



# Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2012



Compte rendu de la direction .....	1
Déclaration de responsabilité de la direction .....	16
États financiers intermédiaires résumés (non audités) .....	17

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

## COMPTE RENDU DE LA DIRECTION

### POUR LE TRIMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2012

---

Le compte rendu de la direction présente les résultats financiers, risques, activités et initiatives importantes de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») pour le trimestre clos le 30 juin 2012. Il devrait être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires résumés non audités de l'ACSTA pour le trimestre clos le 30 juin 2012, ainsi que les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 mars 2012. Le *Rapport annuel 2012* de l'ACSTA n'avait pas encore été déposé devant le Parlement au moment de mettre sous presse le présent compte rendu. Tant que le rapport ne sera pas déposé devant le Parlement et rendu public, l'ACSTA ne sera pas en mesure de présenter le Rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 mars 2012. En conséquence, certaines informations du *Rapport annuel 2012* ont été fournies dans ce compte rendu de la direction. L'information présentée dans ce rapport est à jour au 24 août 2012, sauf indication contraire.

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 et tiennent compte de risques connus et inconnus, d'incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats réels et la performance de l'organisation diffèrent de manière significative de tout résultat ou toute performance futurs exprimés ou sous-entendus dans les informations prospectives en question.

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

Les informations financières communiquées dans le présent rapport ont été préparées conformément aux normes de comptabilisation et d'évaluation applicables selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) et, à moins d'indication contraire, sont exprimées en dollars canadiens.

Certains chiffres comparatifs présentés dans le présent compte rendu ont été retraités en raison d'un changement de méthodes comptables lié à la transition vers les IFRS qui a été adopté après la publication des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2011. Le changement de méthodes comptables est présenté à la note complémentaire 19 des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2012 et décrit plus en détail à la note complémentaire 20 des états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2012. Certains chiffres comparatifs ont été retraités pour être conforme à la présentation adoptée au cours de la présente période.

---

#### APERÇU DE L'ACSTA

L'ACSTA est une société d'État mandatée de protéger le public en contrôlant de manière efficace et efficace les voyageurs aériens et leurs bagages. La mission de l'organisation est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada. L'objectif de l'organisation est de fournir un niveau de service de sûreté

efficace, efficace et uniforme dans tout le pays, selon des normes égales ou même supérieures à celles établies par son organisme de réglementation, Transports Canada.

Pour ce faire, l'ACSTA a pour mandat de mettre en œuvre des services de contrôle de sûreté dans les quatre secteurs suivants :

- le contrôle préembarquement (CPE) : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- le contrôle des non-passagers (CNP) : le contrôle aléatoire des non-passagers;
- la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

Tout en réalisant son mandat, l'ACSTA veille à demeurer compatible avec ses principaux partenaires internationaux, tant en ce qui concerne ses technologies que ses processus de contrôle de sûreté. L'ACSTA respecte cet engagement en fonction des ressources qui lui sont allouées par le gouvernement du Canada et qui ont été votées par le Parlement.

## CADRE LÉGISLATIF

L'ACSTA est une société d'État qui a été fondée en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* le 1er avril 2002. Elle est une société d'État mandataire, entièrement financée par des crédits parlementaires, qui rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

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

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

Depuis le 29 juin 2012, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* prévoit que le chef de la direction de l'ACSTA soit nommé par le gouverneur en conseil et qu'un employé de l'organisation ne peut remplacer le chef de la direction pendant plus de quatre-vingt-dix jours sans l'approbation du gouverneur en conseil. Cette modification a été énoncée dans le projet de loi C-38, *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*.

## CONTEXTE OPÉRATIONNEL

### FINANCEMENT PUBLIC

#### *Financements rendus publics*

Le budget fédéral de 2011 prévoit un financement supplémentaire pour la mise à niveau du matériel de CBE de l'ACSTA, qui totalise 156,7 millions de dollars sur cinq ans. L'organisation a également profité d'une augmentation de son niveau de référence annuel permanent de 33,0 millions de dollars, qui s'appliquera à compter de 2016-2017, pour financer la gestion du cycle de vie du système de CBE.

Grâce à l'engagement de financement à long terme, l'ACSTA a pu attribuer de nouveaux contrats à long terme pour les services de contrôle aux aéroports du Canada en 2011-2012, et établir un plan de gestion du cycle de vie des immobilisations à long terme pour son matériel lié aux systèmes de détection des explosifs.

En 2011-2012, l'ACSTA a participé à l'Examen des dépenses du Plan d'action économique du gouvernement du Canada de 2012. L'organisation a examiné ses dépenses de programmes directes et a proposé des réductions à ses dépenses opérationnelles. L'accent a été mis sur la réduction des dépenses opérationnelles grâce à des économies et à l'augmentation de la productivité, tout en effectuant un examen de la pertinence et de l'efficacité de ses programmes. Tel qu'il a été annoncé dans le budget de 2012, l'organisation réalisera des économies annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015.

### *Crédits parlementaires pour 2011-2012*

Le financement approuvé pour 2011-2012, qui totalisait 519,2 millions de dollars, a permis à l'ACSTA de maintenir ses capacités de services de contrôle semblables à celles de l'exercice précédent en disposant de ressources opérationnelles moindres. Cela a été possible grâce à la réalisation des gains d'efficacité opérationnelle découlant de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010. De plus, l'ACSTA a poursuivi la gestion du cycle de vie de son matériel de CPE au moyen d'appareils de radioscopie à angles de vue multiples et a commencé la conversion de son système de CBE à la technologie tomodensitométrie à certains des aéroports les plus occupés.

Le total des crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA au titre de ses charges opérationnelles et ses dépenses en immobilisations pour les exercices 2002-2003 à 2011-2012 se ventile comme suit :

<b>Crédits parlementaires utilisés</b>					
	<b>Total sur sept ans</b>				
<i>(en millions de dollars)</i>	<b>2002-2003 à 2008-2009</b>	<b>2009-2010</b>	<b>2010-2011</b>	<b>2011-2012</b>	<b>Total</b>
Charges opérationnelles	2 078,2 \$	472,3 \$	512,3 \$	<b>486,4 \$</b>	3 549,2 \$
Immobilisations	739,7	115,9	54,9	<b>23,2</b>	933,7
<b>Total</b>	<b>2 817,9 \$</b>	<b>588,2 \$</b>	<b>567,2 \$</b>	<b>509,6 \$</b>	<b>4 482,9 \$</b>

### **MENACES CONTRE LA SÛRETÉ**

Dans la foulée du dixième anniversaire des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les menaces contre l'industrie du transport aérien demeurent à l'esprit de la communauté internationale. Les renseignements de sécurité à l'échelle nationale et internationale indiquent que l'aviation civile demeure une cible privilégiée des terroristes et que le Canada figure toujours sur les listes actives de cibles potentielles d'attentat terroriste.

En tant qu'organisation de sûreté créée à la suite des attentats du 11 septembre, l'ACSTA a dû constamment évoluer au cours des dix dernières années pour s'adapter aux nouvelles menaces, aux avancées technologiques et aux normes internationales accrues en matière de sûreté. Les incidents de sûreté survenus au cours des dernières années rappellent que les menaces qui pèsent sur le système d'aviation canadien sont en constante évolution et que les terroristes continuent d'adapter leurs armes, les cibles de leurs attaques et les modes d'accès en fonction des vulnérabilités connues. Une chose demeure depuis la création de l'ACSTA, c'est l'importance de son rôle afin d'assurer la sûreté des voyageurs aériens au Canada.

