

Non classifié

Rapport annuel 2026

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
(ACSTA)



Table des matières

Profil de l'entreprise et activités obligatoires	2
Survol des résultats	4
Message de la présidente du Conseil d'administration.....	6
Message du président et chef de la direction	8
Mise en œuvre de notre Plan stratégique – Aperçu des activités	9
Appui des priorités du gouvernement du Canada	14
Profil des risques	16
Rendement organisationnel.....	18
Gouvernance de l'organisation	24
Rapport de gestion	30
États financiers	42

Reconnaissance territoriale

L'ACSTA reconnaît et affirme le lien sacré qui unit les peuples autochtones aux terres que tous les Canadiens considèrent comme leur foyer.

L'ACSTA renouvelle son engagement à améliorer les relations de nation à nation et à approfondir sa propre compréhension des peuples autochtones et de leurs cultures.

L'ACSTA reconnaît le territoire traditionnel, ancestral et non cédé de toutes les Premières Nations, des Métis et des Inuits qui considèrent cette terre comme leur foyer.

Ce faisant, l'ACSTA prend conscience de la manière dont l'organisation peut contribuer au processus de réconciliation.

Profil de l'entreprise et activités obligatoires

Mandat

L'ACSTA est une société d'État mandataire qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. 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'organisation remplit une mission essentielle en matière de sûreté en assurant la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises sur le réseau de transport aérien canadien et à l'échelle internationale, contribuant ainsi à la sécurité nationale et à la croissance économique. Jouant un rôle central dans le système d'aviation du Canada, l'ACSTA est chargée d'exécuter les quatre activités suivantes qui sont prévues dans son mandat :

Contrôle préembarquement (CPE)

Le contrôle de tous les passagers, ainsi que de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels, avant qu'ils entrent 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)

Le 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 principaux aéroports.

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

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 sommes les gardiens des fonds publics et nous agissons de manière éthique et transparente pour favoriser la responsabilité 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 tirons parti de nos forces et de notre expérience collective au profit de tous.
- **Inclusivité** : Dans tous les aspects de nos activités, le respect et l'inclusivité sont au cœur de notre approche. Nous sommes à l'avant-garde de la mise en œuvre de mesures concrètes, déterminés à offrir une expérience exempte d'obstacles à nos clients, à notre personnel et aux agents de contrôle tiers.

Responsabilité fondamentale

Conformément à la *Politique sur les résultats* du Conseil du Trésor, les sociétés d'État sont tenues de définir leurs responsabilités fondamentales afin d'étayer les rapports présentés au Parlement, notamment le Budget principal des dépenses, le Budget supplémentaire des dépenses et les Comptes publics. L'ACSTA a une responsabilité fondamentale, soit d'assurer un contrôle de sûreté efficace, efficient et uniforme dans les aéroports désignés.

Cadres législatifs et réglementaires

L'ACSTA est soumise à la fois à la législation nationale et aux normes internationales. En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada élabore des règlements en matière de sûreté aérienne, notamment le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, et met en place des mesures de sûreté qui déterminent les technologies et les procédures de contrôle autorisées. Les technologies de contrôle s'appuient sur des normes adoptées par des partenaires internationaux tels que la Transportation Security Administration des États-Unis et la Conférence européenne de l'aviation civile.

De plus, les activités de l'ACSTA sont régies par un ensemble d'instruments législatifs et réglementaires portant notamment sur l'accès à l'information, la protection des renseignements personnels, l'accessibilité, le multiculturalisme, la planification et la production de rapports, l'administration financière, l'équité en matière d'emploi, les langues officielles et le climat, ainsi que par les directives émises par le Conseil du Trésor du Canada applicables aux sociétés d'État.

Fret

Outre ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada pour effectuer le contrôle d'une quantité limitée de fret dans les petits aéroports dotés de capacités de contrôle, en utilisant les ressources, la technologie et les procédures existantes.

Récupération des coûts et autres aéroports désignés

De plus, l'ACSTA peut fournir des services de contrôle sur la base de la récupération des coûts aux aéroports désignés et non désignés, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports. En 2025-2026, l'ACSTA a signé une entente avec l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) afin de soutenir le lancement prochain des opérations commerciales. Comme l'aéroport MET n'est pas un aéroport désigné en vertu du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*, les services de contrôle seront fournis dans le cadre du mécanisme de recouvrement des coûts établi par la *Loi sur l'ACSTA*.

Survol des résultats

Au cours de 2025-2026, plus de 70 millions de passagers ont été contrôlés aux points de contrôle de sûreté de l'ACSTA; 96 % d'entre eux ont attendu moins de 15 minutes dans les principaux aéroports, et 91 % ont déclaré avoir vécu une expérience positive lors du contrôle. Ces résultats reflètent les progrès continus réalisés pour offrir aux passagers un contrôle de sûreté sécuritaire, efficace et fiable.

Des investissements accélérés dans la technologie et l'automatisation ont amélioré le parcours des passagers et renforcé l'efficacité du contrôle de sûreté. Cela comprenait le déploiement de 56 appareils de radioscopie à TDM dans neuf aéroports, la modernisation des points de contrôle, l'amélioration des capacités de détection et l'aide apportée aux passagers pour faciliter leur passage par le processus de contrôle.

Ces mises à niveau ont été complétées par des améliorations en matière d'accessibilité et de communication avec les passagers, notamment grâce à l'aide de facilitateurs bilingues. Des campagnes de communication ciblées et un site Web remanié ont été mis en place pour aider les passagers à mieux comprendre le processus de contrôle et à se préparer au voyage, leur permettant ainsi de passer les points de contrôle avec plus de facilité et de confiance. Ensemble, ces efforts ont favorisé la circulation sûre et fiable des personnes et des marchandises à travers le réseau de transport aérien canadien.

Derrière ces résultats, l'ACSTA a collaboré avec des partenaires du gouvernement et de l'industrie pour faire progresser des priorités clés, notamment le renforcement de la sûreté, la promotion de l'innovation et l'amélioration de l'expérience des passagers. Transports Canada, l'organisme de réglementation de l'ACSTA, a joué un rôle essentiel en facilitant les autorisations réglementaires, en appuyant les mesures d'allègement et en validant les nouvelles technologies de contrôle.

L'ACSTA a continué de renforcer et d'adapter son approche en matière de cybersécurité, en collaborant avec ses partenaires fédéraux pour faire face à l'évolution des menaces et réduire leurs répercussions potentielles.

Opérations de contrôle – En chiffres

- 89 aéroports désignés (71 en activité) à travers le pays;
- 111 points de contrôle préembarquement;
- Plus de 300 voies de contrôle préembarquement, dont :
 - 82 voies dotées d'un appareil de radioscopie à TDM;
 - 23 voies familiales et accessibles;
 - 12 voies pour les voyageurs vérifiés;
- 129 points de contrôle des bagages enregistrés et 114 points de contrôle pour les non-passagers;
- Plus de 9 300 membres du personnel de contrôle tiers et 175 postes de facilitateurs bilingues pour aider les voyageurs;

- 512 employés équivalents temps plein de l'ACSTA qui ont soutenu la prestation de programmes, la surveillance, la formation ainsi que le développement et le déploiement de technologies.

Mesures clés et progrès

- Obtention d'un financement supplémentaire pour l'exercice 2026-2027 grâce à une étroite collaboration avec les partenaires gouvernementaux, ce qui témoigne de la confiance accordée à la stratégie prospective de l'organisation;
- Dépassement des objectifs en matière d'efficacité de la sûreté, renforçant ainsi la solidité et la fiabilité du système de contrôle du Canada;
- Mise en place de solutions flexibles aux points de contrôle grâce à des déploiements pilotes du concept modulaire ACSTA Plus, améliorant ainsi l'efficacité opérationnelle et le débit de passagers aux points de contrôle où l'espace est limité;
- Déploiement de scanners corporels supplémentaires pour renforcer l'efficacité de la sûreté;
- Amélioration des communications de l'ACSTA et de la préparation des passagers grâce à des campagnes de communication et à la refonte du site Web, aidant ainsi les passagers à mieux comprendre le processus de contrôle et à se préparer pour leur voyage;
- Mise en œuvre d'outils d'analyse avancée et d'intelligence artificielle pour renforcer la surveillance et l'efficacité opérationnelle, notamment en matière de prévision du trafic et de modernisation des analyses de contrôle;
- Renforcement des capacités organisationnelles et de la préparation du personnel grâce à l'alignement des initiatives de perfectionnement en leadership, de formation, de bien-être et de reconnaissance, ainsi que de la planification des effectifs, sur les priorités stratégiques et les objectifs de diversité de l'ACSTA;
- Renforcement de la collaboration au sein de l'écosystème de l'aviation grâce à des stratégies actualisées de mobilisation des partenaires et à un meilleur partage des données;
- Amélioration des initiatives en matière d'accessibilité et d'inclusion grâce au déploiement de facilitateurs bilingues dans les principaux aéroports, à une collaboration ciblée avec les organisations de défense de l'accessibilité et à la publication du Plan d'accessibilité 2026-2029;
- Promotion et soutien de l'utilisation des deux langues officielles aux points de contrôle de sûreté et sur le lieu de travail grâce à la collaboration avec les communautés de langue officielle en situation minoritaire et à la mise en œuvre d'un plan d'action interne sur les langues officielles.

Message de la présidente du Conseil d'administration

Au nom du Conseil d'administration, j'ai le grand plaisir de vous présenter le Rapport annuel 2026 de l'ACSTA. L'ACSTA joue un rôle essentiel dans le système de transport aérien canadien en assurant la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises à l'échelle nationale et internationale.

En 2025-2026, l'ACSTA a contrôlé plus de 70 millions de passagers, dont 96 % ont attendu moins de 15 minutes dans les plus grands aéroports du Canada, 91 % ont déclaré avoir vécu une expérience positive lors du contrôle et 89 % ont exprimé leur confiance dans le contrôle de sûreté, dépassant ainsi les objectifs fixés. Ces résultats témoignent d'un système aérien sûr, efficace et fiable qui soutient l'économie canadienne en favorisant le commerce, le tourisme et la connectivité entre les communautés, dans un contexte de perturbations mondiales.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué de faire progresser son Plan stratégique tout en jetant les bases de l'avenir du contrôle de sûreté aérienne. Le Conseil d'administration a supervisé les investissements visant la modernisation des contrôles de sûreté, l'amélioration continue de la prestation des services et des opérations, ainsi que la préparation de l'organisation à faire face à l'évolution des risques et aux attentes croissantes en matière d'excellence du service. Nous nous engageons à soutenir un réseau aérien sûr, efficace, résilient, adaptable et qui jouit de la confiance des Canadiens.

L'innovation est restée au cœur du succès de l'ACSTA tout au long de 2025-2026. Les investissements dans les technologies de contrôle modernes, les outils numériques, la biométrie et la prise de décision fondée sur les données permettent de rationaliser les opérations. L'ACSTA continue de rechercher des gains d'efficacité dans ses opérations afin d'améliorer continuellement ses services aux voyageurs et de maintenir les plus hauts niveaux d'efficacité en matière de sûreté, tout en contribuant aux priorités du gouvernement du Canada. En améliorant la priorisation des ressources et l'échange d'informations au sein de l'écosystème aéronautique, l'organisation renforce sa capacité à répondre aux besoins actuels tout en se préparant aux exigences futures.

L'excellence du service, fondée sur le respect et l'inclusion, est une priorité fondamentale. Le Conseil d'administration a mis un accent particulier sur l'intégration de l'accessibilité dans les politiques, les programmes et la prestation de services, afin de favoriser un parcours exempt d'obstacles pour les passagers. La collaboration avec les personnes en situation de handicap et les organisations de défense de leurs droits, la publication du Plan d'accessibilité 2026-2029 de l'ACSTA et le soutien continu apporté aux passagers grâce à des initiatives telles que la présence de facilitateurs bilingues dans les principaux aéroports ont permis d'apporter des améliorations significatives pour les voyageurs.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à exprimer ma sincère gratitude aux partenaires du gouvernement et de l'industriel de l'ACSTA pour leur collaboration et leur engagement commun en faveur de la sûreté aérienne. Je tiens également à remercier mes collègues membres du Conseil d'administration et la haute direction de l'ACSTA pour leur dévouement et leur gestion avisée, ainsi que les employés de l'ACSTA et le personnel de contrôle de sûreté tiers qui assurent la mise en œuvre de notre mandat partout au pays.

