méthodes comptables. Le coût historique est généralement fondé sur la juste valeur de la contrepartie donnée en échange des biens et services à la date de la transaction.

3. Résumé des informations significatives sur les méthodes comptables

(a) Utilisation d'estimations et de jugements

La préparation des états financiers en conformité avec les IFRS demande à la direction de poser des jugements, d'établir des estimations et d'avancer des hypothèses en se basant sur ce qu'elle connaît. Ces décisions affectent les montants présentés et les informations fournies dans les états financiers et les notes complémentaires. Les résultats réels pourraient différer des jugements, des estimations et des hypothèses.

Pour établir ses estimations et avancer ses hypothèses, la direction se fonde sur de l'information venant de l'extérieur et des conditions observables, autant que possible, qui sont complétées par une analyse effectuée en interne, s'il y a lieu. Ces estimations et ces hypothèses ont été appliquées de la même manière qu'au cours des périodes antérieures. Il n'y a pas d'engagements, d'événements ou d'incertitudes susceptibles d'avoir une incidence significative, à la connaissance de la direction, sur les méthodes ou les hypothèses utilisées pour établir les estimations présentées dans les états financiers.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement par la direction, et les changements à ces estimations sont comptabilisés de manière prospective dans la période du changement, si le changement n'affecte que cette période, ou dans la période du changement et les périodes ultérieures si celles-ci sont également concernées par le changement.

Les estimations et hypothèses essentielles utilisées pour la préparation de ces états financiers sont notamment :

- note 3(b), note 3(c), note 5 et note 6 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles concernent leur durée d'utilité et la valeur des travaux en cours. La principale estimation utilisée pour les immobilisations incorporelles concerne leur durée d'utilité. Pour établir la durée d'utilité attendue de ces actifs, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les tendances observées dans son domaine d'activités et des facteurs internes, tels que l'évolution des technologies et les attentes relatives à la période de service des actifs. Des changements aux estimations de la durée d'utilité affecteraient les charges futures au titre de l'amortissement et les valeurs comptables futures des actifs. Pour déterminer la valeur des travaux en cours, l'ACSTA prend en compte les estimations fournies par des experts internes. Des changements à l'état d'avancement affecteraient les fournisseurs et autres créditeurs et les valeurs des actifs.

- note 3(e) et note 7 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Les principales estimations utilisées pour les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives concernent la détermination du taux d'emprunt marginal appliqué pour calculer la valeur actualisée des paiements de loyers lorsque le taux d'intérêt implicite du contrat de location ne peut pas être déterminé facilement. Comme l'ACSTA n'a pas de pouvoir d'emprunt et qu'en pratique, elle ne bénéficie pas de taux d'emprunt facilement observables qui ont été approuvés ou accordés par une institution financière, elle détermine son taux d'emprunt marginal en se fondant sur le taux des obligations à coupon zéro de la Banque du Canada, l'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats. L'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats sont fondés sur la courbe de rendement accessible au public des organismes canadiens ayant une cote de la catégorie investissement. Le taux appliqué par l'ACSTA pour actualiser les paiements de loyers repose aussi sur la durée des contrats identifiés.

- note 3(g) et note 8 – Avantages du personnel

Les principales estimations relatives aux avantages du personnel touchent le taux d'actualisation, le taux de mortalité, le taux d'inflation, le taux d'augmentation de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux. Pour poser ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, l'expertise de ses actuaires et les conditions et taux actuels du marché. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des régimes d'avantages du personnel, ainsi que la performance financière et les autres éléments du résultat global. Une analyse de sensibilité des changements aux principales hypothèses est présentée à la note 8.

Les jugements essentiels posés par la direction au moment de préparer les états financiers sont notamment :

- note 3(e) et note 7 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Des jugements doivent être portés pour déterminer s'il existe une certitude raisonnable que des options de prolongation ou de résiliation des contrats qui contiennent un contrat de location seront exercées. Pour ce faire, la direction tient compte d'un certain nombre de facteurs, notamment la nature des activités de l'ACSTA, la proximité d'autres emplacements, les tendances historiques en matière de prolongation des contrats, les conditions du marché, les améliorations locatives apportées récemment et les clauses de résiliation propres aux contrats.

Il faut porter des jugements pour déterminer si les paiements de loyers variables correspondent à des paiements fixes en substance. Les paiements de loyers fixes en substance sont des paiements qui, même si leur forme peut comporter une variabilité, sont en substance inévitables. Ces paiements sont pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative. Pour déterminer si des paiements variables sont des paiements fixes en substance, l'ACSTA examine les contrats de location en vue de déterminer la nature des paiements, plus particulièrement si des paiements sont susceptibles de faire l'objet d'ajustements en fonction des coûts engagés ou si des paiements sont fondés sur des services dont la nature est variable.

(b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles comprennent le matériel de contrôle, le matériel pour l'utilisation de la CIZR, le matériel informatique, électronique et autre, les améliorations locatives et les travaux en cours.

Comptabilisation et évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après déduction du cumul des amortissements, à l'exception des travaux en cours qui sont comptabilisés au coût, mais dont l'amortissement ne débute qu'au moment où l'actif est prêt à être mis en service. Le coût comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition et à l'installation des immobilisations corporelles, y compris les coûts d'intégration rattachés à leur installation dans les aéroports pour les amener dans l'état où ils doivent se trouver aux fins de leur utilisation prévue. Ces coûts comprennent des systèmes de convoyeur, plateformes et autres structures requis pour relier le matériel de contrôle aux infrastructures aéroportuaires.

La valeur comptable d'une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie. Les gains réalisés et les pertes subies à la sortie d'une immobilisation corporelle, qui sont comptabilisés dans la performance financière, sont déterminés en faisant la différence entre le produit obtenu de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable.

Coûts ultérieurs

Les coûts ultérieurs sont incorporés à la valeur comptable des immobilisations corporelles ou comptabilisés en tant qu'actif distinct, le cas échéant, seulement s'il est probable que l'ACSTA bénéficie d'avantages économiques futurs associés à cet élément et que le coût de l'élément puisse être évalué de façon fiable. Les coûts de l'entretien courant des immobilisations corporelles sont comptabilisés dans la performance financière au moment où ils sont engagés.

Amortissement

L'amortissement est calculé selon le mode linéaire sur la durée d'utilité estimée des immobilisations corporelles.