La gravité des menaces visant le système d'aviation civile du Canada est telle que l'ACSTA a dû, par le passé, surmonter immédiatement des difficultés imprévues et l'organisation pourrait encore être appelée

à le faire. Les menaces imprévues et les modifications réglementaires s'y rattachant peuvent avoir des effets significatifs sur les ressources opérationnelles et financières de l'organisation. Il importe donc que l'ACSTA ait les ressources financières et humaines lui permettant de répondre à de nouvelles exigences ou événements exceptionnels.

## PRESTATION DES SERVICES

### *Modèle de prestation des services*

L'ACSTA utilise un modèle de prestation des services assurés par des tiers. Cela signifie que l'organisation n'embauche pas directement des agents de contrôle, mais fait plutôt appel à des tiers fournisseurs de services de contrôle pour mener ses activités obligatoires.

Le 8 août 2011, l'ACSTA a accordé des nouvelles Ententes quinquennales sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA). En date du 1er novembre 2011, les entreprises ci-dessous ont été nommées comme fournisseurs de services de contrôle aux aéroports désignés du Canada :

- Région du Pacifique – G4S Secure Solutions (Canada) Itée.;
- Région des Prairies – Garda Security Screening inc.;
- Région du Centre – Garda Security Screening inc.;
- Région de l'Est – Securitas Transport Aviation Security Itée.

De plus amples renseignements ont été présentés dans le *Rapport financier trimestriel* pour le trimestre clos le 31 décembre 2011.

### *Relations de travail*

La transition aux nouvelles ESCA a coïncidé avec des négociations de conventions collectives entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle. La majorité des conventions collectives des agents de contrôle venait à échéance le 31 mars 2012. Dans les aéroports les plus occupés où le fournisseur de services de contrôle a changé (Montréal, Vancouver, Ottawa et Halifax), la transition a donné lieu à une période ouverte au cours de laquelle les syndicats avaient jusqu'au 1er novembre 2011 pour faire une demande d'accréditation. Les fournisseurs de services de contrôle ont travaillé de concert avec les syndicats pour préserver jusqu'au 31 mars 2012 les conditions de travail qui étaient en vigueur avant le 1er novembre 2011. Dans les aéroports les plus occupés qui ont gardé les mêmes fournisseurs de services de contrôle (Edmonton, Calgary, Toronto et Winnipeg), les conventions collectives sont restées en vigueur jusqu'au 31 mars 2012.

Depuis l'attribution des nouvelles ESCA en août 2011, l'ACSTA travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle pour surveiller la situation des relations de travail. Quelques incidents isolés ont eu lieu, dont les plus notoires pendant la fin de semaine de l'Action de grâces de 2011 à l'Aéroport international Pearson de Toronto, où un nombre restreint d'agents de contrôle ont mené des activités de travail illégales, ce qui a augmenté le temps d'attente des passagers.

L'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de procédures normalisées d'exploitation et la certification des agents de contrôle. Toutefois, l'organisation n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail et dépend des fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les conflits de travail avec les syndicats. Compte tenu des répercussions négatives que les conflits de travail puissent avoir sur l'industrie de l'aviation, l'ACSTA, avec ses fournisseurs de services de contrôle, surveille de près les services de contrôle pour y repérer les signes de ralentissements du travail ainsi que les activités de travail légales ou illégales. De plus, dans le cadre des nouvelles ESCA, les fournisseurs de services de contrôle doivent améliorer leur capacité à entretenir des relations de travail efficaces. Toutefois, compte tenu du modèle de prestation des services, la capacité de l'ACSTA d'influer directement sur un retour aux niveaux de services normaux est limitée.

### *Relations avec les intervenants*

L'économie canadienne est grandement tributaire de l'industrie du transport aérien. Une attaque ou une menace grave contre l'aviation civile aurait des répercussions sur des milliers d'entreprises canadiennes qui comptent sur le réseau de transport aérien pour assurer les échanges commerciaux nationaux et internationaux.

Pour s'acquitter de son mandat, l'ACSTA travaille étroitement avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle, d'autres organismes du gouvernement, les autorités chargées de l'application de la loi et l'industrie de l'aviation. L'industrie de l'aviation comprend notamment les intervenants et les partenaires clés suivants : les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les associations de l'industrie, divers secteurs de l'industrie du voyage et du tourisme, et les partenaires de sûreté internationaux comme les É.-U. et l'UE. La nature même des activités de l'ACSTA et son succès quotidien dans la prestation des services de contrôle dépendent de ses relations avec ces partenaires et ces intervenants.

Conformément aux recommandations formulées dans l'Examen de l'ACSTA 2010, l'organisation a adopté une stratégie plus proactive et concertée pour la gestion des relations avec ses fournisseurs de services de contrôle et les administrations aéroportuaires. L'ACSTA continuera à travailler de concert avec ces partenaires opérationnels en vue d'échanger de l'information pour atteindre l'objectif commun d'accroître constamment l'efficacité et l'efficience des activités, d'offrir une meilleure expérience aux passagers et de renforcer les alliances. En particulier, l'échange d'information sur les temps d'attente et l'harmonisation des horaires des agents de contrôle avec les données sur le départ des vols ont permis d'optimiser l'utilisation des ressources et d'améliorer l'expérience des passagers.

### *Sûreté axée sur les clients*

Alors que les transporteurs aériens comptent de plus en plus sur les technologies (par exemple les systèmes d'auto-enregistrement, les cartes d'embarquement électroniques, etc.), les points de contrôle de l'ACSTA deviennent de plus en plus le premier point de contact humain des voyageurs dans les aéroports canadiens. Par conséquent, la facilitation des passagers au point de contrôle s'inscrit au cœur des activités de première ligne de l'ACSTA. À la suite de la déclaration sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre du Canada et des É.-U., les passagers voyageant vers les É.-U. sont en mesure, depuis février 2012, d'utiliser la carte NEXUS aux huit aéroports les plus occupés, qui accélère le processus de contrôle de sûreté en leur donnant accès à des voies de contrôle réservées aux points de CPE.

L'ACSTA est déterminée à informer les voyageurs des nouvelles technologies ou processus de contrôle et des changements qui y sont apportés, tout en répondant aux inquiétudes liées à la protection de la vie privée et aux processus de contrôle. La protection de la vie privée est d'une importance capitale pour l'ACSTA. Avant la mise en œuvre d'un nouveau programme ou d'une nouvelle technologie, l'organisation examine les incidences possibles sur la protection de la vie privée des voyageurs et s'il existe d'autres moyens moins intrusifs qui permettraient d'obtenir les mêmes résultats.