Ensemble, nous soutenons l'importante mission de l'ACSTA, qui consiste à veiller à ce que le système de sûreté aérienne du Canada continue de protéger les voyageurs, de favoriser la croissance économique et de servir l'intérêt public.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thao Pham', with a stylized, cursive script.

Thao Pham
Présidente du Conseil d'administration

Message du président et chef de la direction

Je suis heureux de souligner une année marquée par un excellent rendement opérationnel et une efficacité soutenue en matière de sûreté à l'ACSTA. Ces résultats reflètent l'étroite intégration de la stratégie et de la prestation de services à l'échelle de l'organisation.

Chaque jour, nos opérations de contrôle contribuent à la sûreté des transports pour les voyageurs. Cette année, nous avons rempli notre mandat dans un environnement de plus en plus complexe et exigeant, marqué par une augmentation du nombre de passagers, ce qui souligne l'importance de l'excellence opérationnelle fondée sur la sûreté. Notre capacité à réagir efficacement repose sur une orientation stratégique élaborée au sein de l'ACSTA et mise en œuvre par le biais d'opérations rigoureuses et hautement performantes.

Tout au long de l'année, l'ACSTA a affiché un rendement solide dans un contexte marqué par une augmentation du nombre de passagers et des attentes accrues en matière de sûreté. Les opérations de contrôle ont permis d'accueillir plus de 70 millions de voyageurs à travers le pays, 96 % des passagers ayant attendu moins de 15 minutes dans les aéroports les plus fréquentés du Canada.

L'ACSTA a réalisé des progrès exceptionnels dans la modernisation des contrôles préembarquement grâce au déploiement de la technologie de radioscopie à TDM, dépassant le nombre d'appareils dont le déploiement était prévu pour l'année. Cette transition a renforcé les capacités de détection, rationalisé les opérations aux points de contrôle et réduit la nécessité pour les passagers de retirer des articles de leurs bagages, contribuant ainsi à fluidifier le flux de passagers et à augmenter le débit.

Les partenariats restent essentiels au succès de l'ACSTA. Une collaboration étroite avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et les fournisseurs de services de contrôle a permis une exécution opérationnelle efficace, une harmonisation réglementaire et un meilleur partage des données. Ces relations favorisent une meilleure prise de décision, une coordination améliorée pendant les périodes de pointe, ainsi qu'une transparence et une responsabilisation accrues dans l'ensemble du système aérien.

Le statut de société d'État de l'ACSTA favorise l'efficacité opérationnelle, la responsabilisation et l'excellence, tout en offrant la souplesse nécessaire pour s'adapter à l'évolution des enjeux et investir là où l'impact est le plus important. Cette approche favorise des résultats constants, un rendement élevé et les normes les plus élevées en matière de sûreté aérienne.

Avant tout, le rendement de l'ACSTA a été rendu possible grâce au dévouement et au professionnalisme de son personnel. Je tiens à exprimer ma sincère gratitude à nos employés et au personnel de contrôle tiers partout au pays qui assurent chaque jour les services de contrôle de sûreté. Leur dévouement, leur capacité d'adaptation et leur souci du service soulignent à quel point l'excellence opérationnelle, soutenue par un mandat stratégique clair, produit des résultats tangibles pour les passagers.



Neil Parry
Président et chef de la direction (par intérim)

Mise en œuvre de notre Plan stratégique – Aperçu des activités

En 2025-2026, la dynamique et la transformation ont continué de marquer les activités de l'ACSTA, l'accent étant mis sur le renforcement de l'efficacité de la sûreté, l'amélioration de l'expérience des passagers et l'optimisation de l'efficacité opérationnelle. Les efforts déployés comprenaient des améliorations de l'expérience des passagers, des investissements dans son personnel et des progrès en matière d'innovation prospective qui façonneront l'avenir de la sûreté aérienne.

Ces efforts ont permis à l'ACSTA de passer de la planification à l'action et ont renforcé sa capacité à répondre à des demandes en constante évolution.

L'aperçu suivant met en évidence les activités menées dans le cadre des quatre piliers stratégiques définis dans le [Plan stratégique](#) de l'ACSTA.

Promouvoir un écosystème intégré pour l'aviation

La collaboration au sein de l'écosystème de l'aviation a permis d'offrir aux passagers un parcours plus fluide et plus inclusif. En collaboration avec Transports Canada, des partenaires du secteur et des fournisseurs tiers, ainsi qu'avec des organismes tels que le Commissariat aux langues officielles, le Bureau du dirigeant principal de l'accessibilité, l'Office des transports du Canada, le Centre de la sécurité des télécommunications, l'Association canadienne des chefs de police, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Service de protection parlementaire, les priorités communes ont été renforcées dans les domaines de la sûreté, de l'accessibilité et de la prestation des services. Ce modèle de partenariat intégré est essentiel dans un environnement mondial instable, où des changements opérationnels rapides peuvent affecter les services aériens, notamment par des modifications des profils de vol et une baisse du trafic transfrontalier.

Ces partenariats ont favorisé l'adoption de nouvelles technologies de contrôle, renforcé les échanges sécurisés de données et l'harmonisation en matière de cybersécurité, et amélioré la coordination au sein du secteur.

Mobilisation des intervenants nationaux

Dans le cadre de la Stratégie de mobilisation des intervenants nationaux, l'ACSTA a lancé un bulletin d'information destiné à ses partenaires afin d'améliorer le partage d'informations, de mettre en avant les nouvelles initiatives et de présenter les progrès réalisés dans la poursuite des objectifs stratégiques, en communiquant directement l'actualité de l'organisation à ses partenaires.

En juin 2025, des représentants du Conseil des aéroports du Canada et du Conseil national des lignes aériennes du Canada ont participé à la réunion stratégique du Conseil d'administration de l'ACSTA afin d'examiner et de s'accorder sur les principaux facteurs susceptibles d'influencer la stratégie à long terme de l'organisation. Cette collaboration renforce la définition de l'orientation stratégique en facilitant l'échange de points de vue et la discussion sur les priorités du secteur.

Amélioration de l'échange de données

L'amélioration des opérations de contrôle des passagers exige que l'ACSTA collabore avec des fournisseurs tiers afin d'améliorer la communication des données et le partage d'informations. L'ACSTA a mis au point des outils innovants pour améliorer l'échange de données et la

communication d'informations avec les fournisseurs de services de contrôle, tout en maintenant des contrôles rigoureux en matière de conformité et d'intégrité des données.

Transparence et responsabilité accrues

La confiance des passagers dans les services de contrôle de sûreté passe par la transparence et la responsabilité. L'ACSTA a lancé un tableau de bord public pour partager des indicateurs de rendement tels que les niveaux de service en matière de temps d'attente, les commentaires des passagers, les volumes de contrôle et les données démographiques sur le personnel. Ce tableau de bord est accessible via la section [Rendement de l'entreprise](#) du site Web.

Rehausser l'expérience des clients

Offrir des services de contrôle fiables, sécuritaires, efficaces, respectueux et sans obstacle dans les deux langues officielles constitue un engagement fondamental. Afin d'orienter ses activités en s'appuyant sur une meilleure compréhension des besoins des clients, l'ACSTA a mené des consultations auprès du public et de personnes ayant une expérience vécue sur divers sujets, notamment l'accessibilité et les améliorations aéroportuaires.

Stratégie de service de l'ACSTA

Une stratégie de service a été lancée afin d'améliorer l'expérience des passagers grâce à des initiatives telles que l'exploration de la biométrie pour favoriser une plus grande autonomie des passagers, permettant ainsi un contrôle plus fluide et centré sur le client.

Passagers contrôlés et niveaux de service relatifs au temps d'attente

En 2025-2026, l'ACSTA a effectué le contrôle de plus de 70,3 millions de passagers, soit une augmentation de 2,2 % par rapport à 2024-2025. En 2026, le trafic mondial de passagers devrait augmenter de 4,9 % par rapport aux niveaux de 2025, tandis que la région nord-américaine ne devrait connaître qu'une croissance de 1,5 %, ce qui reflète les conditions actuelles du marché dans cette région¹. L'ACSTA prévoit contrôler 74,5 millions de passagers en 2026-2027, soit une augmentation d'environ 6 % par rapport à 2025-2026.

Les passagers ont bénéficié d'un rendement de contrôle toujours solide, 96 % d'entre eux ayant été contrôlés en moins de 15 minutes dans les aéroports de classe 1, dépassant ainsi l'objectif de 95 %. Pendant les périodes de pointe, 91,7 % des passagers ont été contrôlés en moins de 15 minutes, dépassant l'objectif de niveau de service de 85 %.

Les données issues du sondage sur l'expérience des passagers, recueillies aux points de contrôle, témoignent de progrès constants dans la mise en place d'une expérience de contrôle positive et axée sur le client. 91 % des passagers se sont déclarés satisfaits de leur expérience de contrôle, dont 88 % de ceux ayant emprunté les voies de contrôle familiales et accessibles de l'ACSTA. Cela reflète le déploiement de nouvelles technologies de contrôle, l'amélioration de la capacité de contrôle dans certains aéroports, ainsi que les efforts déployés par nos fournisseurs en matière de contrôle pour optimiser la répartition de leurs agents de contrôle pendant les périodes de pointe.

Soutien aux améliorations aéroportuaires

Les passagers transitant par l'aéroport international de Calgary ont bénéficié d'une expérience de contrôle simplifiée, avec une fluidité accrue du trafic des passagers sur les vols intérieurs.

¹D'après les prévisions actualisées de l'Association du transport aérien international (IATA) de [décembre 2025](#).

Inauguré le 10 décembre 2025, le nouveau point de contrôle comprend sept voies équipées de la technologie de radioscopie à TDM au sein d'un point de contrôle centralisé pour le contrôle préembarquement.

De plus, l'ACSTA a collaboré avec l'aéroport international de Kelowna pour améliorer les services de l'aérogare dans le cadre d'un vaste programme de modernisation des infrastructures. Cela a notamment consisté à équiper les quatre voies de contrôle de la technologie de TDM, faisant ainsi de l'aéroport international de Kelowna le premier aéroport de cette taille au Canada à disposer d'un déploiement complet de cette technologie. L'ACSTA, l'aéroport international de Kelowna et leurs partenaires fournisseurs ont collaboré tout au long de la planification, de la livraison des équipements, de l'installation, des essais et des préparatifs opérationnels afin de garantir la modernisation des installations et l'amélioration de la qualité du service, ce qui se traduit par un passage à l'aéroport plus confortable et plus fluide pour les passagers.

Les passagers en situation de handicap et ceux nécessitant une assistance ont bénéficié d'un accompagnement plus personnalisé, respectueux et accessible tout au long du processus de contrôle de sûreté, ce qui a contribué à rendre leur passage à l'aéroport plus fluide et plus inclusif. Dans les plus grands aéroports du Canada, des facilitateurs bilingues ont fourni des conseils et une assistance personnalisés aux points de contrôle de sûreté, aidant ainsi les passagers à franchir ces étapes avec plus d'assurance et de facilité. Les commentaires sur le programme des facilitateurs ont été extrêmement positifs, plus de 90 % des passagers l'ayant jugé utile ou très utile, et soulignant son impact significatif sur leur expérience de voyage.

Mobilisation de la communauté

Un engagement global auprès de la communauté au sens large et la prise en compte des commentaires sont essentiels pour améliorer la mise en œuvre du mandat de l'ACSTA. L'organisation a renforcé ses activités de mobilisation communautaire en faveur de l'accessibilité et de la prestation de services dans les deux langues officielles.

À titre d'exemple, en juin 2025, des organisations de défense de l'accessibilité et des personnes ayant une expérience vécue se sont jointes à l'ACSTA pour une série de séances de consultation visant à partager des points de vue et des commentaires sur les obstacles rencontrés lors des contrôles de sûreté et dans le domaine de l'emploi. Ces séances ont été bien accueillies et ont contribué avec succès à l'élaboration du plan triennal d'accessibilité de l'ACSTA.

Favoriser l'innovation

Il est essentiel de favoriser une culture de l'innovation, où l'amélioration continue, l'agilité et la curiosité sont ancrées, pour concrétiser la vision de l'ACSTA, à savoir que les voyageurs et nos partenaires bénéficient de contrôles de sûreté aérienne sécurisés et de la meilleure expérience client possible.