Catégories d'actif	Durée d'utilité
Matériel de CPE	10 à 15 ans
Matériel de CBE	10 à 15 ans
Matériel de CNP	10 à 15 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Matériels informatique, électronique et autre	5 à 10 ans

Les améliorations locatives sont amorties selon le mode linéaire sur la durée la plus courte entre la durée du contrat de location et la durée d'utilité estimée des améliorations locatives.

Les méthodes d'amortissement, les durées d'utilité estimées et les valeurs résiduelles sont examinées au moins une fois par année.

(c) Immobilisations incorporelles

Le coût attribuable à l'achat et à la préparation, en vue de leur utilisation, de licences d'utilisation de logiciels acquises séparément est inscrit à l'actif.
Certains coûts relatifs au développement de logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois qu'un projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les coûts de développement qui sont directement attribuables à la conception et à la mise à l'essai de logiciels identifiables et uniques qui sont contrôlés par l'ACSTA sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères suivants sont respectés :

- la faisabilité technique de l'achèvement du logiciel en vue de sa mise en service est démontrée;
- la direction a l'intention d'achever le logiciel et de le mettre en service;
- la capacité d'utiliser le logiciel est démontrée;
- la façon dont le logiciel générera des avantages économiques futurs probables peut être démontrée;
- des ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement du logiciel et le mettre en service sont disponibles;
- les dépenses attribuables au logiciel au cours de son développement peuvent être évaluées avec fiabilité.

Les coûts incorporables dans le coût d'un actif comprennent les coûts internes et externes, mais sont limités à ceux qui sont directement attribuables au projet. Tous les autres coûts relatifs au développement ou à l'entretien de logiciels sont comptabilisés en charges au moment où ils sont engagés.

Les immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire sur leur durée d'utilité estimée qui varie de cinq à quinze ans.

(d) Dépréciation

Les actifs de l'ACSTA ne génèrent pas de flux de trésorerie. Au contraire, tous les actifs interagissent pour appuyer les activités obligatoires de l'ACSTA, qui sont principalement financées par des crédits parlementaires. Les niveaux globaux des flux de trésorerie, fournis par le financement budgétaire, reflètent les exigences et les décisions en matière de politique publique. Par conséquent, l'ACSTA est considérée comme étant une UGT.

Au cours de chaque période de présentation de l'information financière, les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont passées en revue pour déterminer s'il existe un quelconque indice de dépréciation. Les actifs sont évalués au niveau de l'UGT lorsqu'il n'est pas possible de le faire individuellement. Les immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont considérées comme étant dépréciées lorsqu'elles ne peuvent plus contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA.

(e) Contrats de location

Les contrats sont considérés comme des contrats de location lorsqu'ils confèrent le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie.

Actifs au titre du droit d'utilisation

Les actifs au titre du droit d'utilisation de l'ACTSA sont initialement évalués au coût en fonction des éléments suivants :

- le montant initial de l'obligation locative; et
- les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus.

L'actif au titre du droit d'utilisation est, par la suite, évalué au coût, diminué du cumul des amortissements. La valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation peut être réduite du montant des pertes de valeur, le cas échéant, et ajustée pour tenir compte de certaines réévaluations de l'obligation locative, s'il y en a.

L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti selon la méthode linéaire sur la période la plus courte de la durée du contrat de location ou de la durée d'utilité estimée du bien sous-jacent. La durée des contrats de location comprend toute option de prolongation si l'ACSTA a la certitude raisonnable qu'elle exercera cette option.

Obligations locatives

Les obligations locatives de l'ACTSA sont initialement évaluées à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, actualisée selon le taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, s'il est impossible de déterminer facilement ce taux, en appliquant le taux d'emprunt marginal de l'ACSTA, comme cela est indiqué dans la note 3(a).

L'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats sont fondés sur la courbe de rendement accessible au public des organismes canadiens ayant une cote de la catégorie investissement.

Les paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux et ne sont pas des paiements fixes en substances ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative, et par la suite, de l'actif au titre du droit d'utilisation. Ces paiements sont passés en charges dans la période où ils ont été engagés.

L'obligation locative est ultérieurement évaluée au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Elle fait l'objet d'une réévaluation dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- il y a un changement dans la durée du contrat, notamment dans l'évaluation de la certitude d'exercer une option de prolongation;
- il y a eu un changement dans les paiements en raison de la variation d'un indice ou d'un taux ou un changement dans les paiements attendus au titre d'une garantie de valeur résiduelle;
- un contrat de location est modifié et la modification n'est pas comptabilisée comme un contrat distinct.

Selon la nature et l'utilisation de ses actifs de droits d'utilisation, l'ACSTA a classé les biens sous-jacents dans les deux catégories suivantes : espaces à bureaux et centres de données. Pour la catégorie « espaces à bureaux », l'ACSTA comptabilise les composantes locatives et toutes les composantes non locatives des contrats comme une seule composante locative. Pour les biens de la catégorie « centres de données », l'ACSTA sépare les composantes non locatives des composantes locatives et les comptabilise séparément.

L'ACSTA ne comptabilise pas d'actifs au titre de droits d'utilisation ni d'obligations locatives pour les contrats à court terme dont la durée est de 12 mois ou moins ou les contrats de location de faible valeur. Les paiements de loyers associés à ces contrats sont comptabilisés en charges selon la méthode linéaire sur la durée du contrat.

(f) Instruments financiers

Actifs financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie et les débiteurs se rapportant aux services de contrôle supplémentaires et les services de contrôle dans les aéroports non désignés. Les autres débiteurs ne sont pas classés comme des actifs financiers non dérivés parce qu'ils ne constituent pas des droits contractuels, mais plutôt le résultat d'exigences légales imposées par le gouvernement fédéral et ses homologues provinciaux.

La trésorerie et les comptes débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et les services de contrôle dans les aéroports non désignés sont comptabilisés initialement à leur juste valeur. Ils sont par la suite évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. À chaque date de clôture, l'ACSTA évalue, de manière prospective, les pertes de crédit attendues sur tous les actifs financiers évalués au coût amorti.

L'ACSTA décomptabilise un actif financier non dérivé lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier sont soit perçus, sont arrivés à expiration ou sont transférés à une autre partie.

Passifs financiers non dérivés

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créditeurs et les retenues de garantie. Ces passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur plus les coûts de transaction directement imputables. Par la suite, ces passifs financiers sont évalués au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, résiliées ou expirées.

Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme conclus par l'ACSTA dans le but de gérer son exposition au risque de change, en ce qui concerne sa demande de crédits parlementaires. L'ACSTA n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

(g) Avantages du personnel

Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies

L'actif et le passif au titre des avantages du personnel présenté à l'état de la situation financière représentent, respectivement, l'excédent ou le déficit actuel de chacun des régimes de retraite à prestations définies et de l'autre régime à prestations définies de l'ACSTA. L'excédent ou le déficit est calculé en estimant le montant des avantages futurs acquis par les membres du personnel en contrepartie des services rendus dans l'exercice considéré et les exercices antérieurs. Les avantages futurs sont ensuite actualisés en appliquant un taux d'actualisation déterminé à la fin de la période afin d'établir leur valeur actualisée. L'obligation est constatée sur la période de service de l'employé déterminée actuariellement à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées. Dans la mesure où cela s'applique, la juste valeur des actifs des régimes est déduite de la valeur actualisée de l'obligation au titre des avantages futurs. Tout excédent résultant de ce calcul ne peut dépasser la valeur actualisée des avantages économiques disponibles sous forme de remboursements par les régimes ou de diminutions des cotisations futures aux régimes.

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

- le coût des services;
- les intérêts nets sur l'actif ou le passif net au titre des prestations définies;
- les frais administratifs;
- les réévaluations.

Le coût des services est calculé séparément pour chaque régime en utilisant la méthode des unités de crédit projetées, et des évaluations actuarielles à des fins comptables sont établies à la clôture de chaque exercice. Le coût des services rendus au cours de la période est comptabilisé en frais relatifs aux employés dans la performance financière. Les cotisations des membres sont comptabilisées en réduction du coût des services rendus de la période au cours de laquelle les services correspondants ont été rendus. Les frais administratifs portés en déduction des actifs des régimes au cours de la période ne comprennent pas les coûts de gestion des actifs, puisque ceux-ci sont déduits du rendement des actifs des régimes.

Le calcul des intérêts nets se fait en appliquant au passif ou à l'actif net au titre des prestations définies le taux utilisé pour actualiser l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi, compte tenu de la variation de l'actif ou du passif net au titre des prestations définies attribuable aux cotisations et paiements de prestations au cours de la période.

Les intérêts nets sont comptabilisés à titre de frais relatifs aux employés dans la performance financière.

Les réévaluations des régimes à prestations définies comprennent les écarts actuariels (gains ou pertes), le rendement des actifs des régimes (à l'exclusion des intérêts) et la variation de l'effet du plafond de l'actif (s'il y a lieu). Lorsqu'un régime capitalisé donne lieu à un actif net au titre des prestations de retraite, l'effet du plafond de l'actif pourrait être réévalué s'il est établi que l'excédent ne fournira pas d'avantages économiques futurs en ce qui concerne les coûts des services futurs. Ces avantages économiques futurs sont possibles en vertu des modalités des régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA, qui permettent à l'ACSTA de suspendre ses cotisations lorsque certains seuils de capitalisation sont atteints.

Les réévaluations des régimes à prestations définies sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global et ajoutées directement au surplus (déficit) accumulé sans être reclassées en performance financière dans une période ultérieure.

Régime d'avantages postérieurs à l'emploi à cotisations définies

Les cotisations de l'employeur au régime de retraite à cotisations définies sont comptabilisées en frais relatifs aux employés dans la performance financière lorsque les employés ont rendu les services ouvrant droit aux cotisations.

Indemnités de cessation d'emploi

Des indemnités de cessation d'emploi sont versées soit lorsque l'ACSTA décide de mettre fin à un emploi ou qu'un membre du personnel décide d'accepter une offre d'indemnités en échange de la cessation de son emploi. L'ACSTA comptabilise ces indemnités à la première des dates suivantes : la date à laquelle elle ne peut plus retirer son offre d'indemnités ou la date à laquelle les coûts de restructuration sont comptabilisés si les indemnités font partie d'un plan de restructuration. Si les indemnités doivent être versées plus de 12 mois après la clôture de la période, le passif est calculé en actualisant l'obligation pour déterminer sa valeur actualisée.

Avantages du personnel à court terme

Les avantages du personnel à court terme, tels que les salaires, les congés annuels et les primes, sont évalués sur une base non actualisée et comptabilisés en charges au fur et à mesure que les services correspondants sont rendus. Un passif est comptabilisé dans les fournisseurs et autres créditeurs pour le montant que l'ACSTA s'attend à payer lorsqu'elle a une obligation actuelle juridique ou implicite d'effectuer ces paiements du fait de services rendus par le passé par l'employé et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être établie.

(h) Provisions et éventualités

Une provision est comptabilisée lorsque l'ACSTA a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé; qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation; et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Dans les situations où le montant de l'obligation ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante ou que les sorties de trésorerie ne sont pas probables, un passif éventuel est indiqué.

Les passifs éventuels peuvent résulter d'une incertitude quant à l'existence d'une obligation, ou représenter un passif actuel dont le règlement n'est pas probable ou, dans de rares cas, une obligation dont le montant ne peut être évalué de manière fiable. Un passif est comptabilisé lorsque son existence est confirmée par un événement futur, que le règlement devient probable et qu'il est possible de l'évaluer de manière fiable.

Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers demandant le paiement de contreparties monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'il est probable qu'un litige résultant d'événements passés donne naissance à une obligation actuelle juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable. Si l'on peut déterminer de manière raisonnable que la sortie de trésorerie associée au litige se fera dans plus de 12 mois suivant la période considérée, la provision est déterminée en actualisant les flux de trésorerie futurs attendus à un taux qui reflète les appréciations actuelles du marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres au passif concerné.

Coûts de démantèlement

L'ACSTA a des obligations futures liées au traitement écologique de la sortie de certains matériels de contrôle et de la remise en état, à la fin des contrats de location, de locaux loués, selon les modalités convenues. Dans la mesure où il est probable que ces obligations entraînent une sortie d'avantages économiques, l'ACSTA comptabilise une provision pour passifs au titre du démantèlement et les coûts sont comptabilisés comme partie intégrante de la valeur comptable de l'actif sous-jacent et amortis sur la durée d'utilité estimée de cet actif.