### **CADRE RÉGLEMENTAIRE**

Les changements réglementaires apportés par les principaux partenaires de sûreté, comme les É.-U. et l'UE, ont des répercussions sur l'ACSTA, qui est membre de l'industrie internationale de l'aviation civile. Lorsque ses partenaires internationaux adoptent de nouvelles réglementations, le Canada subit des pressions pour les adopter à son tour en vue de réduire au minimum les perturbations pour les passagers qui prennent des vols internationaux. De plus, à titre de pays signataire, le Canada est tenu de respecter les conventions sur la sûreté aérienne et les protocoles de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Durant l'exercice 2011-2012, l'ACSTA a maintenu ses efforts à l'égard de la réalisation des gains d'efficacité qui ont été identifiés lors de l'Examen de l'ACSTA 2010, notamment ceux découlant des modifications apportées à la Liste d'articles interdits de Transports Canada. Les modifications à la liste des articles qui sont interdits au Canada ont permis à l'ACSTA de centrer ses ressources sur les articles qui représentent une plus grande menace, tels que les explosifs, améliorant ainsi la sûreté aérienne tout en rendant le processus de contrôle plus efficace, efficient et convivial pour les voyageurs. Grâce à ces modifications, le Canada a pu également se conformer aux normes adoptées par plusieurs de ses partenaires internationaux, y compris les É.-U. et l'UE, qui ont adopté des modifications semblables au cours des années passées. En outre, le financement des immobilisations à long terme reçu dans les budgets fédéraux de 2010 et de 2011 a permis à l'ACSTA de poursuivre son plan de gestion du cycle de vie du matériel et ainsi, de conserver l'équivalence des SDE avec ses partenaires internationaux.

L'ACSTA travaille de près avec Transports Canada à surveiller les modifications réglementaires auxquelles sont assujettis ses partenaires internationaux en vue de déterminer les répercussions que pourrait avoir toute modification réglementaire future sur les opérations et la situation financière du système de sûreté aérienne du Canada.

## **CHANGEMENTS AU SEIN DE LA DIRECTION**

### *Comité de la haute direction*

Depuis le 3 janvier 2012, Angus Watt occupe les fonctions de président et chef de la direction de l'ACSTA pour un mandat de cinq ans. Il a été nommé à la suite du départ à la retraite de l'ancien président et chef de la direction, Kevin McGarr, le 31 décembre 2011.

Au cours du trimestre, l'organisation a restructuré son équipe de la haute direction. L'ACSTA est donc passée de six à cinq vice-présidents. Les responsabilités de l'ancien poste de vice-président principal, Capital humain, ont été attribuées aux vice-présidents des autres directions générales.

### *Conseil d'administration*

Le mandat du président du Conseil d'administration, D. Ian Glen, c.r., a pris fin en juin 2012. M. Glen occupait ce poste depuis juin 2007. Le recrutement officiel de son successeur se poursuit. Entre-temps, le vice-président du Conseil, H. Glenn Rainbird, assure les fonctions de président par intérim.

Au cours du trimestre, Allan Rowe a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA, comme représentant du Conseil national des lignes aériennes du Canada. M. Rowe assumera les anciennes fonctions de Denis Jacob au sein du Comité de stratégie et du Comité d'audit.

## **CONTEXTE ÉCONOMIQUE**

En 2011-2012, la reprise économique s'est poursuivie lentement à la suite de l'une des pires récessions mondiales de l'histoire. Toutefois, au cours des derniers mois, les prévisions économiques mondiales se sont améliorées. On s'attend à ce que l'Europe sorte lentement de la récession au cours de la deuxième moitié de 2012, bien que cette prévision présente des risques élevés. La croissance aux É.-U. devrait être légèrement plus forte que prévu, en raison de l'effet cumulé de la faible amélioration des marchés du travail, des conditions financières et de la confiance du marché.

On s'attend à ce que la croissance économique du Canada soit modérée et à ce que l'expansion économique soit tirée par la croissance de la demande intérieure privée. Les exportations nettes ne devraient contribuer que faiblement à la croissance globale, compte tenu de la reprise modeste des activités étrangères et des problèmes de compétitivité persistants du Canada, notamment la vigueur constante du dollar canadien. Le produit intérieur brut réel du Canada a augmenté de 2,4 % en 2011, ce



qui représente une diminution par rapport à la croissance de 3,2 % enregistrée en 2010. De plus, on s'attend à ce que le produit intérieur brut réel augmente de 2,4 % en 2012 et en 2013<sup>1</sup>.

## **CROISSANCE DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE L'INFLATION**

Selon les statistiques recueillies par Transports Canada, le volume de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 3,2 % en 2011 par rapport à 2010. On s'attend à ce que cette croissance se poursuive annuellement au cours des cinq prochaines années. Pour le trimestre allant de mars à mai 2012, les statistiques démontrent que le volume de passagers dans les huit aéroports les plus occupés du Canada a augmenté de 3,8 % par rapport à la même période en 2011<sup>2</sup>.

Les prévisions du nombre de passagers s'appuient sur la croissance annuelle moyenne au Canada. Toutefois, la croissance n'a pas lieu de façon uniforme dans tous les aéroports. Les changements du nombre de passagers se produisent en grande partie dans certaines régions ou à certains aéroports, avec peu d'avertissements, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Tout changement au niveau du nombre de passagers se traduit par une demande plus élevée du nombre d'heures de contrôle et un alourdissement des dépenses opérationnelles.

Au cours du trimestre considéré, l'ACSTA a réussi à gérer les temps d'attente des passagers en achetant plus d'heures de contrôle et en tirant parti des gains d'efficacité opérationnelle réalisés grâce aux nouvelles ESCA. En plus, l'ACSTA a réalisé des gains d'efficacité supplémentaires en mettant en place des outils d'optimisation du contrôle qui ont permis d'affecter les ressources avec plus d'efficacité et d'améliorer la gestion du rendement par les fournisseurs de services de contrôle. Pendant le reste de l'exercice, l'organisation continuera d'assurer la gestion de l'affectation des heures de contrôle, dans le respect de l'enveloppe budgétaire allouée.

En plus des augmentations du nombre de passagers, on prévoit que les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront en moyenne de 2,9 % par année. Les nouvelles ESCA quinquennales prévoient un plafond d'inflation, ce qui aidera l'ACSTA à prévoir ses coûts relatifs aux services de contrôle au cours des prochaines années. Bien que l'ACSTA ait pris des mesures pour limiter l'augmentation des pressions associées aux prix dans les nouvelles ESCA, cette augmentation demeure supérieure à la hausse du financement destiné aux activités opérationnelles provenant des niveaux de référence de l'organisation.

## **CAPACITÉ À REMPLIR SON MANDAT**

Le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels constitue une des pierres angulaires de la sûreté aérienne. Ces contrôles sont effectués afin de détecter la présence d'articles qui sont interdits à bord de l'aéronef ou dans les zones réglementées des aéroports.

## **ACTIVITÉS DE CONTRÔLE ESSENTIELLES**

Il y a deux éléments qui sont essentiels pour que l'ACSTA puisse réaliser son mandat soit, les agents de contrôle et le programme d'immobilisations.

### *Agents de contrôle*

Les agents de contrôle jouent un rôle prépondérant pour identifier les menaces contre la sûreté aérienne. Compte tenu de ce fait, des ressources importantes sont allouées au renforcement du personnel de contrôle.

---

<sup>1</sup> Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2012.

<sup>2</sup> Les statistiques sur le trafic aérien pour le trimestre allant d'avril à juin 2012 n'étaient pas encore disponibles au moment de mettre sous presse.