La feuille de route en matière d'innovation de l'ACSTA positionne l'organisation pour un rendement et une résilience durables grâce à une innovation ciblée. Cette feuille de route favorise l'efficacité opérationnelle, l'innovation aux points de contrôle et sur le lieu de travail, ainsi que la productivité. Conjointement avec le Plan stratégique, la feuille de route renforce l'innovation en tant que catalyseur essentiel de l'excellence du service, de l'efficacité de l'effectif et du rendement opérationnel.

Innovation dans la prestation de services

Les passagers ont bénéficié d'un contrôle plus rapide et plus intuitif dans les principaux aéroports, avec moins d'articles à retirer des bagages de cabine et un passage plus fluide aux points de contrôle. Cette amélioration résulte du remplacement des anciens appareils de radioscopie par la technologie de TDM, avec 56 appareils de TDM installés dans dix principaux aéroports en 2025-2026. Une coordination et une planification minutieuses ont permis de mener à bien les installations de manière efficace, tout en maintenant les niveaux de service et en minimisant les perturbations dans les aéroports.

Une vérification améliorée des cartes d'embarquement a été mise à l'essai dans certains aéroports, parallèlement à des essais menés par les transporteurs aériens sur des services de vérification numérique, soutenant ainsi les efforts plus larges visant à intégrer la biométrie tout au long du parcours aéroportuaire. L'ACSTA collabore avec ses partenaires pour moderniser le parcours aéroportuaire grâce à la mise en œuvre de systèmes biométriques, permettant une plus grande autonomie des passagers et une expérience de contrôle plus fluide.

Par ailleurs, l'organisation a mis à l'essai un concept modulaire ACSTA Plus conçu pour offrir une plus grande flexibilité dans les environnements où l'espace est limité, dans le but de favoriser l'efficacité opérationnelle et l'innovation dans les petits aéroports. Ces voies de contrôle modulaires offrent des configurations adaptables à différentes dispositions des points de contrôle, permettant à plusieurs passagers de déposer leurs effets personnels simultanément, ce qui améliore l'expérience des passagers ainsi que le débit global.

En 2025-2026, l'ACSTA a développé les compétences des agents de contrôle tiers grâce à un contenu de formation innovant, en utilisant la réalité virtuelle pour former les agents aux principes fondamentaux du contrôle de sûreté. Ces outils de formation sont conçus pour améliorer les compétences et maintenir des normes élevées en matière de contrôle de sûreté.

La modernisation de la formation est demeurée une priorité, avec la mise en place de contenus et de méthodes de prestation actualisés pour les agents de contrôle et les employés. Ces améliorations favorisent des résultats de contrôle cohérents et de haute qualité, et renforcent la préparation globale du personnel.

Intelligence artificielle

Cette année, l'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec l'organisme de réglementation pour tester des outils d'intelligence artificielle (IA) visant à renforcer la surveillance des points de contrôle et à améliorer la précision des prévisions de trafic passagers, contribuant ainsi à maintenir des niveaux de service constants pendant les périodes de pointe. En coulisses, l'ACSTA a intégré des outils basés sur l'IA afin de rationaliser les processus, d'accroître la productivité des employés et d'améliorer la prestation des services internes, tout en veillant à ce que l'IA soit déployée de manière éthique, sécurisée et transparente.

Cybersécurité

L'ACSTA a renforcé sa posture en matière de cybersécurité pour faire face à l'évolution des menaces, en collaborant étroitement avec des partenaires gouvernementaux clés afin de prévenir et d'atténuer les risques. Guidée par le cadre de cybersécurité du National Institute of Standards and Technology (NIST) des États-Unis et s'appuyant sur des partenariats avec des leaders nationaux tels que le Centre canadien pour la cybersécurité, l'organisation harmonise ses investissements dans les domaines de la technologie, des processus, des ressources

humaines, de la gouvernance et de la supervision de la direction afin de protéger ses actifs informatiques, sa réputation, ses employés et les voyageurs. De plus, le Plan de cybersécurité 2025 de l'ACSTA a intégré les 10 mesures de sécurité prioritaires du Centre canadien pour la cybersécurité du Centre de la sécurité des télécommunications (CST).

Au cours de 2025-2026, l'ACSTA a fait l'objet d'un audit portant sur certains contrôles et pratiques de cybersécurité, axé sur la sensibilisation et la formation des employés. L'organisation dispose de programmes de formation obligatoires complets sur les menaces informatiques et de cybersécurité, qui ont permis d'améliorer l'engagement et la préparation des employés. À l'avenir, l'ACSTA renforcera et maintiendra ces contrôles, en collaborant étroitement avec ses partenaires gouvernementaux pour s'adapter à l'évolution du paysage des menaces de cybersécurité.

Investir dans notre capital humain pour demain

L'ACSTA a réussi à retenir ses employés talentueux et chevronnés tout en constituant une main-d'œuvre prête pour l'avenir. Les priorités ont porté sur la planification stratégique des ressources, l'identification et la correction systématiques des lacunes en matière de compétences, l'apprentissage et le perfectionnement, ainsi que l'engagement continu des employés.

Favoriser l'excellence et l'engagement

L'ACSTA a mis en œuvre tout au long de l'année des initiatives visant à promouvoir le respect et l'équité en milieu de travail. Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan stratégique des ressources humaines, l'organisation a actualisé son programme de bien-être et amélioré le programme de reconnaissance des employés, renforçant ainsi l'importance accordée à l'engagement des employés et au maintien d'une culture qui célèbre la réussite. Ce programme s'appuie sur les valeurs fondamentales de l'ACSTA et met en valeur les actions et les réalisations exceptionnelles des employés.

De plus, la mise à jour des plans d'action relatifs aux langues officielles, à l'équité en matière d'emploi et à l'accessibilité a renforcé l'engagement de l'organisation envers le bilinguisme, l'accessibilité et la constitution d'un effectif reflétant la diversité de la population canadienne.

Renforcer le leadership et stimuler le rendement

L'ACSTA a élargi son programme de perfectionnement en leadership, en mettant davantage l'accent sur les principes de leadership et la gestion du rendement afin de favoriser la formation de dirigeants efficaces et axés sur les personnes. De plus, l'ACSTA a aligné son Programme de gestion du rendement sur les piliers stratégiques de l'organisation afin de promouvoir la clarté, la cohérence et la responsabilité partagée.

À l'avenir, l'organisation continuera de renforcer ces initiatives grâce à des mesures de soutien et à des formations ciblées dans des domaines tels que les nouvelles technologies, les langues officielles, la diversité, l'équité, l'inclusion et l'accessibilité. Ces efforts contribueront à garantir que l'effectif reste engagé, résilient et bien placé pour répondre aux priorités organisationnelles en constante évolution et aux réalités opérationnelles.

Appui des priorités du gouvernement du Canada

L'ACSTA soutient plusieurs priorités nationales définies par le gouvernement du Canada dans des documents tels que le discours du Trône, le budget de 2025 et la lettre de mandat du premier ministre adressée aux ministres du Cabinet.

Sûreté et économie

L'ACSTA protège les éléments essentiels du système de transport aérien canadien et assure la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises à travers ce système.

L'organisation a accéléré ses investissements dans plusieurs domaines clés, tels que le déploiement d'appareils de radioscopie à TDM, de la biométrie et de l'intelligence artificielle.

L'ACSTA a harmonisé ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques en matière d'acquisition avec le *Cadre stratégique de la politique d'approvisionnement* « Achetez canadien » du gouvernement du Canada, en veillant à donner la priorité aux fournisseurs canadiens et au contenu canadien, d'une manière qui reste conforme au mandat de l'organisation.

Un gouvernement plus efficace et efficient

En juillet 2025, les ministères, les organismes et les sociétés d'État fédéraux ont été chargés de mener un Examen exhaustif des dépenses (EED) afin de réduire les dépenses tout en préservant les programmes essentiels. L'ACSTA réalisera des gains d'efficacité sans nuire au public, aux voyageurs aériens et aux intervenants.

Renforcer la productivité grâce à l'innovation et à l'intelligence artificielle

L'ACSTA explore comment l'innovation et l'intelligence artificielle peuvent contribuer à la productivité, à la surveillance et à l'amélioration des services. En 2025-2026, cela a notamment consisté à mettre à l'essai certains outils basés sur l'IA et à faire progresser les travaux de base en matière d'analyse, d'automatisation et de biométrie, en collaboration avec des partenaires et Transports Canada. Ces efforts permettent à l'ACSTA de déterminer comment les technologies émergentes pourraient répondre aux besoins opérationnels et organisationnels futurs de manière sûre, éthique et responsable.

Agir en faveur de la diversité, de l'équité et de l'inclusion (DEI)

L'ACSTA collabore avec divers organismes de défense des droits et fournisseurs de services tiers afin d'améliorer la formation sur des thèmes tels que les préjugés inconscients, l'inclusivité et l'accessibilité. Elle a également adopté des politiques et des pratiques en milieu de travail visant à faire en sorte que les employés bénéficient d'accommodements raisonnables tenant compte de leurs valeurs et de leurs traditions.

Les progrès sont activement mesurés, évalués et communiqués conformément à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et à la *Loi sur le multiculturalisme canadien*.

Le Réseau pour la diversité et l'inclusion de l'ACSTA continue de soutenir le repérage des obstacles à l'équité en matière d'emploi et met en œuvre des initiatives et des formations en matière de diversité et d'inclusion.

Relations avec les Autochtones et réconciliation

En collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA renforce les pratiques respectueuses et sensibles à la culture grâce à une formation complète. Les facilitateurs reçoivent une formation en personne dispensée par un formateur afin d'aider les passagers

voyageant avec des objets sacrés ou spirituels, tandis que les agents de contrôle suivent une formation obligatoire axée sur la sensibilisation à la culture autochtone et les procédures appropriées pour la manipulation de ces objets.

Langues officielles

L'ACSTA a amélioré ses services bilingues à l'intention du public et de l'ensemble de son personnel grâce à un nouveau Plan d'action triennal sur les langues officielles. Élaboré en consultation avec les communautés de langue officielle en situation minoritaire, ce plan tient compte de la *Loi sur les langues officielles* modernisée (projet de loi C-13) et s'aligne sur l'accent renouvelé mis par le gouvernement du Canada sur la dualité linguistique, l'inclusion et la responsabilisation.

D'après les sondages menés auprès des passagers, 96,4 % des répondants ont indiqué avoir été servis dans la langue officielle de leur choix.

Contribuer à une expérience de voyage aérien accessible

En décembre 2025, l'ACSTA a publié son [Plan d'accessibilité 2026-2029](#), conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. Ce plan présente des initiatives alignées sur les domaines prioritaires de la Loi et tient compte des commentaires recueillis lors d'une série de consultations menées auprès d'organismes de défense de l'accessibilité et de personnes ayant une expérience vécue du handicap, afin d'identifier et d'éliminer les obstacles tout au long du parcours aéroportuaire.

Changement climatique et durabilité environnementale

En 2025-2026, l'ACSTA a entrepris une évaluation des risques et des possibilités liés au climat au cours de laquelle la haute direction et le personnel clé ont évalué les risques liés au climat auxquels l'organisation est exposée, y compris les risques physiques et les risques de transition (tels que les changements politiques, réglementaires et de marché lors du passage à une économie à faibles émissions de carbone), dans le contexte des opérations courantes et d'événements climatiques perturbateurs potentiels.

L'ACSTA rend compte officiellement des progrès accomplis dans la réalisation de ses priorités et objectifs climatiques par le biais de rapports annuels du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC). Le rapport 2025-2026 du GTIFCC de l'ACSTA est disponible sur le site Web public de l'organisation, dans la section Publications de l'entreprise.

Profil des risques

La gestion des risques est intégrée au processus de prise de décision stratégique et d'affectation des ressources au sein de l'ACSTA, ce qui permet à l'organisation de prendre des décisions éclairées tant au niveau organisationnel qu'opérationnel.

L'ACSTA gère ses risques organisationnels à l'aide d'un cadre de gestion des risques de l'entreprise et assure une vue d'ensemble complète de ces risques grâce à son profil de risque, qui comprend la description des principaux risques opérationnels et financiers, la notation des risques en fonction de leur probabilité et de leur incidence, ainsi que les stratégies d'atténuation des risques.

L'attitude générale de l'ACSTA face au risque est à la fois prudente et souple.