Étant donné la nature des provisions et éventualités, des jugements et des estimations sont nécessaires pour déterminer l'existence et le montant d'une obligation.

(i) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Ils sont comptabilisés à titre de subventions publiques dans la performance financière sur une base systématique pour les périodes au cours desquelles l'ACSTA a passé en charges les coûts correspondants qui sont censés être compensés par les subventions.

Les crédits liés aux charges d'exploitation futures sont comptabilisés à titre de financement public différé lié aux charges d'exploitation et sont constatés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les charges correspondantes sont engagées. Les crédits utilisés pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles sont comptabilisés en tant que financement public différé lié aux dépenses en immobilisations et amortis selon la même méthode que les immobilisations connexes.

Lors de la sortie d'actifs amortissables financés par ces crédits, le solde du financement public différé qui est rattaché à ces actifs est comptabilisé dans la performance financière de la période au cours de laquelle la sortie a lieu.

Les crédits utilisés pour les paiements de loyers sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les paiements de loyers sont effectués.

Les crédits parlementaires non utilisés à la clôture de l'exercice sont périmés ou reportés aux exercices ultérieurs.

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Crédits parlementaires	59 665 $	120 663 $
TPS et TVH à recouvrer	12 248	7 906
Services de contrôle – autres	5 254	-
TVP à recouvrer	3 204	1 467
	80 371 $	**130 036 $**

Le Services de contrôle – autres s'applique au matériel de contrôle à l'appui d'un protocole d'entente sur le recouvrement des coûts.

5. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Matériels informatique, électronique et autre	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût au 1 avril 2024	167 117 $	663 845 $	20 611 $	3 429 $	27 992 $	7 177 $	16 175 $	906 346 $
Entrées	21 877	9 557	458	492	1 563	730	37 737	72 414
Sorties/ Radiations	(12 392)	(111)	(152)	(14)	(3 373)	(119)	(360)	(16 521)
Transferts	7 889	2 095	1 356	354	1 624	-	(13 318)	-
Coût au 31 mars 2025	184 491 $	675 386 $	22 273 $	4 261 $	27 806 $	7 788 $	40 234 $	962 239 $
Amortissement cumulé au 1 avril 2024	117 663 $	389 571 $	17 104 $	1 111 $	20 005 $	5 166 $	- $	550 620 $
Amortissement	7 883	32 523	675	635	3 144	685	-	45 545
Sorties/ Radiations	(12 388)	(100)	(152)	(14)	(3 307)	(119)	-	(16 080)
Amortissement cumulé au 31 mars 2025	113 158 $	421 994 $	17 627 $	1 732 $	19 842 $	5 732 $	- $	580 085 $
Valeur comptable au 31 mars 2025	**71 333 $**	**253 392 $**	**4 646 $**	**2 529 $**	**7 964 $**	**2 056 $**	**40 234 $**	**382 154 $**

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2025
(en milliers de dollars canadiens)

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Matériels informatique, électronique et autre	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût								
au 1 avril 2023	163,194	$ 658,885	$ 20,722	$ 3,332	$ 28,311	$ 8,009	$ 11,868	$ 894,321 $
Entrées	2,828	9,120	-	1,970	1,803	1,169	12,257	29,147
Sorties/ Radiations	(1,428)	(7,707)	(111)	(1,873)	(3,803)	(2,200)	-	(17,122)
Transferts	2,523	3,547	-	-	1,681	199	(7,950)	-
Coût								
au 31 mars 2024	167,117	$ 663,845	$ 20,611	$ 3,429	$ 27,992	$ 7,177	$ 16,175	$ 906,346 $
Amortissement cumulé								
au 1 avril 2023	113,594	$ 366,901	$ 16,563	$ 2,358	$ 20,697	$ 6,953	$ -	$ 527,066 $
Amortissement	5,372	30,204	652	395	3,069	410	-	40,102
Sorties/ Radiations	(1,303)	(7,534)	(111)	(1,642)	(3,761)	(2,197)	-	(16,548)
Amortissement cumulé								
au 31 mars 2024	117,663	$ 389,571	$ 17,104	$ 1,111	$ 20,005	$ 5,166	$ -	$ 550,620 $
Valeur comptable au 31 mars 2024	**49,454**	**$ 274,274**	**$ 3,507**	**$ 2,318**	**$ 7,987**	**$ 2,011**	**$ 16,175**	**$ 355,726 $**

6. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels généré à l'interne	En développement	Total
Coût au 1 avril 2024	13 857 $	16 760 $	89 $	30 706 $
Entrées	16	400	613	1 029
Transferts	33	57	(90)	-
Coût au 31 mars 2025	13 906 $	17 217 $	612 $	31 735 $
Amortissement cumulé au 1 avril 2024	6 789 $	9 757 $	- $	16 546 $
Entrées	994	1 316	-	2 310
Amortissement cumulé au 31 mars 2025	7 783 $	11 073 $	- $	18 856 $
Valeur comptable au 31 mars 2025	**6 123 $**	**6 144 $**	**612 $**	**12 879 $**

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels généré à l'interne	En développement	Total
Coût au 1 avril 2023	10 538 $	20 442 $	- $	30 980 $
Amortissement	3 334	303	89	3 726
Radiations	(15)	(3 985)	-	(4 000)
Coût au 31 mars 2024	13 857 $	16 760 $	89 $	30 706 $
Amortissement cumulé au 1 avril 2023	5 989 $	12 159 $	- $	18 148 $
Amortissement	814	1 583	-	2 397
Radiations	(14)	(3 985)	-	(3 999)
Amortissement cumulé au 31 mars 2024	6 789 $	9 757 $	- $	16 546 $
Valeur comptable au 31 mars 2024	**7 068 $**	**7 003 $**	**89 $**	**14 160 $**

7. Contrats de location

Actifs au titre de droits d'utilisation

Le rapprochement des actifs au titre de droits d'utilisation se présente comme suit :

	Espaces à bureaux	Centres de données	Total
Solde au 1 avril 2024	16 377 $	682 $	17 059 $
Entrées	2 667	-	2 667
Diminutions	(307)	-	(307)
Amortissement	(2 545)	(210)	(2 755)
Solde au 31 mars 2025	**16 192 $**	**472 $**	**16 664 $**
Solde au 1 avril 2023	12 688 $	893 $	13 581 $
Entrées	6 264	-	6 264
Amortissement	(2 575)	(211)	(2 786)
Solde au 31 mars 2024	**16 377 $**	**682 $**	**17 059 $**

Obligations locatives

L'ACSTA a pris en compte les options de prolongation pour évaluer ses obligations locatives lorsqu'elle avait la certitude raisonnable de les exercer.