Grâce aux nouvelles technologies, l'ACSTA a mis en œuvre trois initiatives en 2011-2012 qui accroîtront les connaissances de base en matière de contrôle et renforceront le perfectionnement professionnel des agents de contrôle, en plus de rationaliser les séances de formation initiales et périodiques. Ces initiatives sont :

- la transformation du programme de surveillance, anciennement axé sur la surveillance des procédures, en un programme exhaustif de surveillance et d'assurance de la qualité. Conformément aux nouvelles ESCA, le programme vise à améliorer les processus et le rendement;
- des améliorations importantes aux normes de conduite professionnelle des agents de contrôle, dans le but d'appuyer la modification du rôle des agents de contrôle, qui était uniquement axé sur l'interception d'articles interdits et qui dorénavant sera axé sur la facilitation des passagers;
- le déploiement d'un nouveau programme « Fondements des agents de contrôle » qui fait appel à des technologies de pointe. Le programme comprend des volets de formation en ligne et des travaux pratiques en laboratoire, ce qui représente un virage par rapport à la formation en classe traditionnelle. Ces volets offrent un calendrier de formation plus souple et mettent l'accent sur la facilitation des passagers.

### *Programme d'immobilisations*

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

Au cours des dernières années, l'ACSTA a consacré une partie importante de ses fonds d'immobilisations à la gestion du cycle de vie de son matériel de CPE. Par conséquent, la majorité des appareils de radioscopie à vue unique pour le CPE dans les aéroports désignés ont été remplacés par des appareils à angles de vue multiples plus perfectionnés, ce qui a permis de renforcer la capacité de détection d'explosifs de l'ACSTA. De plus, l'ACSTA a mis en place des scanners corporels dans tous ses points de CPE transfrontaliers pour les vols à destination des É.-U. à la suite des mesures de sécurité américaines adoptées au lendemain de l'attentat terroriste raté du 25 décembre 2009.

Plus récemment, l'ACSTA a commencé à remplacer son matériel de CBE, car celui-ci atteignait sa fin de vie utile. Dans le budget fédéral de 2011, l'ACSTA a reçu des fonds d'immobilisations supplémentaires à long terme pour la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Ces fonds permettront à l'ACSTA de convertir son système de CBE aux aéroports désignés. Cette conversion permettra d'accroître la capacité du système de CBE et de maintenir l'équivalence avec les principaux partenaires internationaux, tout en conservant le meilleur débit possible pour le contrôle des bagages.

En 2011-2012, l'ACSTA a terminé avec succès la conversion de son système de CBE à l'un des huit aéroports les plus occupés et a commencé la conversion à d'autres des aéroports les plus occupés du Canada.

### **À L'APPUI DES ACTIVITÉS**

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

### *Ressources humaines*

Le succès de l'ACSTA dépend grandement du rendement de son personnel. L'ACSTA fait continuellement des efforts financiers en faveur de ses ressources humaines en leur offrant la formation et les outils nécessaires pour travailler de manière efficiente et efficace. Ces efforts encouragent les employés à rester en poste et améliorent leur satisfaction au travail.

En 2011-2012, le nombre d'équivalents temps plein (ETP) de l'ACSTA a diminué de 25, passant de 538 à 513 ETP. En 2012-2013, le nombre d'ETP a été réduit de nouveau de 55, passant de 513 à 458. L'ACSTA continuera à rationaliser ses processus internes afin d'optimiser l'utilisation des ressources actuelles.

#### *Systèmes et pratiques de gestion organisationnelle*

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

Lors de la planification des nouvelles ESCA, l'ACSTA a examiné les systèmes et les procédures en vigueur afin de cerner les possibilités d'amélioration continue. L'ACSTA a par la suite implanté un nouveau Système intégré de suivi de l'emploi du temps et de traitement des factures qui dresse un portrait plus exact des heures de contrôle hebdomadaires, améliore le processus de demandes et d'approbation, et réduit le nombre de rapprochements faits manuellement. Cet outil permet de traiter l'information essentielle sur le contrôle de manière plus efficace et efficiente.

#### *Plan de continuité des activités*

Pour faire face à une interruption grave des activités ou une défaillance des systèmes à l'administration centrale, dans les régions, ou dans un aéroport, l'ACSTA a élaboré et mis en œuvre un plan de continuité des activités exhaustif qui est régulièrement mis à jour, examiné et approuvé par la haute direction. Ce plan définit les services essentiels, établit les niveaux de service minimaux et comprend une stratégie détaillée qui vise le commandement et le contrôle, les services des fournisseurs, le rétablissement de l'infrastructure et les facteurs nécessaires à la récupération des données.

En 2011-2012, divers exercices de sûreté ont été effectués pour vérifier l'état de préparation de l'ACSTA et des fournisseurs de services de contrôle en cas d'incident ou d'événement majeur. Toutes les directions générales de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada, les administrations générales aéroportuaires et les services policiers locaux ont participé à ces exercices. L'ACSTA s'emploie aussi à définir des plans d'urgence exhaustifs pour les situations d'urgence les plus probables, notamment les menaces terroristes à la sûreté aérienne et les catastrophes naturelles.

### **RISQUES ET INCERTITUDES**

L'ACSTA est exposée à divers risques et incertitudes liés à la sûreté aérienne au sein de son contexte opérationnel. Les principaux risques qui pèsent sur l'ACSTA ont été résumés selon les catégories suivantes : risque lié à la capacité, risque lié à la prestation des services par des tiers, risque lié aux responsabilités, risque lié à la réputation, risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle, et risque de change.

#### *Risque lié à la capacité*

##### *Niveau de prestation des services*

Les niveaux de référence de l'ACSTA ne lui permettent pas de financer entièrement l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, ni de faire face à la hausse du volume de passagers. Il y a un risque que l'ACSTA n'ait pas les ressources financières nécessaires afin de maintenir les niveaux de service actuels.

Au cours de 2011-2012, l'ACSTA a terminé la mise en œuvre des gains d'efficacité, atténuant ainsi une partie de ce risque. Parmi les changements clés apportés, mentionnons l'amélioration du modèle de prestation des services, des activités opérationnelles et de formation de l'ACSTA, ainsi que la reconfiguration des points de CPE et la simplification des processus de CPE.

## *Risque lié à la prestation des services par des tiers*

### *Conflits de travail*

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs externes pour assurer les services de contrôle. Ceux-ci confient à leur tour la prestation des services de contrôle à des agents de contrôle syndiqués. Il y a un risque que des interruptions de travail, causées par des moyens de pression licites ou illicites exercés par les syndicats, dans le cadre de négociations collectives ou non, surviennent à certains aéroports.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA surveille de près l'évolution des relations de travail entre les syndicats représentant les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA dispose de plans d'urgence afin de travailler de concert avec les fournisseurs de services de contrôle et Transports Canada en cas de conflits de travail. Toutefois, compte tenu du modèle de prestation des services, la capacité de l'ACSTA d'influer directement sur un retour aux niveaux de services normaux est limitée.

### *Rendement des fournisseurs de services de contrôle*

Suite à la transition aux nouvelles ESCA, l'ACSTA continue à collaborer étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle pour garantir l'efficacité et l'efficacité du contrôle de sûreté. Il y a un risque qu'un quelconque fournisseur ne puisse pas respecter les engagements établis ou les objectifs de rendement décrits dans l'entente sur les services.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA a défini et mis en œuvre un nouveau programme de rendement pour les fournisseurs de services de contrôle qui prévoit des mesures incitatives pour les encourager à respecter les engagements et à atteindre les objectifs de rendement établis.