Prudente : L'ACSTA concentre généralement ses efforts davantage sur la gestion active des risques moyens, moyens-élevés et élevés, et sur l'acceptation des risques faibles.

Souple : L'environnement de l'ACSTA est extrêmement dynamique et subit l'influence de 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 de l'environnement de l'ACSTA exige une certaine souplesse et une certaine discrétion dans l'application de l'attitude face au risque.

L'ACSTA évalue, gère et atténue activement les risques organisationnels suivants :

Risque lié aux responsabilités

Capacité de détection et maintien de la garde et la surveillance aux points de contrôle

Le contexte dynamique de la sûreté aérienne continue d'évoluer, ce qui engendre des risques liés à des menaces nouvelles ou émergentes qui exigent une surveillance attentive et une adaptation constante. Si ces risques ne sont pas gérés efficacement, cela pourrait avoir des répercussions importantes sur l'intégrité du système de l'aviation civile. Des pratiques de gestion opérationnelle rigoureuses, fondées sur une évaluation continue des menaces émergentes et un suivi régulier des mesures d'atténuation, soutiennent la réponse de l'ACSTA à ce contexte.

Risque lié à la capacité

Suffisance du financement public

Il y a un risque que l'enveloppe de financement de l'organisation ne suive pas pleinement l'évolution des besoins et les pressions sur les coûts. L'ACSTA effectue activement la gestion de ce risque grâce à une gouvernance financière rigoureuse, à un suivi des besoins en ressources et à une collaboration avec ses partenaires gouvernementaux. Des pressions financières persistantes pourraient nuire à la capacité de l'organisation à s'acquitter efficacement de son mandat.

Capacités en matière de ressources et disponibilité des compétences

L'évolution des besoins organisationnels et des marchés du travail peut exercer une pression sur la disponibilité des compétences et de l'expertise clés. L'ACSTA gère cette situation grâce à un leadership efficace, à la planification des effectifs et à la supervision de la capacité organisationnelle.

Risque lié à la prestation de services par des tiers

Interruptions légales ou illégales de travail

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs tiers pour assurer le contrôle de sûreté à l'échelle du pays. Les perturbations de travail, qu'elles soient liées à la dynamique des relations de travail ou aux conditions générales du marché du travail, pourraient nuire à la capacité de l'ACSTA à maintenir les niveaux de service attendus. Une supervision active des ententes de prestation de services, la collaboration avec les partenaires et la planification d'urgence favorisent la continuité des services. Les perturbations peuvent entraîner des temps d'attente plus longs pour les passagers et nuire à la confiance du public ainsi qu'aux relations avec les intervenants.

Dépendance à l'égard de la sous-traitance des services de contrôle et d'entretien de l'équipement ou des principaux fournisseurs

L'ACSTA s'appuie sur des fournisseurs de services et des prestataires externes pour assurer la bonne exécution des opérations de contrôle et l'entretien des équipements essentiels. Toute perturbation dans la disponibilité ou le rendement de ces services pourrait nuire à la prestation des services. L'ACSTA gère ce risque par une surveillance active des ententes contractuelles, l'engagement des fournisseurs et des mesures visant à assurer la continuité des opérations.

Risque lié aux relations avec les partenaires et les clients

Risque lié à la réputation

Il existe un risque que l'ACSTA soit confrontée à des événements qu'elle ne serait pas en mesure de gérer efficacement, ce qui pourrait nuire à sa réputation auprès de ses partenaires ou de ses clients, entraînant une perte de confiance du public envers l'ACSTA ou envers la sûreté du transport aérien. Des défaillances importantes à cet égard pourraient ébranler la confiance dans le système de sûreté du transport aérien. L'ACSTA s'efforce de préserver la confiance du public dans la sûreté aérienne grâce à une gestion proactive des enjeux et à une collaboration continue avec ses partenaires.

Risque lié à la TI

Cyberattaques

L'ACSTA exploite des technologies de l'information et des technologies opérationnelles essentielles dans un environnement de cybermenaces en constante évolution. Bien que l'ACSTA dispose de contrôles rigoureux et d'un programme de cybersécurité conforme aux directives fédérales, aucune organisation ne peut éliminer totalement les risques cybernétiques. Les cyberrisques résiduels font l'objet d'une surveillance et d'une gestion actives dans le cadre des processus de gouvernance et de gestion des risques de l'ACSTA.

Rendement organisationnel

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

Les IRC suivants sont communiqués chaque trimestre à la haute direction et au Conseil d'administration afin d'assurer le suivi et 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	Compte tenu du caractère sensible de cette catégorie de rendement et des résultats qui y sont associés, ces données ne peuvent être incluses dans un document public.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Satisfaction des partenaires	95,0 %	91,7 %	Des sondages auprès des partenaires sont menés tous les deux ans, et les derniers résultats (2024-2025) sont présentés dans ce rapport. En 2024-2025, près de 92 % des partenaires ont indiqué être satisfaits de l'ACSTA. Les partenaires interrogés ont souligné les principales forces de l'organisation, notamment l'efficacité des canaux de communication et la réactivité face à leurs besoins. L'organisation s'efforcera d'améliorer encore l'intégration des systèmes de l'ACSTA avec ceux de ses partenaires, de renforcer la collaboration et d'intensifier l'échange d'informations afin de mieux servir les voyageurs.

Définition : La mesure de la satisfaction des partenaires en matière d'intégration, de collaboration et d'échange d'informations au moyen d'un sondage semestriel.

Pilier : Rehausser l'expérience des clients

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Expérience globale	90,0 %	91,0 %	En 2025-2026, 91 % des passagers ont indiqué avoir eu une expérience de contrôle positive.

Définition : Pourcentage de passagers ayant eu une expérience globalement positive lors des contrôles, d'après les sondages au passage dans les aéroports de classe 1.

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Satisfaction de la clientèle Indice	90,0 %	90,7 %	L'indice de satisfaction de la clientèle est demeuré supérieur à l'objectif tout au long de 2025-2026.

Définition : Proportion 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	2025-2026	Commentaires
Confiance à l'égard du contrôle de sûreté	85,0 %	89,3 %	La confiance à l'égard du contrôle de sûreté est demeurée supérieure à la cible tout au long de 2025-2026.

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

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Satisfaction à l'égard de la rapidité du processus de contrôle	90,0 %	86,7 %	Le niveau de satisfaction concernant la rapidité du traitement est resté en deçà des objectifs, bien que les objectifs en matière de temps d'attente aient été atteints, ce qui souligne l'importance d'apporter des améliorations qui ne se limitent pas aux seuls temps d'attente. L'ACSTA s'efforce de moderniser les processus de contrôle et collabore avec ses partenaires afin d'améliorer le service offert aux passagers de bout en bout.

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	2025-2026	Commentaires
Satisfaction des passagers qui ont utilisé les voies familiales et accessibles	90,0 %	88,4 %	Le taux de satisfaction des passagers concernant les voies familiales et accessibles est resté inférieur à l'objectif fixé pour l'année. Toutefois, les indicateurs se sont améliorés au cours de 2025-2026, pour atteindre un taux de satisfaction de 92,3 % au quatrième trimestre.

Définition : Pourcentage de passagers des aéroports de classe 1 satisfaits de leur expérience de contrôle dans les voies familiales et accessibles.

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Satisfaction à l'égard du service dans la langue officielle choisie	90,0 %	96,4 %	La satisfaction à l'égard du service dans la langue officielle choisie est demeurée bien supérieure à la cible.

Définition : Pourcentage de passagers dans les aéroports de classe 1 qui déclarent avoir été servis dans leur langue officielle de leur choix tout au long du processus de contrôle.

Pilier : Favoriser l'innovation

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Niveau de service relatif aux temps	95,0 %	96,0 %	En 2025-2026, 96 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe 1.

d'attente (NSTA)	Passagers contrôlés	70,3 millions	
(Toutes les périodes)			

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

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Niveau de service relatif aux temps d'attente (NSTA)	85,0 %	91,7 %	En 2025-2026, 91,7 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour passer le contrôle dans les aéroports de classe 1 aux heures de pointe.
(Aux heures de pointe)			

Définition : Le NSTA (aux heures de pointe) correspond au pourcentage de passagers ayant attendu moins de 15 minutes pour passer le contrôle aux heures de pointe dans les aéroports de classe 1. 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 %	Des sondages auprès des employés sont menés tous les deux ans, et les derniers résultats (2024-2025) sont présentés dans ce rapport. Près de 80 % des employés interrogés sont d'avis que l'ACSTA favorise une culture d'innovation et de créativité ouverte et solidaire. L'organisation continuera de promouvoir des initiatives visant à renforcer davantage cette culture d'amélioration continue et de progrès.

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	2025-2026	Commentaires
Uniformité – Procédures de contrôle de sûreté	95,0 %	95,0 %	L'ACSTA travaille avec les fournisseurs de services de contrôle afin de maintenir et d'améliorer son solide rendement opérationnel.

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 %	Des sondages auprès des employés sont menés tous les deux ans, et les derniers résultats (2024-2025) sont présentés dans ce rapport. En 2024-2025, 85,0 % des employés ayant 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	2025-2026	Commentaires
Employés qui satisfont aux exigences linguistiques officielles de leur poste	75,0 %	71,2 %	En 2025-2026, 71,2 % des employés répondaient aux exigences linguistiques officielles liées à leur poste, ce qui témoigne d'une progression constante et d'une augmentation de 2 % par rapport à 2024-2025. Cette amélioration est également corroborée par les résultats en matière de recrutement externe, puisque 88 % des nouveaux employés répondent désormais aux exigences linguistiques bilingues liées à leur poste.

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

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Données démographiques sur l'effectif	Femmes : 48,6 % Autochtones : 2,6 % Membres des minorités visibles : 31,1 % Personnes en situation de handicap : 12,7 %	Femmes : 44,1 % Autochtones : 3,8 % Membres des minorités visibles : 29,8 % Personnes en situation de handicap : 7,7 %	Au cours de 2025-2026, la représentation a augmenté dans trois des quatre groupes démographiques de l'effectif, tandis que celle des femmes a diminué de 1 %.

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

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Taux d'attrition annuel	Inférieur à 8,0 %	1,4 %	Le taux de départs volontaires est demeuré supérieur à l'objectif fixé pour 2025-2026.

Définition : Pourcentage d'employés qui ont quitté l'organisation de façon volontaire.

Mesure du rendement	Cible	2024-2025	Commentaires
Employés qui recommanderaient un emploi à l'ACSTA	85,0 %	79,0 %	Des sondages auprès des employés sont menés tous les deux ans, et les derniers résultats (2024-2025) sont présentés dans ce rapport. En 2024-2025, 79,0 % des employés recommanderaient l'ACSTA comme employeur. L'ACSTA continuera d'investir dans le bien-être et le perfectionnement de ses employés afin d'améliorer ce résultat.

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

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Données démographiques sur les agents de contrôle	S.O.	Femmes : 48,6 % Autochtones : 1,2 % Membres des minorités visibles : 37,2 % Personnes en situation de handicap : 0,9 %	Au 31 mars 2026, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA ont fourni leurs données démographiques pour la deuxième fois. Les résultats sont globalement similaires à ceux de l'année précédente, à l'exception des données démographiques relatives aux minorités visibles, qui ont connu une augmentation notable de 9,9 % par rapport à l'année précédente. Les fournisseurs de services de contrôle sont assujettis aux cibles démographiques fixées par la loi du gouvernement du Canada pour leur effectif sous réglementation fédérale et doivent faire rapport au gouvernement des progrès relatifs à l'atteinte de ces cibles. L'ACSTA continuera de dialoguer et de collaborer avec ses fournisseurs de services de contrôle afin d'encourager la diversité et l'inclusion.

Définition : Pourcentage d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres des minorités visibles et personnes en situation de handicap) au sein de l'effectif des agents de contrôle tiers.

Mesure du rendement	Cible	2025-2026	Commentaires
Taux de roulement national des agents de contrôle	Inférieur à 28,0 %	15,2 %	Au cours de 2025-2026, le taux d'attrition des agents de contrôle s'est élevé à 15,2 %, soit une baisse de 2,2 % par rapport à 2024-2025. Cette amélioration globale s'explique par une baisse significative du taux de départs chez les agents de contrôle à temps partiel, qui a diminué de 9,0 %, partiellement compensée par une légère hausse de 0,6 % du taux de départs chez les agents de contrôle à temps plein.