Le rapprochement des obligations locatives se présente comme suit :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 197 $	14 485 $
Entrées	2 667	6 264
Paiements de loyers (note 10)	(3 242)	(2 058)
Charges financières	674	506
Diminutions	(307)	-
Réévaluation au titre du taux de change	12	-
Solde à la clôture de l'exercice	**19 001 $**	**19 197 $**
Solde à la clôture de l'exercice		
Partie courante	3 263 $	2 389 $
Partie non courante	15 738 $	16 808 $

L'ACSTA a comptabilisé les charges suivantes qui ne sont pas incluses dans l'évaluation des obligations locatives :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Paiements de loyers variables[1]	2 486 $	1 737 $
Contrats de location à court terme	166	423
Contrats de location de faible valeur	49	48
Autres frais de location (note 11)	**2 701 $**	**2 208 $**

[1] Les paiements de loyers variables comprennent les frais d'exploitation, les impôts fonciers, les assurances et les autres frais liés aux services.

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 5 943 $ (4 266 $ en 2024).

Le tableau ci-après présente une analyse des échéances des flux de trésorerie non actualisés pour les obligations locatives :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Moins d'un an	5 957 $	4 998 $
D'un à cinq ans	10 257	12 658
Plus de cinq ans	471	757
	16 685 $	**18 413 $**

8. Avantages du personnel

Aperçu des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

L'ACSTA a trois régimes d'avantages postérieurs à l'emploi :

- un régime de retraite enregistré (RRE) qui est enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières du Canada et de l'Agence du revenu du Canada (ARC) et qui comporte une composante à prestations définies et une composante à cotisations définies;
- un régime de retraite supplémentaire (RRS) qui complète la composante à prestations définies du RRE pour les prestations qui sont limitées aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et qui est capitalisé selon une convention de retraite réglementée par l'ARC; et
- un autre régime à prestations définies (ARPD) comprenant un régime d'assurance-vie, et des prestations pour soins médicaux et dentaires admissibles.

Les régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA englobent la composante à prestations définies du RRE et le RRS. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à la pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Le régime de retraite à cotisations définies de l'ACSTA correspond à la composante à cotisations définies du RRE. Au moment de la retraite, tous les employés à temps plein et temps partiel nommés pour une période indéterminée, qui touchent une pension immédiate, sont admissibles à l'ARPD. Les membres du régime de retraite à cotisations définies doivent être âgés de 60 ans et compter au moins deux années de service pour être admissibles à l'ARPD.

Les fonds des régimes de retraite à prestations définies sont détenus dans des fiducies indépendantes, séparées légalement de l'ACSTA. Les prestations sont versées directement par les fiducies. Les cotisations de l'employeur et des employés aux régimes de retraite à prestations définies sont versées conformément aux dispositions des régimes. En outre, les cotisations sont établies à partir d'évaluations actuarielles, conformément aux lois applicables. Depuis le 1er juillet 2013, les régimes à prestations définies ne sont plus offerts aux nouveaux employés.

À compter du 1 juillet 2024, l'ARC, conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* et au niveau de financement du régime, a exigé que l'ACSTA impose un congé obligatoire de cotisation de l'employeur au RREPA (volet à prestations définies seulement).

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés embauchés le ou après le 1er juillet 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires qui sont complétées d'un apport de l'employeur à différents niveaux selon le nombre d'années de service. L'obligation financière de l'ACSTA se limite à verser des cotisations équivalentes à celles des employés, conformément aux dispositions du régime.

Risques posés par les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

Les régimes à prestations définies exposent l'ACSTA à des risques actuariels, comme le risque d'inflation, le risque de taux d'intérêt, le risque d'investissement, le risque lié à la longévité, le risque lié aux demandes d'indemnisation pour des soins de santé et le risque lié à l'évolution des salaires. Par ailleurs, étant donné que les régimes de retraite à prestations définies sont désormais fermés, les coûts des services futurs vont augmenter au fur et à mesure du vieillissement des membres. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts ont également fait augmenter les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par le *Règlement de l'impôt sur le revenu*. L'ACSTA a obtenu une exonération de l'ARC lui permettant d'excéder le seuil jusqu'au 31 décembre 2026.

Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

Le rapprochement entre d'une part les actifs, les passifs et l'excédent (le déficit) au titre des régimes à prestations définies et d'autre part l'actif ou le passif net au titre des avantages du personnel présenté à l'état de la situation financière se présente comme suit pour les exercices clos le :

	31 mars					
	RRE		RRS		ARPD	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	274 843 $	254 821 $	9 008 $	8 131 $	- $	- $
Éléments inclus dans la performance financière						
Produits d'intérêts	13 428	12 544	442	401	-	-
Frais administratifs	(325)	(325)	(25)	(25)	-	-
Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global						
Gains de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	12 590	4 988	283	471	-	-
Autre						
Cotisations de l'ACSTA	1 093	4 065	481	207	279	252
Cotisations des membres des régimes	2 737	2 895	29	26	-	-
Prestations payées et transferts	(6 101)	(4 145)	(217)	(203)	(279)	(252)
Solde à la clôture de l'exercice	**298 265 $**	**274 843 $**	**10 001 $**	**9 008 $**	**- $**	**- $**
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	219 411 $	204 387 $	7 352 $	6 461 $	18 484 $	16 544 $
Éléments inclus dans la performance financière						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 196	4 982	122	130	528	484
Charges d'intérêts	11 004	10 288	362	321	922	826
Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global						
Pertes/(gains) de réévaluation :						
Pertes actuarielles dus à des changements dans les hypothèses démographiques	9 219	-	468	-	573	-
(Gains)/pertes actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	(2 921)	398	266	10	2 214	880
(Gains)/pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(3 671)	606	201	607	3	2
Autre						
Cotisations des membres des régimes	2 737	2 895	29	26	-	-
Prestations payées et transferts	(6 101)	(4 145)	(217)	(203)	(279)	(252)
Solde à la clôture de l'exercice	**234 874 $**	**219 411 $**	**8 583 $**	**7 352 $**	**22 445 $**	**18 484 $**
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	**63 391 $**	**55 432 $**	**1 418 $**	**1 656 $**	**(22 445) $**	**(18 484) $**