## *Risque lié aux responsabilités*

### *Capacité de détection*

L'ACSTA procède notamment, dans le cadre de ses activités obligatoires, à la détection et à l'interception des articles interdits, tels qu'ils sont définis par son organisme de réglementation. Il y a un risque que l'ACSTA ne soit pas en mesure de détecter tous les articles interdits, ce qui pourrait entraîner une menace pour le système d'aviation civile ou des infractions à la sûreté dans les aéroports.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA a axé ses programmes sur le contrôle des facteurs humains et a amélioré les processus de contrôle sous-jacents et les technologies. Au cours des dernières années, l'organisation a réalisé d'importants investissements dans le matériel lié aux systèmes de détection des explosifs qui ont amélioré sa capacité à détecter les articles interdits. De plus, l'ACSTA a mis en œuvre plusieurs initiatives pour améliorer la formation de base et le perfectionnement continu des agents de contrôle.

### *Renseignements sur les menaces et les risques*

En raison de l'évolution constante des menaces et des tendances en matière de sûreté aérienne, il pourrait être difficile pour l'ACSTA de rester au fait des menaces et des risques courants et nouveaux. Il y a donc un risque que l'ACSTA ne puisse donner suite aux renseignements sur les menaces ou les risques en temps opportun ou ne puisse faire preuve de la diligence raisonnable nécessaire lorsqu'elle reçoit ces renseignements.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse activement les renseignements sur les risques et les menaces qui proviennent de Transports Canada et les diffuse aux décideurs compétents. Elle dispose de stratégies détaillées pour donner suite à ces renseignements dans le respect de ses procédures normalisées d'exploitation.

### *Risque lié à la réputation*

#### *Participation des intervenants*

Certains intervenants ont soulevé des préoccupations à l'égard de nombreux aspects des activités de l'ACSTA et ont remis en cause le rapport qualité-prix des services qu'offre l'organisation. Il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit ternie.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA améliore l'expérience des passagers en mettant en place une nouvelle conception des voies de contrôle à des points de contrôle désignés, en répondant rapidement aux plaintes des clients et en faisant la promotion d'une culture axée sur le service à la clientèle. L'ACSTA assure régulièrement la liaison avec les intervenants du secteur et a mis en œuvre diverses stratégies de communication pour sensibiliser les groupes d'intervenants et les passagers.

### *Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle*

#### *Gestion de renseignements délicats, secrets ou personnels*

L'ACSTA produit, recueille et conserve une multitude de documents et de renseignements sensibles, secrets et personnels. Il y a un risque que ces informations, tant sur support papier, qu'électronique, soient perdues ou communiquées de manière inappropriée.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA dispose d'un éventail de contrôles liés à la sécurité matérielle et aux technologies de l'information. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures sur la protection des renseignements personnels qui font la promotion de pratiques exemplaires en matière de collecte, d'utilisation, de communication et d'élimination de renseignements personnels conformément à la loi.

#### *Préparation de l'organisation aux urgences*

Pour assurer la continuité et la reprise des activités à la suite d'événements majeurs ou de situations d'urgence, il est primordial de posséder un plan intégré de continuité des activités et un plan de gestion des urgences. Comme dans toute organisation, il y a un risque que le plan de continuité des activités de l'ACSTA ne soit pas complètement intégré, testé ou compris de manière à permettre une intervention efficace et à assurer la poursuite des activités lors de situations d'urgence.

Afin de maîtriser ce risque, l'ACSTA vient de terminer un examen approfondi de son plan de continuité des activités, comme cela a été mentionné précédemment, et effectuera une série d'exercices pendant l'année pour le mettre à l'essai.

### *Risque de change*

L'ACSTA est exposée à un risque de change parce qu'elle acquiert des quantités importantes de matériel et de services auprès de fournisseurs américains. Une variation importante des taux de change aurait des effets sur les budgets d'investissement et de fonctionnement, car les prévisions de dépenses sont établies en fonction de taux estimatifs. C'est donc dire qu'une fluctuation des taux peut faire varier significativement le coût des transactions libellées en devises par rapport aux coûts prévus initialement au budget.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA examinera des stratégies de couverture visant à réduire au minimum le risque de change à compter de 2012-2013.

## INFORMATION FINANCIÈRE TRIMESTRIELLE

Le tableau ci-après présente les points saillants de l'état du résultat global pour les trimestres clos le 30 juin 2012 et le 30 juin 2011 :

Faits saillants financiers – État du résultat global	Trimestres clos les 30 juin			
	2012 (non audités)	2011 (non audités et retraités)	Écart en \$	Écart en %
(en millions de dollars)				
<b>Charges<sup>1</sup></b>				
Services de contrôle et autres coûts connexes	88,3 \$	89,7 \$	(1,4) \$	(2%)
Frais d'administration directs et services généraux	19,6	20,4	(0,8)	(4%)
Amortissement	16,7	20,7	(4,0)	(19%)
Exploitation et entretien du matériel	9,9	9,4	0,5	5%
<b>Total des charges</b>	<b>134,5 \$</b>	<b>140,2 \$</b>	<b>(5,7) \$</b>	<b>(4%)</b>
<b>Total des autres produits</b>	<b>(0,1) \$</b>	<b>(1,4) \$</b>	<b>(1,3) \$</b>	<b>(93%)</b>
<b>Performance financière avant le financement public</b>	<b>134,4 \$</b>	<b>138,8 \$</b>	<b>(4,4) \$</b>	<b>(3%)</b>
<b>Financement public</b>				
Crédits parlementaires liés aux charges opérationnelles	115,6 \$	118,5 \$	(2,9) \$	(2%)
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	16,8	20,9	(4,1)	(20%)
<b>Total du financement public</b>	<b>132,4 \$</b>	<b>139,4 \$</b>	<b>(7,0) \$</b>	<b>(5%)</b>
<b>Total du résultat global (perte)</b>	<b>(2,0) \$</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>(2,6) \$</b>	<b>(433%)</b>

<sup>1</sup> Les charges opérationnelles sont présentées par activité prescrite dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par grande catégorie de charge dans le tableau ci-haut, conformément à la note complémentaire 13 des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2012.

Le tableau ci-après présente les points saillants de l'état de la situation financière au 30 juin 2012 et au 31 mars 2012 :

Faits saillants financiers – État de la situation financière	Au 30 juin	Au 31 mars	Écart en \$	Écart en %
	2012 (non audités)	2012		
(en millions de dollars)				
<b>Total de l'actif</b>	<b>385,5 \$</b>	<b>417,3 \$</b>	<b>(31,8) \$</b>	<b>(8%)</b>
<b>Total du passif</b>	<b>415,0 \$</b>	<b>444,7 \$</b>	<b>(29,7) \$</b>	<b>(7%)</b>

## **ANALYSE DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE**

La section ci-après renferme de l'information sur les principaux écarts dans l'état du résultat global pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

### **SERVICES DE CONTRÔLE ET AUTRES COÛTS CONNEXES**

Le coût des services de contrôle et les autres coûts connexes ont diminué légèrement pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de 2011. Cette diminution s'explique surtout par une réduction globale du nombre d'heures de contrôle achetées (comme cela est expliqué ci-après), qui a été compensée par des coûts additionnels occasionnés par la hausse des taux de facturation moyens.