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	2025-2026	Commentaires
Taux de réussite du Programme national de formation et de certification	90,0 %	91,6 %	En 2025-2026, les taux de réussite au Programme national de formation et de certification ont dépassé les objectifs fixés.

Définition : 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 onze membres, nommés par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports. Le secteur des transporteurs aériens et le secteur aéroportuaire désignent chacun deux administrateurs. Le Conseil d'administration et ses comités se réunissent tous les trimestres et tiennent des réunions supplémentaires au besoin pour surveiller les activités et l'orientation stratégique de la société. Leurs responsabilités comprennent :

- Définir et approuver l'orientation stratégique de l'ACSTA par divers moyens, notamment son plan stratégique et son plan d'entreprise annuel;
- Préserver les ressources de la société 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;
- Veiller à ce que les principaux risques organisationnels soient recensés et que des systèmes et mesures d'atténuation appropriés aient été mis en place pour les gérer;
- Approuver les objectifs annuels du président et chef de la direction et évaluer son rendement;
- Rédiger, modifier ou abroger les règlements administratifs de la société;
- Examiner et approuver le plan de relève pour la haute direction.

La formation continue en matière de gouvernance est restée une priorité pour le Conseil d'administration de l'ACSTA. Les administrateurs ont suivi une formation continue afin de se tenir au courant des questions de gouvernance, notamment une formation sur les régimes de retraite, le programme de l'École de la fonction publique du Canada destiné aux administrateurs de sociétés d'État et des activités d'apprentissage individuelles. En 2025-2026, les administrateurs se sont rendus à l'aéroport international de Montréal-Trudeau afin d'approfondir leur compréhension des opérations de sûreté aéroportuaire.

Rémunération des membres du Conseil d'administration et participation aux réunions

La présidente et les administrateurs perçoivent une indemnité annuelle et des indemnités journalières fixées par le gouverneur en conseil, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'indemnité annuelle de la présidente s'élève à 10 800 \$; celle des administrateurs est de 5 400 \$. La présidente reçoit une indemnité journalière de 420 \$ et les administrateurs, une indemnité journalière de 390 \$ pour le temps consacré à la préparation et à la participation aux réunions, ainsi qu'à des événements tels que des conférences. Les membres du Conseil d'administration sont remboursés des frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux repas engagés dans l'exercice de leurs fonctions; ces frais sont publiés chaque trimestre. La présence est calculée en fonction du nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant qu'il était membre du Conseil d'administration et/ou d'un comité. En 2025-2026, les comités du Conseil d'administration se sont réunis 20 fois et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 11 fois au total.

Comités du Conseil d'administration

Le Comité d'audit assiste le Conseil d'administration dans l'exercice de ses responsabilités de surveillance en matière d'information financière, de gestion des risques financiers, de divulgation des informations relatives au climat, de cybersécurité, de contrôles internes, d'audits internes et externes, de budgets et de toute autre question qui lui est confiée par le Conseil.

Le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite (GRHRR) assiste le Conseil d'administration dans l'exercice de ses responsabilités de surveillance en matière de gouvernance, de ressources humaines et de rémunération, de plans de relève de la direction, de politiques d'éthique et de conduite professionnelle, d'objectifs annuels du président et chef de la direction, de gestion et d'administration des régimes de retraite des employés, ainsi que pour toute autre question qui lui est confiée par le Conseil.

Le Comité spécial sur la stratégie à court terme a été créé à titre temporaire afin d'aider le Conseil d'administration à examiner les demandes de financement et d'assurer une supervision et des conseils stratégiques quant au caractère pertinent de ces demandes par rapport aux besoins et aux objectifs stratégiques de l'organisation. Les missions du Comité spécial ayant été menées à bien, celui-ci a été dissous.

Réunion stratégique du Conseil d'administration

En mars 2026, le Conseil d'administration s'est réuni pour une réunion stratégique. Cette réunion a bénéficié d'une forte implication des partenaires de la sécurité nationale, d'experts universitaires et des hauts dirigeants de Transports Canada, ce qui a renforcé l'importance de la collaboration au sein de l'écosystème de la sûreté aérienne.

En 2025-2026, le Conseil d'administration de l'ACSTA comptait :

Membre du Conseil d'administration	Nomination et mandat ²	Rémunération (\$) *	Réunion du Conseil (sur 11)	Participation aux comités et aux formations
Pham, Thao (<i>présidente du Conseil d'administration</i>)	Nomination : 2023/03/14 Date d'expiration du mandat : 2028/03/13	Indemnité annuelle : 10 800,00 Indemnité journalière : 22 890,00 Autres : 20 365,66 Totaux : 54 055,66	10	Comité spécial (sur 6) : 6 Comité d'audit (sur 8) : 7 Comité de GRHRR (sur 6) 6 Jours de formation/recrutement : 2
Capparelli, Rosemary	Nomination : 2022/10/28 Date d'expiration du mandat : 2026/10/28	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 9 550,00 Autres : 2 691,17 Totaux : 17 646,17	11	Comité spécial (sur 6) : S.O. Comité d'audit (sur 8) : 7 Comité de GRHRR (sur 6) S.O. Jours de formation/recrutement : 2
Chan, Kenneth	Nomination : 2024/12/17 Date de fin du mandat : 2029/12/17	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 12 480,00 Autres : 4 588,67 Totaux : 22 468,67	10	Comité spécial (sur 6) : 6 Comité d'audit (sur 8) : S.O. Comité de GRHRR (sur 6) 5 Jours de formation/recrutement : 2
Duggan, Sharon (<i>Présidente du Comité de GRHRR</i>)	Nomination originale : 2018/02/21 Reconduction : 2024/06/05 Date d'expiration du mandat : 2028/06/05	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 14 820,00 Autres : 9 536,17 Totaux : 29 756,17	11	Comité spécial (sur 6) : 5 Comité d'audit (sur 8) : 8 Comité de GRHRR (sur 6) 5 Jours de formation/recrutement : 3

²Conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, tout membre (autre que la présidente) dont le mandat est expiré peut continuer d'occuper ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Membre du Conseil d'administration	Nomination et mandat ²	Rémunération (\$) *	Réunion du Conseil (sur 11)	Participation aux comités et aux formations
Kennedy, Patricia	Nomination originale : 2015/03/26 Reconduction : 2018-06-25 Date d'expiration du mandat : 2021/06/24*	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 10 920,00 Autres : 6 245,85 Totaux : 22 565,85	10	Comité spécial (sur 6) : S.O. Comité d'audit (sur 8) : 8 Comité de GRHRR (sur 6) 6 Jours de formation/recrutement : 2
Lalonde, Gilles	Nomination originale : 2018/02/21 Reconduction : 2021/05/21 Date d'expiration du mandat : 2025/05/21*	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 9 165,00 Autres : 2 553,10 Totaux : 17 118,10	9	Comité spécial (sur 6) : S.O. Comité d'audit (sur 8) : 8 Comité de GRHRR (sur 6) S.O. Jours de formation/recrutement : 2
Loschmann, Andrew	Nomination : 2024/12/17 Date de fin du mandat : 2028/12/17	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 9 360,00 Autres : 2 361,64 Totaux : 17 121,64	10	Comité spécial (sur 6) : S.O. Comité d'audit (sur 8) : 7 Comité de GRHRR (sur 6) S.O. Jours de formation/recrutement : 3
Maxwell, Michael	Nomination : 2024/12/17 Date de fin du mandat : 2028/12/17	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 12 285,00 Autres : 6 529,00 Totaux : 24 214,00	11	Comité spécial (sur 6) : S.O. Comité d'audit (sur 8) : 8 Comité de GRHRR (sur 6) S.O. Jours de formation/recrutement : 4
Redburn, Theresa	Nomination : 2025/02/17 Date de fin du mandat : 2030/02/17	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 14 430,00 Autres : 6 268,73 Totaux : 26 098,73	11	Comité spécial (sur 6) : 6 Comité d'audit (sur 8) : S.O. Comité de GRHRR (sur 6) 6 Jours de formation/recrutement : 2

Membre du Conseil d'administration	Nomination et mandat ²	Rémunération (\$) *	Réunion du Conseil (sur 11)	Participation aux comités et aux formations
Sullivan, Jennifer	Nomination : 2022/10/28 Date d'expiration du mandat : 2026/10/28	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 9 945,00 Autres : 5 407,59 Totaux : 20 752,59	11	Comité spécial (sur 6) : 4 Comité d'audit (sur 8) : S.O. Comité de GRHRR (sur 6) 5 Jours de formation/recrutement : 2
Trenn, Diane <i>(Présidente du Comité d'audit)</i>	Nomination originale : 2018/06/14 Reconduction : 2022/10/28 Date d'expiration du mandat : 2026/10/28	Indemnité annuelle : 5 400,00 Indemnité journalière : 15 795,00 Autres : 6 942,41 Totaux : 28 137,41	11	Comité spécial (sur 6) : 5 Comité d'audit (sur 8) : 8 Comité de GRHRR (sur 6) 6 Jours de formation/recrutement : 3
Total		Indemnité annuelle : 64 800,00 Indemnité journalière : 141 645,00 Autres : 73 489,99 Totaux : 279 934,99		Comité spécial : 6 Comité d'audit : 8 Comité de GRHRR : 6 Jours de formation/recrutement : 27

*Les autres éléments de rémunération comprennent le remboursement des frais de déplacement, d'accueil et de formation, ainsi que la valeur de tout avantage imposable.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

En novembre 2025, Neil Parry (auparavant vice-président principal des Opérations) a été nommé président et chef de la direction par intérim par le gouverneur général en conseil pour un mandat de 18 mois, ou jusqu'à la nomination d'un nouveau président et chef de la direction. En date du 1^{er} avril 2026, 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, chef des services financiers et secrétaire de la société
Dan Fortier	Vice-président et chef de la technologie;
Lisa Hamilton	Vice-présidente, Services généraux et avocate générale

Structure de rémunération des cadres supérieurs de l'ACSTA

Le maintien d'un programme de rémunération globale compétitif est essentiel pour permettre à l'ACSTA d'attirer et de maintenir en poste un effectif diversifié et qualifié. Le programme de rémunération globale comprend un salaire de base ainsi que des primes de rendement, des avantages sociaux collectifs et un régime de retraite.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'intermédiaire du Comité de GRHRR, examine régulièrement le programme de rémunération afin de s'assurer qu'il est raisonnable et compétitif par rapport à celui d'organismes similaires du secteur public.

Conformément au paragraphe 20(2) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, le montant de toute rémunération versée au président et chef de la direction est fixé par le gouverneur en conseil par décret (2025-0766), le salaire de base se situant dans une fourchette de 277 100 \$ à 326 000 \$ par an.

En 2025-2026, la fourchette de salaire de base des vice-présidents principaux et des vice-présidents est comprise entre 217 015 \$ et 390 627 \$. Les vice-présidents principaux et les vice-présidents de l'ACSTA peuvent également bénéficier d'une rémunération incitative comprise entre 0 et 26 %, en fonction de leur rendement.

Assemblée publique annuelle

L'ACSTA a tenu son assemblée publique annuelle de 2025 sous la forme d'une [présentation audiovisuelle](#) publiée sur son site Web le 15 octobre 2025.

Rapport de gestion

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2026. 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 2026, 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 17 juin 2026, 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 influencer sur les décisions économiques prises par les partenaires de l'ACSTA.

Contexte opérationnel

L'ACSTA est financée par des crédits parlementaires et rend compte au gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le gouvernement du Canada perçoit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et finance l'ACSTA au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral.

Avant le budget de 2023, l'ACSTA comptait sur un financement supplémentaire annuel du gouvernement du Canada pour mener à bien ses principales activités obligatoires. Le budget de 2023 prévoyait un financement supplémentaire sur trois ans pour continuer à assurer la sécurité du public en protégeant les éléments essentiels du système de transport aérien. De plus, il a permis à l'ACSTA de planifier à long terme et de mener un engagement ciblé avec l'industrie, la collectivité et les partenaires gouvernementaux, ainsi que de planifier des investissements et le déploiement de nouvelles technologies.