	31 mars 2025	31 mars 2024
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	63 391 $	55 432 $
RRS	1 418	1 656
	64 809	57 088
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(22 445)	(18 484)
	(22 445)	(18 484)
Avantages du personnel - actif net à la clôture de l'exercice	**42 364 $**	**38 604 $**

Coûts des avantages du personnel

Les composantes des coûts des avantages du personnel se présentent comme suit pour les exercices clos le :

	31 mars							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Coût (produit) des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 196 $	4 982 $	122 $	130 $	528 $	484 $	5 846 $	5 596 $
Frais administratifs	325	325	25	25	-	-	350	350
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	11 004	10 288	362	321	922	826	12 288	11 435
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(13 428)	(12 544)	(442)	(401)	-	-	(13 870)	(12 945)
	3 097 $	**3 051 $**	**67 $**	**75 $**	**1 450 $**	**1 310 $**	**4 614 $**	**4 436 $**
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	12 590 $	4 988 $	283 $	471 $	- $	- $	12 873 $	5 459 $
Pertes actuarielles	(2 627)	(1 004)	(935)	(617)	(2 790)	(882)	(6 352)	(2 503)
	9 963 $	**3 984 $**	**(652) $**	**(146) $**	**(2 790) $**	**(882) $**	**6 521 $**	**2 956 $**

Le coût des prestations définies est comptabilisé dans les frais relatifs aux employés à la note 11 et réparti entre les charges des programmes dans l'état du résultat global.

Composition des actifs des régimes

Les actifs des régimes à prestations définies, évalués à la juste valeur au 31 mars, se répartissent comme suit :

	RRE		RRS		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Fonds d'investissement						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	36 741 $	40 848 $	2 045 $	1 617 $	38 786 $	42 465 $
Fonds de titres de capitaux propres américains	55 788	-	1 987	1 916	57 775	1 916
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	53 635	108 238	1 930	1 736	55 565	109 974
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	90 843	95 459	-	-	90 843	95 459
Immobilier	31 169	30 298	-	-	31 169	30 298
Infrastructure	29 924	-	-	-	29 924	-
Compte d'impôts remboursables de l'ARC	-	-	4 039	3 739	4 039	3 739
Trésorerie et équivalents de trésorerie[1]	165	-	-	-	165	-
Total des actifs à la clôture de l'exercice	**298 265 $**	**274 843 $**	**10 001 $**	**9 008 $**	**308 266 $**	**283 851 $**

[1] La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués de dépôts en transit.

La juste valeur de l'ensemble des actions, des titres de créances, des titres immobiliers et des infrastructures cotées en bourse est déterminée en fonction des cours du marché sur les marchés actifs. Les actifs détenus par l'ARC dans le compte d'impôts remboursables sont détenus dans un compte ne portant pas intérêt. La juste valeur est basée sur les montants transférés dans le compte d'impôts remboursables de l'ARC.

Une étude de modélisation des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs de la composante à prestations définies du RRE et de dégager une structure optimale de placement afin de maximiser le rendement des placements tout en réduisant au minimum le risque associé à la fluctuation des passifs au titre des prestations définies découlant de la variation des taux d'intérêt. Comme l'obligation a des caractéristiques semblables à celles des titres de créance, la réduction partielle du risque de la position financée est réalisée au moyen d'investissements dans des titres de créance, tandis que d'autres types de placements sont sélectionnés pour augmenter le rendement du régime. Le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation s'en trouve réduit sans que le rendement futur des placements en soit affecté.

Hypothèses actuarielles et analyse de sensibilité

Les hypothèses actuarielles qui servent à établir la valeur actualisée des obligations représentent les meilleures estimations de la direction. Elles sont établies selon les attentes par rapport au marché, à la clôture de l'exercice, pour la période pendant laquelle les obligations doivent être réglées. Les moyennes pondérées des principales hypothèses utilisées pour établir les passifs de l'ACSTA sont les suivantes :

	RRE		RRS		ARPD	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	4,80 %	4,90 %	4,80 %	4,90 %	4,80 %	4,90 %
Taux de croissance de la rémunération (1 avril)						
2024	S.O.	5,50 %	S.O.	5,50 %	S.O.	5,50 %
2025 et au-delà	3,50 %	4,00 %	3,50 %	4,00 %	3,50 %	4,00 %
Taux d'inflation (année civile)						
2024	S.O.	2,50 %	S.O.	2,50 %	S.O.	2,50 %
2025 et au-delà	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité[1 & 2]	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %
Taux d'inflation (année civile)						
2023	S.O.	3,70 %	S.O.	3,70 %	S.O.	3,70 %
2024	2,50 %	2,20 %	2,50 %	2,20 %	2,50 %	2,20 %
2025 et au-delà	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					4,98 %	5,00 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					3,93 %	3,92 %
Année d'atteinte du taux ultime					2040	2040

[1] 2025 : Table de mortalité des retraités canadiens 2014 pour le secteur public, projetée avec l'échelle d'amélioration MI-2024 (chargement 100 % pour les hommes et 95 % pour les femmes).
[2] 2024 : Table de mortalité des retraités canadiens 2014 pour le secteur public, projetée avec l'échelle d'amélioration CPM-B

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2025, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Augmentation (diminution) des passifs au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1 %	(43 668) $
Diminution du taux d'actualisation	1 %	57 404
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	13 870
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(12 133)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	37 975
Diminution du taux d'inflation	1 %	(30 783)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 811
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(6 130)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	3 599
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(2 788)

L'analyse de sensibilité n'illustre peut-être pas la variation réelle des passifs au titre des prestations définies puisqu'il est improbable que les hypothèses changent de manière, certaines pouvant être corrélées.

Cotisations futures prévues

En vertu des lois et des règlements en vigueur, le RRE de l'ACSTA doit faire l'objet d'une évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation une fois par année, à moins que le ratio des actifs de solvabilité du régime aux passifs de solvabilité soit d'au moins 1,2, auquel cas une évaluation ne serait exigée qu'aux trois ans. En cas d'un déficit de continuité ou de solvabilité, les organismes de réglementation exigent que des cotisations spéciales soient versées pendant un certain nombre de périodes futures.