Les gains d'efficience réalisés grâce à la mise en œuvre des mesures décrites dans l'Examen de l'ACSTA 2010 ont permis de réduire les heures de contrôle achetées. Ces gains d'efficience ont été en partie compensés par les heures de contrôle supplémentaires qui ont dû être achetées pour répondre à l'accroissement du volume de passagers.

L'augmentation des taux de facturation moyens est principalement attribuable aux hausses de salaire annuelles accordées en vertu des nouvelles ESCA qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2011.

### **FRAIS D'ADMINISTRATION DIRECTS ET SERVICES GÉNÉRAUX**

Les frais d'administration directs et services généraux ont légèrement diminué pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de 2011. Cette diminution s'explique par l'allègement des frais relatifs aux employés attribuable à une réduction du nombre d'employés et à une diminution des frais d'administration. La diminution de ces frais a été compensée par une augmentation des coûts des services rendus relatifs aux régimes à prestations définies de l'ACSTA découlant de la nouvelle méthode adoptée pour établir le taux d'actualisation aux fins de l'évaluation comptable. De plus amples renseignements sur ce changement de méthode sont présentés à la note complémentaire 12 des états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2012.

### **AMORTISSEMENT**

L'amortissement a diminué de 4,0 millions de dollars (19 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de 2011. Cette diminution s'explique principalement par une révision des durées d'utilité estimées de certains matériels de contrôle, qui est passée de sept à dix ans. De plus amples renseignements sur cette révision d'estimation sont présentés à la note complémentaire 7 des états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2012.

### **TOTAL DES AUTRES PRODUITS**

Le total des autres produits a diminué de 1,3 million de dollars (93 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de 2011. Cette diminution s'explique principalement par un gain sur sortie d'immobilisations corporelles de 1,3 million de dollars qui avait été réalisé au cours du trimestre clos le 30 juin 2011, dans le cadre d'un accord de vente de matériel conclu entre l'ACSTA et un fournisseur externe.

### **AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT PUBLIC DIFFÉRÉ LIÉ AUX IMMOBILISATIONS**

L'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations a diminué de 4,1 millions de dollars (20 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2012, par rapport à la période correspondante de 2011. Cette baisse est attribuable en grande partie à la révision des durées d'utilité estimées de certains matériels de contrôle qui étaient amortissables au cours du trimestre considéré.

## **ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE**

La section qui suit présente de l'information sur les principaux écarts au sein de l'état de la situation financière au 30 juin 2012, par rapport au 31 mars 2012.

### **TOTAL DE L'ACTIF**

Le total de l'actif de l'ACSTA a diminué de 31,8 millions de dollars (8 %) principalement pour les raisons suivantes :

- Les clients et autres débiteurs ont diminué de 21,2 millions de dollars surtout en raison des crédits parlementaires reçus pour l'exercice précédent qui avaient été comptabilisés au 31 mars 2012. Cette diminution s'explique aussi par le remboursement des taxes de vente recouvrables au cours du trimestre.
- Les immobilisations corporelles et incorporelles ont diminué de 14,5 millions de dollars surtout en raison de l'amortissement comptabilisé au montant de 16,7 millions de dollars. Cette diminution a été partiellement compensée par l'acquisition et l'installation de matériels au coût de 2,3 millions de dollars.

### **TOTAL DU PASSIF**

Le total du passif a diminué de 29,7 millions de dollars (7 %) principalement pour les raisons suivantes :

- Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 22,2 millions de dollars à la suite du paiement des sommes dues aux fournisseurs qui avait été comptabilisé au 31 mars 2012.
- Le montant total du financement public différé a diminué de 7,6 millions de dollars à la suite de la constatation de crédits parlementaires pour des charges opérationnelles de 115,6 millions de dollars et de l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations de 16,8 millions de dollars. Cette diminution a été compensée partiellement par le montant des crédits parlementaires facturé qui se chiffre à 124,8 millions de dollars.

## **PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE**

Le *Résumé du plan d'entreprise de 2012-2013* de l'ACSTA n'avait pas encore été déposé devant le Parlement au moment de mettre sous presse le présent compte rendu. Tant que le plan ne sera pas déposé au Parlement et rendu public, l'ACSTA ne sera pas en mesure de présenter une analyse des écarts entre ses résultats financiers et le budget de son Plan d'entreprise.

### **CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS**

Le montant des crédits parlementaires utilisés est comptabilisé selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée ». Le tableau ci-après permet donc d'effectuer un rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles et les charges opérationnelles comptabilisées selon les IFRS :



<b>Crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles</b>	<b>Trimestres clos les 30 juin</b>	
	<b>2012</b>	<b>2011</b>
(en millions de dollars)	(non audités)	(non audités et retraités)
<b>Total des charges (IFRS)</b>	134,5 \$	140,2 \$
<b>Produits d'intérêts et gain net/perte nette de change</b>	(0,1)	(0,1)
<b>Charges opérationnelles hors trésorerie</b>		
Amortissement	(16,7)	(20,7)
Charges au titre des avantages du personnel <sup>1</sup>	(1,4)	(0,2)
Charges au titre des avantages incitatifs à la location différés <sup>2</sup>	-	(0,1)
Coûts de main-d'oeuvre <sup>3</sup>	(0,7)	(0,6)
<b>Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles</b>	115,6	118,5
<b>Autres éléments affectant le financement</b>		
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks <sup>4</sup>	(0,1)	(1,0)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles</b>	<b>115,5 \$</b>	<b>117,5 \$</b>

<sup>1</sup> Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état du résultat global, conformément aux IFRS. Aux termes de la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, l'ACSTA est autorisée à prélever du Trésor du Canada les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Le montant à prélever est déterminé en fonction d'une évaluation de la solvabilité et d'une évaluation axée sur la continuité des activités des régimes de retraite, qui sont exécutées par les actuaires de l'organisation, conformément à la *Loi sur les normes de prestation de pension*. Le montant prélevé au titre des avantages du personnel n'est pas nécessairement égal à la charge correspondante qui doit être comptabilisée en IFRS, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

<sup>2</sup> Les avantages incitatifs à la location différés constituent une charge comptable hors trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris des réductions significatives du loyer et l'utilisation gratuite de parties communes. Les charges de location sont payées avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

<sup>3</sup> Les coûts de main-d'œuvre sont des charges comptables qui se composent des sommes au titre de la rémunération variable, des indemnités de vacances accumulées non utilisées et des charges à payer au titre des heures supplémentaires engagées au 30 juin 2012. Ces coûts sont payés avec les crédits parlementaires au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

<sup>4</sup> Les charges payées d'avance et les stocks sont financés par les crédits au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement. La variation nette des charges payées d'avance et des stocks comprend un transfert de la catégorie immobilisations corporelles vers la catégorie stocks.

Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations et les acquisitions d'immobilisations, présentées selon les IFRS :

<b>Crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations</b>	<b>Trimestres clos les 30 juin</b>	
	<b>2012</b>	<b>2011</b>
(en millions de dollars)	(non audités)	(non audités)
Total des acquisitions d'immobilisations (IFRS)	2,3 \$	2,6 \$
Produits sur sortie d'immobilisations corporelles	(0,5)	(1,6)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations</b>	<b>1,8 \$</b>	<b>1,0 \$</b>

## DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers intermédiaires résumés conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers intermédiaires résumés exempts d'anomalies significatives. La direction est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers intermédiaires résumés.