Pour 2026-2027, l'ACSTA a obtenu un financement total de 1 302 millions de dollars. Cela reflète une réduction de 30,5 millions de dollars découlant de l'examen exhaustif des dépenses (EED), avec un financement supplémentaire de 3,4 millions de dollars pour appuyer la FIFA 2026. Conformément à l'EED, le financement de l'ACSTA sera réduit de 31,8 millions de dollars en 2027-2028 et de 48,9 millions de dollars par année à compter de 2028-2029.

L'ACSTA continue de chercher un financement durable à long terme pour s'acquitter de son mandat.

Services de contrôle

Les statistiques du système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA et d'autres sources de données indiquent qu'en 2025-2026, l'ACSTA a contrôlé 70,3 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 2,2 % par rapport à 2024-2025. L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada et les partenaires externes pour appuyer l'industrie aéronautique.

En 2025-2026, l'ACSTA a conclu une entente avec l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) afin de soutenir ses activités commerciales, qui débiteront en 2026-2027. Comme MET n'est pas un aéroport désigné en vertu du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA*, les services de contrôle de sûreté seront fournis dans le cadre du mécanisme de recouvrement des coûts établi par la *Loi sur l'ACSTA*.

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 opérationnelle 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 à la direction une rétroaction régulière sur l'efficacité de l'environnement de contrôle interne. À la suite de l'évaluation, la direction élabore des plans d'action pour toutes les possibilités d'amélioration.

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 2025-2026 par rapport à 2024-2025.

Points saillants financiers – État du résultat global				
(en milliers de dollars canadiens)	2025-2026	2024-2025	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	904 775 \$	843 810 \$	60 965 \$	7,2 %
Exploitation et entretien du matériel	54 430	54 175	255	0,5 %
Soutien des programmes et services généraux	114 185	110 743	3 442	3,1 %
Amortissement	57 813	50 610	7 203	14,2 %
Total des charges	1 131 203	1 059 338	71 865	6,8 %
Autres charges (produits)²	1 650	(102)	1 752	N/S
Performance financière avant les produits et le financement public	1 132 853	1 059 236	73 617	7,0 %
Produits	2 255	3 512	(1 257)	(35,8 %)
Financement public pour				
Charges d'exploitation	1 065 781	1 002 116	63 665	6,4 %
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	54 850	48 201	6 649	13,8 %
Paielements au titre des contrats de location	3 904	3 242	662	20,4 %
Total du financement public	1 124 535	1 053 559	70 976	6,7 %
Performance financière	(6 063) \$	(2 165) \$	(3 898) \$	(180 %)
Autres éléments du résultat global	38 094	6 521	31 573	484 %
Résultat global total	32 031 \$	4 356 \$	27 675 \$	635 %

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 2026.

² La variation en pourcentage de l'écart d'une année à l'autre n'est pas significative.

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 82,8 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2025-2026. 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 61,0 M\$ (7,2 %) en 2025-2026. L'augmentation est principalement attribuable à des hausses annuelles des taux de facturation totalisant 45,0 M\$, ainsi qu'à des modifications au programme de contrôle des non-passagers totalisant 11,7 M\$. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent comprend également des dépenses additionnelles de 6,8 M\$ pour des facilitateurs bilingues, qui appuient l'expérience client et veillent à ce que les procédures de contrôle respectent la dignité de tous les voyageurs, y compris ceux ayant des besoins en matière d'accessibilité.

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 3,4 M\$ (3,1 %) en 2025-2026. L'augmentation est principalement attribuable à la hausse des coûts liés aux employés, en partie à cause de la réduction de l'effectif réalisé dans le cadre de l'EED.

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 7,2 M\$ (14,2 %) en 2025-2026. 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 charges (produits)

Le poste Autres charges (produits) comprend le gain ou la perte net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés, les coûts de financement, la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles, le gain ou la perte sur la sortie d'immobilisations corporelles et les gains ou pertes de change.

Les autres charges (produits) ont augmenté de 1,8 M\$ en 2025-2026. Le passage d'une position de revenus en 2024-2025 à une position de charges en 2025-2026 s'explique principalement par des pertes nettes liées à la juste valeur des instruments financiers dérivés, partiellement compensées par un gain de change net.

Produits

Les produits se composent principalement des produits financiers tirés des soldes de trésorerie ainsi que d'autres revenus liés aux services de contrôle. Les produits ont diminué de 1,3 M\$ (35,8 %) en 2025-2026. La diminution est attribuable à une baisse des produits financiers tirés des soldes de trésorerie.

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 location 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 63,7 M\$ (6,4 %) en 2025-2026. 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 6,6 M\$ (13,8 %) en 2025-2026. L'augmentation est principalement due à la hausse des charges d'amortissement, comme indiqué ci-dessus.

Crédits parlementaires pour les paiements de location

Les paiements de location de l'ACSTA sont généralement versés au cours du mois où les crédits sont reçus; par conséquent, il n'y a pas de report de fonds associé à ces crédits.

Autres éléments du résultat global

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

En 2025-2026, le gain net de 38,1 M\$ s'explique en grande partie par un gain actuariel de 25,6 M\$ attribuable à des variations des hypothèses financières et à un gain actuariel de 14,3 M\$ découlant d'un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur à celui utilisé dans les hypothèses de l'ACSTA. Cela est compensé par une perte de 1,9 M\$ résultant d'ajustements fondés sur l'expérience.

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 du régime plus élevé que le taux utilisé dans les hypothèses de l'ACSTA et d'un gain net de 3,5 M\$ découlant des ajustements fondés sur l'expérience. Cette baisse a été compensée par une perte nette de 10,3 M\$ découlant des changements dans les hypothèses démographiques.

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 2026	31 mars 2025	Écart \$
Trésorerie	18 096 \$	102 215 \$	(84 119) \$
Clients et autres débiteurs	155 959	80 371	75 588
Fournisseurs et autres créditeurs	(176 287)	(182 949)	6 662
Retenues de garantie courantes	(835)	(35)	(800)
Obligations locatives courantes	(3 178)	(3 263)	85

- La trésorerie a diminué de 84,1 M\$, principalement en raison du calendrier des fonds reçus du gouvernement du Canada;
- Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 75,6 M\$, principalement attribuable à un solde plus élevé des crédits parlementaires à recevoir, partiellement compensé par des diminutions des créances liées aux autres services de contrôle et des taxes recouvrables; et
- Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 6,7 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 location.

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), les améliorations locatives, l'infrastructure du réseau et les systèmes de gestion de l'entreprise. Les paiements de location sont liés aux locations inscrites 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 59,0 % du total des actifs au 31 mars 2026. 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 location.

Dépenses en immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	2025-2026	2024-2025	Écart \$
Matériel lié aux SDE	73 969 \$	65 644 \$	8 325 \$
Matériel non lié aux SDE	12 470	7 799	4 671
Paiements de location	3 904	3 242	662
Total des dépenses en immobilisations	90 343 \$	76 685 \$	13 658 \$

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 et à certains aéroports de classe 2;
- Gestion du cycle de vie des appareils de radioscopie au CBE dans les aéroports de classe 1;
- Gestion du cycle de vie des appareils de radioscopie surdimensionnés au CBE dans les aéroports de classe 1;
- Expansion des capacités de CBE à l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Matériel non lié aux SDE

- Gestion du cycle de vie de l'infrastructure de réseau de technologie de l'information (TI) de l'ACSTA;
- Investissements dans l'amélioration de la cybersécurité;
- Gestion du cycle de vie des caméras de télévision en circuit fermé (TVCF);
- Améliorations locatives dans les bureaux régionaux.

Les dépenses en immobilisations pour 2025-2026 comprennent 3,2 M\$ en immobilisations corporelles que l'ACSTA a acquis afin de soutenir la prestation des services de contrôle dans le cadre de son entente de recouvrement des coûts avec l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET).

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 1^{er} juillet 2013 et une composante à cotisations définies pour les employés embauchés depuis le 1^{er} 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 2026		31 mars 2025		Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	98 841	\$	64 809	\$	34 032
Passif au titre des avantages du personnel	(22 203)		(22 445)		242
Actif net au titre des avantages du personnel	76 638	\$	42 364	\$	34 274

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 2026, 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 de l'actif au titre des avantages du personnel est principalement attribuable à un gain de réévaluation de 23,9 M\$ sur l'obligation au titre des prestations déterminées du RRE et du RRS, découlant de modifications apportées aux hypothèses financières. Elle s'explique également par un gain de réévaluation de 14,3 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur à celui utilisé dans les hypothèses de l'ACSTA. Ces hausses sont partiellement compensées par des coûts au titre des régimes à prestations déterminées hors trésorerie qui ont excédé les cotisations requises versées par l'ACSTA de 2,4 M\$ pour le RRE et le RRS, ainsi que par une perte de réévaluation de 1,8 M\$ sur l'obligation au titre des prestations déterminées découlant d'ajustements liés à l'expérience pour ces régimes.

La diminution du passif au titre des avantages du personnel est principalement attribuable à un gain de réévaluation net de 1,7 M\$ sur l'obligation au titre des prestations déterminées de l'ARPD, découlant de modifications apportées aux hypothèses financières et d'ajustements liés à l'expérience. Cette diminution a été partiellement compensée par des coûts au titre du régime à prestations déterminées hors trésorerie qui ont excédé les cotisations requises de l'ACSTA de 1,4 M\$ 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, qui sont décrits dans le *Résumé du plan d'entreprise 2025-2026 à 2029-2030* de l'ACSTA.

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 les 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)	2025-2026	2024-2025	Écart \$
Performance financière avant les produits et le financement public	1 132 853 \$	1 059 236 \$	73 617 \$
Produits	(2 255)	(3 512)	1 257
Performance financière avant le financement public	1 130 598	1 055 724	74 874
Ajustement pour le recouvrement des coûts ¹	(738)	-	(738)
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(57 813)	(50 610)	(7 203)
Charges au titre des avantages du personnel ²	(3 820)	(2 761)	(1 059)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	(781)	948	(1 729)
Charges financières sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	(628)	(674)	46
Gain (perte) de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	(526)	(70)	(456)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(238)	(81)	(157)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations	(234)	(360)	126
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(39)	-	(39)
Crédits utilisés pour les charges d'exploitation	1 065 781 \$	1 002 116 \$	63 665 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ³	5 653	4 411	1 242
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	1 071 434 \$	1 006 527 \$	64 907 \$

¹ Les services de l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) sont fournis selon le principe du recouvrement des coûts. Les dépenses de fonctionnement engagées ne sont pas financées par des crédits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

² 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.

³ 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 2025-2026, présenté par catégorie principale. Le tableau fournit aussi le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2025-2026 et le budget de fonctionnement tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2025-2026 à 2029-2030* :

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

(en milliers de dollars canadiens)

	IFRS 2025-2026	Ajustements non- trésorerie et pour le recouvrement des coûts	Crédits d'exploitatio n utilisés 2025-2026	Budget du Plan d'entreprise 2025-2026	Écart	
					\$	%
Services de contrôle et autres coûts connexes	904 775 \$	(289) \$	904 486 \$	938 194 \$	(33 708) \$	(3,6 %)
Exploitation et entretien du matériel	54 430	1 896	56 326	55 147	1 179	2,1 %
Soutien des programmes et services généraux	114 185	(1 108)	113 077	108 583	4 494	4,1 %
Amortissement	57 813	(57 813)	-	-	-	-
Autres charges	1 650	(1 850)	(200)	-	(200)	-
Produits	(2 255)	-	(2 255)	-	(2 255)	-
Total	1 130 598 \$	(59 164)	\$ 1 071 434 \$	1 101 924 \$	(30 490) \$	(2,8 %)

Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation ont été inférieurs de 30,5 M\$ (2,8 %) 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. Les dépenses de fonctionnement restantes sont en grande partie conformes au budget de fonctionnement indiqué dans le *Résumé du plan d'entreprise 2025-2026 à 2029-2030* approuvé par 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)	2025-2026	2024-2025	Écart \$
Matériel lié aux SDE	73 969 \$	65 644 \$	8 325 \$
Matériel non lié aux SDE	12 470	7 799	4 671
Paielements de location	3 904	3 242	662
Total des dépenses en immobilisations	90 343 \$	76 685 \$	13 658 \$
Ajustement pour le recouvrement des coûts ¹	(3 228)	(4 494)	1 266
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises	374	(52)	426
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	(19)	-	(19)
Total des crédits parlementaires utilisés	87 470 \$	72 139 \$	15 331 \$

¹ L'équipement acheté pour l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) est fourni selon le principe de recouvrement des coûts. Les dépenses en immobilisations engagées ne sont pas financées par des crédits parlementaires, ce qui crée un élément de rapprochement.