Aucune disposition réglementaire ou législative n'oblige actuellement l'ACSTA à présenter une évaluation actuarielle de son RRS et de son ARPD. Toutefois, l'ACSTA a pour politique interne d'effectuer une évaluation actuarielle du RRS en même temps qu'elle procède à l'évaluation actuarielle de son RRE.

Les dates des dernières évaluations actuarielles aux fins de la capitalisation et des prochaines évaluations actuarielles requises sont les suivantes :

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2023	31 décembre 2024
RRS	31 décembre 2023	31 décembre 2024
ARPD	S.O.	S.O.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026 totaliseront 2 985 $, soit 286 $ au titre des cotisations de l'ACSTA et 2 699 $ au titre des cotisations des membres des régimes.

Les versements à effectuer à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime que ces versements s'élèveront à 453 $ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2026.

Au 31 mars 2025, la duration moyenne pondérée des passifs au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 18,7 ans (18,0 ans en 2024), de 17,2 ans (17,2 ans en 2024) et de 19,6 ans (18,9 ans en 2024).

Frais relatifs aux employés

Le tableau suivant détaille les frais relatifs aux employés pour les exercices clos le :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	73 779 $	65 450 $
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	4 614	4 436
Régimes de retraite à cotisations définies	1 787	1 499
Indemnités de cessation d'emploi	23	54
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	**80 203 $**	**71 439 $**

9. Provisions et éventualités

Divers recours, contrôles et poursuites ont été intentés ou déposés contre l'ACSTA. En raison de leur nature, ces montants comportent de nombreuses incertitudes, et le dénouement de chaque affaire n'est pas toujours prévisible. Au 31 mars 2025, les provisions ont été déterminées en fonction du résultat d'analyses internes, de consultations auprès d'experts externes en la matière et de tous les renseignements disponibles.

Provision

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2025, aucune provision n'a été comptabilisée.

Éventualités - Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer aux termes de contrats de location ainsi du retrait du matériels lié aux systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports du Canada, dont certaines composantes contiennent des matières dangereuses. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer au cours des prochains exercices, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs entre 2025-2026 et 2036-2037 (2024-2025 et 2036-2037 en 2024) est estimé à 3 123 $ (3 154 $ en 2024).

10. Financement public

Financement public

Les crédits parlementaires sont les suivants pour les exercices clos le :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Budget principal des dépenses	1 194 374 $	561 429 $
Budgets supplémentaires des dépenses	16 461	513 086
Total des crédits parlementaires votés	1 210 835	1 074 515
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours[1]	(33 720)	(45 945)
Crédits parlementaires inutilisés	(98 449)	(57 907)
Total des crédits parlementaires utilisés	**1 078 666 $**	**970 663 $**

[1] La demande de report de fonds qui était en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2024 a été approuvée au cours de l'exercice clos le 31 mars 2025.

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations sont les suivants pour les exercices clos le :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	1 006 527 $	935 807 $
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	68 897	32 798
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 242	2 058
Total des crédits parlementaires utilisés	**1 078 666 $**	**970 663 $**

Financement public différé

Le rapprochement du passif au titre du financement public différé se présente comme suit :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	22 968 $	19 253 $
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	1 006 527	935 807
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés dans la performance financière	(1 002 116)	(932 092)
Solde à la clôture de l'exercice	**27 379 $**	**22 968 $**
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	368 994 $	379 180 $
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	68 897	32 798
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations comptabilisé dans la performance financière	(48 201)	(42 984)
Solde à la clôture de l'exercice	**389 690 $**	**368 994 $**
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	**417 069 $**	**391 962 $**

11. Charges

L'état du résultat global présente les charges d'exploitation par activité de programme. Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation par catégorie principale pour les exercices clos le :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	826 512 $	763 816 $
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	10 637	12 984
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	6 661	5 563
	843 810	782 363
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	51 516	48 073
Formation et certification	1 568	768
CIZR	1 091	1 121
	54 175	49 962
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 8)	80 203	71 439
Frais de bureau et frais informatiques	12 613	13 740
Autres frais administratifs[1]	7 497	7 050
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires[2]	6 787	7 061
Autres frais de location (note 7)	2 701	2 208
Communications et sensibilisation du public	942	1 139
	110 743	102 637
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 5)	45 545	40 102
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	2 755	2 786
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 6)	2 310	2 397
	50 610	45 285
	1 059 338 $	**980 247 $**

[1] Les autres frais administratifs englobent les coûts d'assurance, de réseau et de téléphonie et l'entretien des installations.
[2] Les autres coûts liés aux affaires comprennent les frais de déplacement, les coûts et frais liés aux conférences et aux réunions, et les divers droits d'adhésion et frais d'association.

12. Juste valeur et risques découlant des instruments financiers

Juste valeur des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme qui sont évalués à la juste valeur sur une base récurrente. Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur utilisent une hiérarchie pour classer les données utilisées dans les techniques d'évaluation. La hiérarchie de la juste valeur accorde la plus haute priorité aux cours du marché et la plus faible priorité aux données non observables le niveau 1 étant le plus élevé et le niveau 3 étant le plus bas. Les instruments financiers dérivés de l'ACSTA sont classés comme étant de niveau 2 en fonction des données observables autre que les prix cotés.

La valeur comptable et la juste valeur des instruments financiers dérivés de l'ACSTA sont égales. La juste valeur est basée sur un modèle de flux de trésorerie actualisé reposant sur des données observables. Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux de la hiérarchie de la juste valeur au cours des exercices clos le 31 mars 2025 ou le 31 mars 2024.

Facteurs relatifs aux risques financiers

L'ACSTA est exposée à une variété de risques financiers : le risque de marché, le risque de liquidité et le risque de crédit.

Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des cours du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, c'est-à-dire le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du taux de change. L'ACSTA est exposée au risque de change pour ses fournisseurs et autres créditeurs libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien ($ CA), qui est la monnaie fonctionnelle de l'ACSTA. Ce risque découle surtout des transactions libellées en dollars américains ($ US). La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige qu'elle réduise au minimum le risque de change pour protéger la valeur des flux de trésorerie en monnaie étrangère, engagés et prévus, de l'incidence des fluctuations des taux de change. À cette fin, l'ACSTA a mis en œuvre une stratégie afin d'aider à atténuer ce risque en concluant des contrats de change à terme.