À notre connaissance, les présents états financiers intermédiaires résumés non audités donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie de l'ACSTA aux dates de clôture présentées dans les états financiers intermédiaires résumés et pour les périodes closes à ces dates.



---

Angus Watt  
Président et chef de la direction  
Ottawa, Canada



---

Mario Malouin, CPA, CA  
Vice-président et chef des services financiers  
Ottawa, Canada

24 août 2012

24 août 2012

États financiers intermédiaires résumés

## **ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN**

Trimestres clos les 30 juin 2012 et 2011

(non audités)

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé de la situation financière  
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2012	31 mars 2012
<b>Actifs</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Trésorerie	10 483 \$	5 907 \$
Clients et autres débiteurs (note 5)	56 307	77 489
Stocks (note 6)	19 278	18 935
Charges payées d'avance	3 721	4 165
Matériel détenu en vue de la vente (note 8)	–	540
	<u>89 789</u>	<u>107 036</u>
<b>Actifs non courants</b>		
Avantages du personnel (note 12)	146	207
Immobilisations corporelles (note 7)	284 805	298 162
Immobilisations incorporelles (note 9)	10 799	11 889
	<u>295 750</u>	<u>310 258</u>
	<u>385 539 \$</u>	<u>417 294 \$</u>
<b>Passifs et capitaux propres</b>		
<b>Passifs courants</b>		
Fournisseurs et autres créditeurs	58 962 \$	81 228 \$
Provisions (note 10)	1 068	2 203
Financement public différé lié aux activités opérationnelles (note 11)	27 265	23 100
	<u>87 295</u>	<u>106 531</u>
<b>Passifs non courants</b>		
Provisions (note 10)	2 299	2 304
Avantages incitatifs à la location différés	1 435	1 481
Financement public différé lié aux immobilisations (note 11)	298 290	310 120
Avantages du personnel (note 12)	25 649	24 307
	<u>327 673</u>	<u>338 212</u>
<b>Capitaux propres</b>		
Résultats non distribués	(29 429)	(27 449)
	<u>385 539 \$</u>	<u>417 294 \$</u>

Engagements (note 15) et passifs éventuels (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé du résultat global  
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les 30 juin	
	2012	2011
		(retraités – note 19)
<b>Charges</b>		
Contrôle préembarquement	82 512 \$	87 181 \$
Contrôle des bagages enregistrés	34 278	36 824
Services généraux	12 304	11 012
Contrôle des non-passagers	4 415	4 116
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	936	1 116
Total des charges (note 13)	134 445	140 249
<b>Autres (produits) charges</b>		
Produits financiers	(119)	(103)
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement (note 10)	(1)	(2)
Profit sur sortie d'immobilisations corporelles	–	(1 344)
Perte de change	31	–
Charges financières	10	15
Total des autres (produits) charges	(79)	(1 434)
<b>Performance financière avant le financement public</b>	134 366	138 815
<b>Financement public</b>		
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles (note 11)	115 607	118 475
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations (note 11)	16 779	20 966
Total du financement public	132 386	139 441
<b>Performance financière et total du résultat global</b>	(1 980) \$	626 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé des variations des capitaux propres  
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

	Résultats non distribués (retraités – note 19)
Solde au 31 mars 2011	513 \$
Performance financière et total du résultat global	626
<b>Solde au 30 juin 2011</b>	<b>1 139 \$</b>
	Résultats non distribués
Solde au 31 mars 2012	(27 449) \$
Performance financière et total du résultat global	(1 980)
<b>Solde au 30 juin 2012</b>	<b>(29 429) \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Tableau intermédiaire résumé des flux de trésorerie  
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les 30 juin	
	2012	2011
	(retraités – note 19)	
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités opérationnelles		
Performance financière	(1 980) \$	626 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 13)	15 225	19 664
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 13)	1 438	993
Diminution nette des avantages du personnel	1 403	236
Charge de désactualisation au titre des passifs relatifs au démantèlement (note 10)	10	15
Profit sur sortie d'immobilisations corporelles	-	(1 344)
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	(16 779)	(20 966)
Augmentation (diminution) des avantages incitatifs à la location différés	(46)	109
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	(1)	(2)
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (note 17)	9 862	4 414
	9 132	3 745
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	6 000	16 000
Acquisition d'immobilisations corporelles	(10 208)	(19 360)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(348)	(801)
	(4 556)	(4 161)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	4 576	(416)
Trésorerie à l'ouverture de la période	5 907	7 335
Trésorerie à la clôture de la période	10 483 \$	6 919 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.



# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

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

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (la *Loi sur l'ACSTA*), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2002. L'ACSTA est une société d'État visée par la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle 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 et de leurs bagages avant qu'elles n'accèdent, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée dans les aéroports désignés du Canada. L'ACSTA est aussi chargée, dans l'intérêt du public, de veiller à ce que les activités de contrôle soient menées de façon uniforme. À cette fin, son mandat comprend quatre activités:

1. le contrôle préembarquement (CPE) – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
2. le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
3. le contrôle des non-passagers (CNP) – le contrôle aléatoire des non-passagers;
4. le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

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 comprend 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.

## 2. Base d'établissement

Les états financiers intermédiaires résumés ont été établis conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État*, qui a été publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (Norme du SCT). Ils n'ont pas été audités ni examinés par les auditeurs externes de l'ACSTA.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 2. Base d'établissement (suite)

Selon la Norme du SCT, les états financiers intermédiaires doivent être établis selon les normes de comptabilisation et d'évaluation servant à la préparation des états financiers annuels audités. Par conséquent, ils ont été établis selon les normes de comptabilisation et d'évaluation applicables en vertu des *Normes internationales d'information financière* (IFRS). Les états financiers intermédiaires ne renferment pas toutes les informations qui devraient être fournies pour être conformes, dans tous les aspects significatifs, aux dispositions des IFRS relatives aux informations à fournir applicables aux états financiers trimestriels et annuels. Ils devraient être lus conjointement avec les états financiers annuels audités les plus récents et l'analyse descriptive de la direction qui fait partie du rapport financier trimestriel pour le trimestre clos le 30 juin 2012.

## 3. Résumé des principales méthodes comptables

### a) Base d'évaluation

Les états financiers intermédiaires ont été préparés selon la convention d'évaluation au coût historique, sauf pour le montant des actifs comptabilisés au titre des régimes à prestations définies, qui correspond au total de la juste valeur nette des actifs des régimes et de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies.

### b) Utilisation d'estimations et de jugements

Les informations sur les hypothèses et les incertitudes relatives aux estimations qui comportent un risque important d'entraîner un ajustement significatif au cours des trois prochains mois sont :

- note 3 d) f) g), note 7 et note 9 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles sont les durées d'utilité des actifs et la valeur des travaux en cours.

- note 3 e) et note 8 – Matériel détenu en vue de la vente

Les principales estimations utilisées pour le matériel détenu en vue de la vente concernent la juste valeur de l'actif diminuée des coûts de la vente.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### b) Utilisation d'estimations et de jugements (suite)

- note 3 k)(i) et note 10 a) – Passifs relatifs au démantèlement

Les principales estimations utilisées pour les passifs relatifs au démantèlement sont le taux d'inflation, la durée prévue jusqu'au règlement de l'obligation et les primes relatives aux risques du marché pour les circonstances imprévisibles.