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2025-2026, le budget en immobilisations présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2025-2026 à 2029-2030* 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 en cours	Budget du Plan d'entreprise ajusté	Écart	
(en milliers de dollars canadiens)	2025-2026	2025-2026		2025-2026	\$	%
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE	46 593 \$	59 138 \$	(4 100) \$	55 038 \$	(8 445) \$	(15,3 %)
Matériel de CBE	26 933	37 401	(4 675)	32 726	(5 793)	(17,7 %)
Matériel de CNP	443	2 539	-	2 539	(2 096)	(82,6 %)
Total du matériel lié aux SDE	73 969 \$	99 078 \$	(8 775) \$	90 303 \$	(16 334) \$	(18,1 %)
Matériel non lié aux SDE¹	16 374	14 467	-	14 467	1 907	13,2 %
Total des acquisitions d'immobilisations²	90 343 \$	113 545 \$	(8 775) \$	104 770 \$	(14 427) \$	(13,8 %)
Ajustement pour le recouvrement des coûts	(3 228)	-	-	-	(3 228)	-
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	(19)	-	-	-	(19)	-
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises	374	-	-	-	374	-
Total	87 470 \$	113 545 \$	(8 775) \$	104 770 \$	(17 300) \$	(16,5 %)

¹ Le budget du Plan d'entreprise de l'ACSTA comprend 4 147 \$ pour les paiements de location au titre du matériel non lié au SDE.

² Le budget du Plan d'entreprise de l'ACSTA comprend un montant supplémentaire de 13,5 M\$, approuvé par le gouvernement, par rapport au Résumé du plan d'entreprise de l'ACSTA 2025-2026 à 2029-2030.

Les crédits utilisés pour les dépenses en immobilisations sont inférieurs de 17,3 M\$ (16,5 %) au budget révisé du Plan d'entreprise en raison des retards dans les dépenses en immobilisations associées à divers projets liés au SDE, résultant principalement de changements apportés aux plans de projet des aéroports. L'ACSTA collaborera avec Finances Canada pour obtenir l'approbation du report de fonds de 8,8 M\$ aux prochains exercices financiers.

États financiers

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2026

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2026

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, chef
des services financiers et secrétaire de la société

Le 17 juin 2026



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

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 2026, 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 2026, 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 influencer 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* décrites à la note 1 afférente aux états financiers.

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,

A handwritten signature in black ink, reading "Dennis Fantinic". The signature is fluid and cursive, with the first name "Dennis" and last name "Fantinic" clearly distinguishable.

Dennis Fantinic, CPA
Directeur principal

Ottawa, Canada
Le 17 juin 2026

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

État de la situation financière

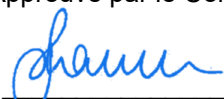
(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2026	2025
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	18 096 \$	102 215 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	155 959	80 371
Stocks	21 420	18 776
Dépenses payées d'avance	11 612	8 603
Actifs financiers dérivés	75	855
	207 162	210 820
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 5)	413 509	382 154
Immobilisations incorporelles (note 6)	12 930	12 879
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	13 325	16 664
Actif au titre des avantages du personnel (note 8)	98 841	64 809
Actifs financiers dérivés	-	59
	538 605	476 565
Total des actifs	745 767 \$	687 385 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 12)	176 287 \$	182 949 \$
Retenues de garantie (note 12)	835	35
Obligations locatives (note 7)	3 178	3 263
Financement différé lié à l'exploitation (note 10)	33 032	27 379
Passifs financiers dérivés (note 12)	-	58
	213 332	213 684
Passifs non courants		
Obligations locatives (note 7)	12 506	15 738
Financement différé lié aux immobilisations (note 10)	418 406	389 690
Passif au titre des avantages du personnel (note 8)	22 203	22 445
Revenu différé - autres services de contrôle	6 032	4 571
	459 147	432 444
Capitaux propres		
Surplus accumulé	73 288	41 257
Total des passifs et des capitaux propres	745 767 \$	687 385 \$

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 17 juin 2026 :



Thao Pham
Présidente du Conseil d'administration



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	
	2026	2025
Charges		
Contrôle préembarquement	705 036 \$	670 637 \$
Contrôle des bagages enregistrés	188 612	172 283
Contrôle des non-passagers	170 071	150 960
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	4 444	5 011
Services généraux	63 040	60 447
Total des charges (note 11)	1 131 203	1 059 338
Autres charges (produits)		
Perte nette (gain net) sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	781	(948)
Charges financières	641	683
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	238	81
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	39	-
(Gain) perte de change	(49)	82
Total des autres charges (produits)	1 650	(102)
Performance financière avant les produits et le financement public	1 132 853	1 059 236
Produits		
Produits financiers	2 174	3 459
Produits divers	81	53
Total des produits	2 255	3 512
Financement public pour		
Charges d'exploitation	1 065 781	1 002 116
Amortissement du financement différé lié aux immobilisations	54 850	48 201
Paievements au titre des contrats de location	3 904	3 242
Total du financement public (note 10)	1 124 535	1 053 559
Performance financière	(6 063) \$	(2 165) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	38 094	6 521
Résultat global total	32 031 \$	4 356 \$

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 2024 36 901 \$

Performance financière (2 165)

Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8) 6 521

Solde au 31 mars 2025 41 257 \$

Surplus accumulé

Solde au 31 mars 2025 41 257 \$

Performance financière (6 063)

Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8) 38 094

Solde au 31 mars 2026 73 288 \$

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	
	2026	2025
Flux de trésorerie liés aux		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(6 063)\$	(2 165)\$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 11)	57 813	50 610
Variation de l'actif/du passif net au titre des avantages du personnel	3 820	2 761
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	891	(520)
Perte nette (gain net) sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	781	(948)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	238	81
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	39	-
Amortissement du financement différé lié aux immobilisations (note 10)	(54 850)	(48 201)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 16)	(83 821)	77 636
	(81 152)	79 254
Activités d'investissement		
Financement public lié aux dépenses en immobilisations	78 734	65 115
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(78 413)	(49 541)
	321	15 574
Activités de financement		
Paiements de capital sur les obligations locatives	(3 288)	(2 568)
	(3 288)	(2 568)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(84 119)	92 260
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	102 215	9 955
Trésorerie à la clôture de l'exercice	18 096 \$	102 215 \$

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 2026
(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 1^{er} 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 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)

Le 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 principaux aéroports.

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.

En plus des activités prévues dans son mandat, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports où il est possible de le faire, en utilisant les ressources, la technologie et les procédures existantes.

L'ACSTA peut fournir des services de contrôle de sécurité selon le principe du recouvrement des coûts aux aéroports désignés et non désignés, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports. En 2025-2026, l'ACSTA a signé un accord avec l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) afin de soutenir le lancement des opérations commerciales en 2026-2027.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

En janvier 2026, le décret C.P. 2026-0009 a été publié en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP), qui enjoint à l'ACSTA d'aligner ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques sur le *Cadre de la politique d'approvisionnement « Achetez canadien »* et sur les instruments de politique publiés en vertu de l'article 6 de ce cadre, d'une manière compatible avec son mandat. L'ACSTA a aligné ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques au plus tard le 1 avril 2026. La mise en œuvre a été présentée dans le Plan d'entreprise 2026-2027 à 2030-2031 de l'ACSTA.

L'ACSTA se conforme au décret C.P. 2019-783, une directive publiée en vertu de l'article 89 de la LGFP, qui énonce 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 – Contrats de location

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 location 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 location repose aussi sur la durée des contrats identifiés.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

- 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 – Contrats de location

Des jugements sont nécessaires pour déterminer s'il est raisonnablement certain qu'une option de prolongation ou de résiliation sera exercée pour les contrats qui contiennent un bail. Pour ce faire, la direction tient compte de plusieurs 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 location variables correspondent à des paiements fixes en substance. Les paiements de location 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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;

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

- 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 unité génératrice de trésorerie (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 location 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 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 durée du contrat de location. La durée des contrats de location comprend toute option de prolongation si l'ACSTA a la certitude raisonnable qu'elle exercera cette option.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

Obligations locatives

Les obligations locatives de l'ACTSA sont initialement évaluées à la valeur actualisée des paiements de location 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.

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 les actifs au titre de droits d'utilisation ni les obligations locatives pour les contrats de location à court terme dont la durée est de 12 mois ou moins, ni pour les contrats de location de faible valeur. De plus, l'ACSTA n'inclut pas les coûts variables associés aux contrats de location dans ses obligations locatives et ses actifs au titre de droits d'utilisation. Les paiements susmentionnés sont comptabilisés à titre de charges lorsqu'ils sont engagés.

(f) Instruments financiers

Actifs financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie et les comptes débiteurs liés aux autres services de contrôle. Les autres comptes débiteurs ne sont pas classés comme des actifs financiers non dérivés parce qu'ils se rapportent à des exigences législatives des gouvernements fédéral et provinciaux.

La trésorerie et les comptes débiteurs liés aux 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 créanciers 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 base 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 location sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les charges qui s'y rattachent sont engagées.

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

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2026	31 mars 2025
Crédits parlementaires	142 904 \$	59 665 \$
TPS et TVH à recouvrer	10 644	12 248
TVP à recouvrer	1 512	3 204
Autres services de contrôle	899	5 254
	155 959 \$	80 371 \$

Le poste Autres services de contrôle se rapporte aux services de l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET), fournis selon le principe du recouvrement des coûts.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2025	184 491 \$	675 386 \$	22 273 \$	4 261 \$	27 806 \$	7 788 \$	40 234 \$	962 239 \$
Entrées	34 699	6 795	(52)	23	5 141	727	36 711	84 044
Sorties/ Radiations	(5 646)	(1 929)	(195)	(149)	(4 971)	(83)	(48)	(13 021)
Transferts	11 338	16 463	326	772	3 785	-	(32 684)	-
Coût au 31 mars 2026	224 882 \$	696 715 \$	22 352 \$	4 907 \$	31 761 \$	8 432 \$	44 213 \$	1 033 262 \$
Amortissement cumulé au 1 avril 2025	113 158 \$	421 994 \$	17 627 \$	1 732 \$	19 842 \$	5 732 \$	- \$	580 085 \$
Amortissement	11 938	34 144	756	807	3 759	755	-	52 159
Sorties/ Radiations	(5 371)	(1 746)	(187)	(141)	(4 963)	(83)	-	(12 491)
Amortissement cumulé au 31 mars 2026	119 725 \$	454 392 \$	18 196 \$	2 398 \$	18 638 \$	6 404 \$	- \$	619 753 \$
Valeur comptable au 31 mars 2026	105 157 \$	242 323 \$	4 156 \$	2 509 \$	13 123 \$	2 028 \$	44 213 \$	413 509 \$
	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 2026
(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés à l'interne	En développement	Total
Coût au 1 avril 2025	13 906 \$	17 217 \$	612 \$	31 735 \$
Entrées	-	(4)	2 399	2 395
Radiations	(719)	(416)	-	(1 135)
Transferts	-	612	(612)	-
Coût au 31 mars 2026	13 187 \$	17 409 \$	2 399 \$	32 995 \$
Amortissement cumulé au 1 avril 2025	7 783 \$	11 073 \$	- \$	18 856 \$
Amortissement	938	1 406	-	2 344
Radiations	(719)	(416)	-	(1 135)
Amortissement cumulé au 31 mars 2026	8 002 \$	12 063 \$	- \$	20 065 \$
Valeur comptable au 31 mars 2026	5 185 \$	5 346 \$	2 399 \$	12 930 \$

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés 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 \$
Amortissement	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 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2025	16 192 \$	472 \$	16 664 \$
Entrées	177	-	177
Diminutions	(206)	-	(206)
Amortissement	(3 117)	(193)	(3 310)
Solde au 31 mars 2026	13 046 \$	279 \$	13 325 \$
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 \$

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 2026	31 mars 2025
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 001 \$	19 197 \$
Entrées	177	2 667
Charges financières	616	674
Paiements au titre des contrats de location (note 10)	(3 904)	(3 242)
Diminutions	(206)	(307)
Réévaluation au titre du taux de change	-	12
Solde à la clôture de l'exercice	15 684 \$	19 001 \$
Solde à la clôture de l'exercice		
Partie courante	3 178 \$	3 263 \$
Partie non courante	12 506 \$	15 738 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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

	31 mars 2026	31 mars 2025
Moins d'un an	5 784 \$	5 957 \$
D'un à cinq ans	5 211	10 257
Plus de cinq ans	217	471
	11 212 \$	16 685 \$

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 la moyenne des cinq meilleures années consécutives de salaire ouvrant droit à pension et sont indexées en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC) moyen pour la période de 12 mois se terminant le 30 septembre de l'année précédente. 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 1^{er} juillet 2013, les régimes à prestations définies ne sont plus offerts aux nouveaux employés.