Le tableau qui suit présente l'exposition globale aux fluctuations de taux de change pour les montants comptabilisés dans les fournisseurs et autres créditeurs, libellés en $ US et l'équivalent en $ CA :

	$ US	$ CA
31 mars 2025	429 $	617 $
31 mars 2024	219	297

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de la performance financière de 31 $ (15 $ en 2024).

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à des passifs financiers qui sont à régler par la remise de trésorerie ou d'un autre actif financier. Le risque de liquidité est faible, car l'ACSTA ne possède pas d'instruments de créance à régler et reçoit régulièrement du financement du gouvernement du Canada. L'ACSTA gère son risque de liquidité en préparant et en surveillant des prévisions des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement anticipées. De plus, le Conseil d'administration examine et approuve les budgets d'exploitation et d'investissement de l'ACSTA.

Le tableau suivant résume les échéances contractuelles de ces passifs financiers :

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2025
Fournisseurs et autres créditeurs	125 660 $	57 234 $	55 $	182 949 $
Retenues de garantie	35	-	-	35
Passifs financiers dérivés[1]				
Règlement brut – rentrée de fonds	(5 252)	(11 730)	-	(16 982)
Règlement brut – sortie de fonds	5 255	11 785	-	17 040

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2025
Fournisseurs et autres créditeurs	122 154 $	18 060 $	- $	140 214 $
Retenues de garantie	135	7	-	142
Passifs financiers dérivés[1]				
Règlement brut – rentrée de fonds	(4 034)	(12 222)	(1 358)	(17 614)
Règlement brut – sortie de fonds	4 046	12 292	1 368	17 706

[1] Les passifs financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme de l'ACSTA.

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2024.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une contrepartie ne respecte pas ses obligations contractuelles, ce qui pourrait entraîner une perte financière pour l'ACSTA. Afin d'atténuer le risque de perte financière en cas de défaut de paiement, l'ACSTA a pour politique de consentir du crédit uniquement aux contreparties solvables. L'exposition au risque de l'ACSTA et la solvabilité de ses contreparties sont surveillées en permanence. S'il y a lieu, l'ACSTA établit une provision pour pertes de crédit qui correspond au montant des pertes de crédit attendues pour la durée de la vie des débiteurs.

L'ACSTA est exposée au risque de crédit en raison de sa trésorerie, des comptes clients pour les services de contrôle - autres et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2025 et au 31 mars 2024 correspondait à la valeur comptable de ces actifs. L'ACSTA minimise son risque de crédit en traitant uniquement avec des institutions financières de premier ordre avec de bonne réputation et, à ce titre, elle n'est pas soumise à une concentration importante du risque de crédit.

13. Engagements contractuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA conclut des engagements contractuels pour l'acquisition de biens et services. Ceux-ci doivent respecter les crédits autorisés et être assortis de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de mettre fin aux contrats, à sa discrétion et sans pénalité. Les engagements les plus importants concernent des contrats signés avec des fournisseurs de services de contrôle pour la fourniture de services de contrôle, ainsi qu'avec des fournisseurs pour l'entretien du matériel de contrôle et les pièces de rechange.

Le tableau ci-après présente les soldes, avant les taxes applicables, de ces engagements contractuels :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	3 898 210 $	4 691 037 $
Entretien du matériel et pièces de rechange	113 112	119 604
Immobilisations corporelles et incorporelles	48 722	41 914
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	17 244	24 232
Autre	13 603	20 000
Frais relatifs aux employés	9 262	14 654
	4 100 153 $	**4 911 441 $**

14. Transactions entre parties liées

L'ACSTA a conclu les transactions importantes suivantes avec des parties liées au cours de l'exercice.

Gouvernement du Canada, ses organismes et autres sociétés d'État

L'ACSTA appartient à part entière au gouvernement du Canada, et est liée par contrôle commun aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'ACSTA conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces transactions entre parties liées sont conclues aux mêmes conditions normales que celles qui s'appliquent à l'ensemble des particuliers et des sociétés.

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA, tels qu'ils sont présentés à la note 10. Des crédits parlementaires à recevoir sont inclus dans les clients et aux débiteurs, et sont présenté à la note 4.

Principaux dirigeants

Au 31 mars 2025, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les onze membres (dix en 2024) du Conseil d'administration et les six membres (cinq en 2024) de l'équipe de la haute direction.

La rémunération des membres du Conseil d'administration et des autres principaux dirigeants se détaille comme suit pour les exercices clos le :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	2 202 $	1 875 $
Avantages postérieurs à l'emploi	319	238
	2 521 $	**2 113 $**

Outre la rémunération ci-dessus, il n'y a aucune autre transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2025 ou le 31 mars 2024.

Transactions avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations, établies selon les évaluations actuarielles réalisées, telles qu'elles sont présentées à la note 8. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours des exercices clos le 31 mars 2025 ou 2024.

15. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) qui lui interdit généralement de contracter des emprunts. L'ACSTA dépend de crédits obtenus du Parlement pour honorer ses obligations financières et répondre à ses besoins stratégiques.

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. L'ACSTA gère son capital conformément aux directives pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, en prélevant du Trésor les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé depuis l'exercice clos le 31 mars 2024.

Le capital de l'ACSTA se compose de la trésorerie, des clients et autres débiteurs, des fournisseurs et autres créditeurs, des retenues de garantie courantes et des obligations locatives.

L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

16. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

La variation nette des soldes du fonds de roulement s'établit comme suit :

	31 mars 2025	31 mars 2024
Clients et autres débiteurs[1]	53 447 $	6 646 $
Stocks[2]	(3 422)	(2 735)
Dépenses payées d'avance	(97)	(672)
Fournisseurs et autres créditeurs[3]	23 220	(12 426)
Retenues de garantie[4]	-	(10)
Financement public différé lié aux charges d'exploitation	4 411	3 715
Revenu différé - services de contrôle - autres[5]	77	-
	77 636 $	**(5 482) $**

[1] La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 3 782 $ (7 205 $ en 2024) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

[2] La variation des stocks exclut un montant de 892 $ (308 $ en 2024) résultant de la réévaluation des stocks. Ce montant est inclus dans les autres transactions sans effet sur la trésorerie au tableau des flux de trésorerie.

[3] La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 19 515 $ (10 750 $ en 2024) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

[4] La variation des retenues de garantie exclut un montant de 107 $ (1 666 $ en 2024) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

[5] La variation des Revenu différés - services de contrôle - autres exclut un montant de 4 494 $ (0 $ en 2024) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

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, 6e 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