À compter du 1^{er} 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).

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés embauchés le ou après le 1^{er} 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	298 265 \$	274 843 \$	10 001 \$	9 008 \$	- \$	- \$
Éléments inclus dans la performance financière						
Produits d'intérêts	14 253	13 428	482	442	-	-
Frais administratifs	(325)	(325)	(25)	(25)	-	-
Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global						
(Pertes) gains de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	13 509	12 590	824	283	-	-
Autre						
Cotisations de l'ACSTA	-	1 093	628	481	286	279
Cotisations des membres des régimes	2 715	2 737	41	29	-	-
Prestations payées et transferts	(4 513)	(6 101)	(228)	(217)	(286)	(279)
Solde à la clôture de l'exercice	323 904 \$	298 265 \$	11 723 \$	10 001 \$	- \$	- \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	234 874 \$	219 411 \$	8 583 \$	7 352 \$	22 445 \$	18 484 \$
Éléments inclus dans la performance financière						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 306	5 196	144	122	630	528
Charges d'intérêts	11 528	11 004	415	362	1 096	922
Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global						
(Gains) pertes de réévaluation :						
Pertes actuarielles dues à des changements dans les hypothèses démographiques	-	9 219	-	468	-	573
(Gains actuariels) pertes actuarielles dues à des changements dans les hypothèses financières	(22 588)	(2 921)	(1 278)	266	(1 757)	2 214
Pertes actuarielles (gains actuariels) dues à des ajustements liés à l'expérience	1 324	(3 671)	463	201	75	3
Autre						
Cotisations des membres des régimes	2 715	2 737	41	29	-	-
Prestations payées et transferts	(4 513)	(6 101)	(228)	(217)	(286)	(279)
Solde à la clôture de l'exercice	228 646 \$	234 874 \$	8 140 \$	8 583 \$	22 203 \$	22 445 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	95 258 \$	63 391 \$	3 583 \$	1 418 \$	(22 203) \$	(22 445) \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

	31 mars 2026	31 mars 2025
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	95 258 \$	63 391 \$
RRS	3 583	1 418
	98 841	64 809
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(22 203)	(22 445)

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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Coût des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 306 \$	5 196 \$	144 \$	122 \$	630 \$	528 \$	6 080 \$	5 846 \$
Frais administratifs	325	325	25	25	-	-	350	350
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	11 528	11 004	415	362	1 096	922	13 039	12 288
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(14 253)	(13 428)	(482)	(442)	-	-	(14 735)	(13 870)
	2 906 \$	3 097 \$	102 \$	67 \$	1 726 \$	1 450 \$	4 734 \$	4 614 \$

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	13 509 \$	12 590 \$	824 \$	283 \$	- \$	- \$	14 333 \$	12 873 \$
Gains (pertes) actuariels	21 264	(2 627)	815	(935)	1 682	(2 790)	23 761	(6 352)
	34 773 \$	9 963 \$	1 639 \$	(652) \$	1 682 \$	(2 790) \$	38 094 \$	6 521 \$

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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Fonds d'investissement						
Fonds du marché monétaire	- \$	- \$	50 \$	- \$	50 \$	- \$
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	41 313	36 741	2 789	2 045	44 102	38 786
Fonds de titres de capitaux propres américains	62 349	55 788	2 136	1 987	64 485	57 775
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	58 099	53 635	2 319	1 930	60 418	55 565
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	98 074	90 843	-	-	98 074	90 843
Immobilier	32 050	31 169	-	-	32 050	31 169
Infrastructure	32 019	29 924	-	-	32 019	29 924
Compte d'impôts remboursables de l'ARC	-	-	4 429	4 039	4 429	4 039
Dépôts en transit	-	165	-	-	-	165
Total des actifs à la clôture de l'exercice	323 904 \$	298 265 \$	11 723 \$	10 001 \$	335 627 \$	308 266 \$

La juste valeur du marché monétaire, des titres de capitaux propres, 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	5,20 %	4,80 %	5,20 %	4,80 %	5,20 %	4,80 %
Taux de croissance de la rémunération (1 avril)	3,00 %	3,50 %	3,00 %	3,50 %	3,00 %	3,50 %
Taux d'inflation (année civile)	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité ¹	Mortalité des retraités canadiens 2014					
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	4,80 %	4,90 %	4,80 %	4,90 %	4,80 %	4,90 %
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 %
Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					5,04 %	4,98 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					3,95 %	3,93 %
Année d'atteinte du taux ultime					2040	2040

¹ 2026 et 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).

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2026, 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 %	(40 344) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	52 445
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	11 420
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(10 233)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	35 359
Diminution du taux d'inflation	1 %	(28 815)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 379
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(5 695)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	3 909
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(2 990)

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 requis aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2024	31 décembre 2025
RRS	31 décembre 2024	31 décembre 2025
ARPD	S.O.	S.O.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2027 totaliseront 2 883 \$, soit 220 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 2 663 \$ 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 2027 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime que ces versements s'élèveront à 516 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2027.

Au 31 mars 2026, la durée moyenne pondérée des passifs au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 17,3 ans (18,7 ans en 2025), de 16,4 ans (17,2 ans en 2025) et de 17,6 ans (19,6 ans en 2025).

Frais relatifs aux employés

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

	31 mars 2026	31 mars 2025
Frais relatifs aux employés	78 504 \$	73 779 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	4 734	4 614
Régimes de retraite à cotisations définies	1 802	1 787
Indemnités de cessation d'emploi	2 330	23
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	87 370 \$	80 203 \$

9. Provisions et éventualités

Divers recours 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 2026, aucun de ceux-ci ne devrait, individuellement ou collectivement, avoir une incidence défavorable importante sur les états financiers.

Provision

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2026, 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 matériel 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 2026-2027 et 2036-2037 (2025-2026 et 2036-2037 en 2025) est estimé à 3 093 \$ (3 123 \$ en 2025).

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

10. Financement public

Financement public

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

	31 mars 2026	31 mars 2025
Budget principal des dépenses	1 201 924 \$	1 194 374 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	13 545	16 461
Total des crédits parlementaires votés	1 215 469	1 210 835
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours ¹	(8 775)	(33 720)
Portion inutilisée du financement public	(47 790)	(98 449)
Financement public total utilisé	1 158 904 \$	1 078 666 \$

¹ La demande de report de fonds qui était en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2025 a été approuvée au cours de l'exercice clos le 31 mars 2026.

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 2026	31 mars 2025
Financement public des charges d'exploitation	1 071 434 \$	1 006 527 \$
Financement public des dépenses en immobilisations	83 566	68 897
Financement public pour les paiements de location	3 904	3 242
Financement public total utilisé	1 158 904 \$	1 078 666 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

Financement public différé

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

	31 mars 2026	31 mars 2025
--	-----------------	-----------------

Financement différé lié à l'exploitation

Solde à l'ouverture de l'exercice	27 379 \$	22 968 \$
Financement public des charges d'exploitation	1 071 434	1 006 527
Financement public lié aux charges d'exploitation constatées dans la performance financière	(1 065 781)	(1 002 116)
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks	5 653	4 411

Solde à la clôture de l'exercice	33 032 \$	27 379 \$
---	------------------	------------------

Financement différé lié aux immobilisations

Solde à l'ouverture de l'exercice	389 690 \$	368 994 \$
Financement public des dépenses en immobilisations	83 566	68 897
Amortissement du financement différé lié aux immobilisations	(54 850)	(48 201)

Solde à la clôture de l'exercice	418 406 \$	389 690 \$
---	-------------------	-------------------

Financement différé total, fin d'exercice	451 438 \$	417 069 \$
--	-------------------	-------------------

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2026	31 mars 2025
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paielements versés aux fournisseurs de services de contrôle	888 556 \$	826 512 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	9 534	10 637
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	6 685	6 661
	904 775	843 810
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	52 249	51 516
Formation et certification	1 193	1 568
CIZR	988	1 091
	54 430	54 175
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 8)	87 370	80 203
Frais de bureau et frais informatiques	13 218	12 613
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires ¹	6 518	6 787
Autres frais administratifs ²	3 715	7 497
Autres frais de location (note 7)	2 152	2 701
Communications et sensibilisation du public	1 212	942
	114 185	110 743
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 5)	52 159	45 545
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	3 310	2 755
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 6)	2 344	2 310
	57 813	50 610
	1 131 203 \$	1 059 338 \$

¹ 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.

² Les autres frais administratifs englobent les coûts d'assurance, de réseau et de téléphonie et l'entretien des installations.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2026 ou le 31 mars 2025.

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 crédetes 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 crédetes, libellés en \$ US et l'équivalent en \$ CA.

	\$ US	\$ CA
31 mars 2026	2 163 \$	3 011 \$
31 mars 2025	429	617

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 151 \$ (31 \$ en 2025).

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2026
Fournisseurs et autres créditeurs	150 372 \$	11 897 \$	14 018 \$	176 287 \$
Retenues de garantie	780	55	-	835
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2026
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

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 2025.

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, créances des autres services de contrôle et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2026 et au 31 mars 2025 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.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

13. Engagements contractuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA conclut des engagements contractuels pour l'acquisition de biens et services. Les engagements les plus importants ont trait aux contrats avec des fournisseurs de services de contrôle pour la prestation de services de contrôle, ainsi qu'aux ententes avec les fournisseurs pour l'entretien du matériel de contrôle et la fourniture de pièces de rechange. Ces engagements contractuels sont assujettis à un financement gouvernemental approuvé et comprennent des droits de résiliation qui permettent généralement à l'ACSTA de résilier des contrats assortis d'obligations financières limitées.

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

	31 mars 2026	31 mars 2025
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	3 046 156 \$	3 898 210 \$
Entretien du matériel et pièces de rechange	66 661	113 112
Immobilisations corporelles et incorporelles	27 022	48 722
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	13 911	17 244
Autre	12 475	13 603
Frais relatifs aux employés	3 007	9 262
	3 169 232 \$	4 100 153 \$

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 présentés à la note 4.

Principaux dirigeants

Au 31 mars 2026, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les 11 membres (11 en 2025) du Conseil d'administration et les 6 membres (6 en 2025) 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 2026	31 mars 2025
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	2 467 \$	2 202 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	334	319
	2 801 \$	2 521 \$

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 2026 ou le 31 mars 2025.

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 2026 ou le 31 mars 2025.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Notes complémentaires aux états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2026
(en milliers de dollars canadiens)

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 2025.

Le capital de l'ACSTA se compose de la trésorerie, des clients et autres débiteurs, des fournisseurs et autres crédateurs, 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 2026	31 mars 2025
Clients et autres débiteurs ¹	(70 756) \$	53 447 \$
Stocks ²	(3 301)	(3 422)
Dépenses payées d'avance	(3 009)	(97)
Fournisseurs et autres crédateurs ³	(13 179)	23 220
Financement différé lié à l'exploitation	5 653	4 411
Revenu différé - autres services de contrôle ⁴	771	77
	(83 821) \$	77 636 \$

¹ La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 4 832 \$ (3 782 \$ en 2025) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

² La variation des stocks exclut une réduction d'un montant de 657 \$ (augmentation de 892 \$ en 2025) 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 crédateurs exclut un montant de 6 517 \$ (19 515 \$ en 2025) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

⁴ La variation des Revenus différés - autres services de contrôle exclut un montant de 690 \$ (4 494 \$ en 2025) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

Pour plus d'informations, veuillez consulter le site Web de l'ACSTA : www.acsta.gc.ca

Des formats de rechange, tels que le braille, les gros caractères et la version audio du Rapport annuel 2026, peuvent être fournis sur demande.

Nous joindre :

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

Téléphone : 1-888-294-2202

Téléimprimeur : 1-833-339-1021

Télécopieur : 613-990-1295

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