- note 3 j) et note 12 – Avantages du personnel

Les principales estimations utilisées pour les avantages du personnel sont les taux de rendement prévu, les taux d'actualisation, les taux d'inflation et le taux de croissance de la rémunération à long terme.

Les hypothèses et les estimations sous-jacentes sont régulièrement passées en revue. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle les estimations sont révisées et dans toute période future touchée par le changement.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers sont les suivants :

- note 3 f) et note 9 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont exercés pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées en interne entrent dans la phase de développement.

- note 3 k)(ii), note 10 b) et note 18 – Litiges

Des jugements sont exercés pour évaluer la probabilité de litiges qui donneront lieu à un règlement.

- note 3 k), note 10 (b) et note 18 – Provisions et passifs éventuels

Des jugements sont exercés pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité qu'un litige entraîne une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques.

### c) Stocks

Les stocks sont composés de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel, d'uniformes d'agents de contrôle et de CIZR. Ils sont comptabilisés au moindre du coût et de leur valeur de réalisation nette. Le coût des stocks est déterminé à l'aide de la méthode du coût moyen pondéré, et la valeur de réalisation nette correspond au coût de remplacement.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles comprennent le matériel de contrôle, le matériel pour l'utilisation de la CIZR, les ordinateurs, les logiciels intégrés et matériels électroniques, le mobilier et le matériel de bureau, les améliorations locatives et les travaux en cours.

#### (i) 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 toutes 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 et les coûts de démantèlement associés à la mise hors service de certains matériels de contrôle (note 3 k)(i)).

Les travaux en cours englobent les coûts relatifs aux projets d'intégration non terminés à la clôture de la période. La valeur des travaux en cours est déterminée en fonction des évaluations qui sont effectuées à la clôture de la période par des ingénieurs indépendants ou par la direction, selon l'évaluation des risques effectuée par la direction.

Lorsque des parties importantes d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont amorties distinctivement.

Les profits et les pertes découlant de la sortie d'une immobilisation corporelle sont déterminés en comparant les produits de la cession à la valeur comptable, puis ils sont comptabilisés dans la performance financière pour la période.

#### (ii) Coûts ultérieurs

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

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### d) Immobilisations corporelles (suite)

#### (iii) Amortissement

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

Actif	Durée d'utilité
Matériel de CPE	3 à 10 ans
Matériel de CBE	7 à 10 ans
Matériel de CNP	7 à 10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	3 à 7 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériels électroniques	3 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

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

Les méthodes appliquées pour déterminer l'amortissement, les durées d'utilité estimées et les valeurs résiduelles sont révisées à chaque date de fin de période.

### e) Matériel détenu en vue de la vente

Le matériel détenu en vue de la vente se compose de matériels de contrôle pour lequel la valeur comptable sera recouvrée principalement grâce à une transaction de vente plutôt que par une utilisation continue.

Le matériel détenu en vue de la vente est évalué au plus faible de sa valeur comptable et de sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. Immédiatement avant la classification initiale du matériel détenu en vue de la vente, les valeurs comptables des actifs sont évaluées conformément à la note 3 d)(i)(ii) et (iii). Une perte de valeur relative à toute réduction initiale ou ultérieure de la valeur de l'actif est comptabilisée dans la performance financière.

Aucun amortissement n'est comptabilisé lorsqu'un actif est considéré comme détenu en vue de la vente.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### f) 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 logiciel qui sera utilisé à l'interne ou qui servira à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois que le projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement du logiciel. 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;
- l'ACSTA possède la capacité d'utiliser le logiciel;
- l'ACSTA peut démontrer la façon dont le logiciel générera probablement des avantages économiques futurs;
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement du logiciel et le mettre en service est démontrée;
- les dépenses attribuables au développement du logiciel peuvent être évaluées avec fiabilité.

Les coûts qui répondent aux critères d'inscription à l'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 la maintenance de logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

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

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### g) Dépréciation

Les immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles sont examinées à la fin de chaque période considérée en vue de déterminer s'il existe un indice de dépréciation.

La valeur recouvrable d'un actif est la valeur la plus élevée entre la juste valeur d'un actif diminué des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Pour calculer la valeur d'utilité, les entrées de trésorerie futures estimées sont actualisées à leur valeur actuelle en appliquant un taux qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres à l'actif. L'ACSTA ne génère pas d'entrées de trésorerie à partir de l'utilisation de ses actifs, car ses activités sont financées au moyen de crédits parlementaires selon le seuil de rentabilité. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours zéro. De plus, il n'y a aucun marché actif pour la plupart des actifs importants de l'ACSTA en raison de leur nature spécialisée. Dans ce cas, la juste valeur d'un actif diminué des coûts de la vente ne peut être estimée avec exactitude.

Comme la valeur recouvrable d'un actif ne peut être déterminée, la durée d'utilité estimée des actifs de l'ACSTA est revue à la fin de chaque période considérée lorsqu'un indice de dépréciation est observé. Tout changement à la durée d'utilité estimée est comptabilisé prospectivement conformément à l'IAS 8, *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs*.

### h) Contrats de location

Les contrats de location qui ne transfèrent pas au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété d'un actif sont comptabilisés en tant que contrats de location simple. Les charges engagées dans le cadre d'un contrat de location simple sont comptabilisées en performance financière de la période selon le mode linéaire appliqué sur la durée du contrat de location.

### i) Instruments financiers

#### (i) Actifs financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie. Les clients et autres débiteurs ne sont pas classés en tant qu'actifs financiers non dérivés, car ils ne constituent pas des droits contractuels, mais résultent plutôt d'obligations légales imposées par les pouvoirs publics fédéraux et provinciaux.



# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### i) Instruments financiers (suite)

#### (i) Actifs financiers non dérivés (suite)

L'ACSTA classe les actifs financiers non dérivés dans la catégorie des prêts et créances. Ces actifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Subséquemment, ces actifs financiers sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

#### (ii) Passifs financiers non dérivés

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créiteurs. Les passifs financiers non dérivés sont comptabilisés initialement à la date de transaction lorsque l'ACSTA devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument.

L'ACSTA décomptabilise un passif financier lorsque l'obligation précisée au contrat est exécutée, annulée ou expirée.

L'ACSTA classe les passifs financiers non dérivés dans la catégorie des passifs financiers au coût amorti. Ces passifs financiers non dérivés sont comptabilisés initialement à la juste valeur incluant les coûts directs attribuables à la transaction. Ces passifs financiers sont subséquemment évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

### j) Avantages du personnel

#### (i) Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés à prestations définies pour servir des prestations de retraite à ses employés : un régime de retraite enregistré et un régime de retraite supplémentaire. L'ACSTA est également le promoteur d'un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé, l'autre régime à prestations définies, qui procure notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à la pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Les salariés sont tenus de cotiser aux régimes de retraite en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, tel que requis, en fonction des évaluations actuarielles, et effectue des versements mensuels.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

### 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

- j) Avantages du personnel (suite)
  - (i) Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi (suite)

La situation nette de l'ACSTA au titre de ces trois régimes est établie séparément pour chacun des régimes en estimant le montant des avantages futurs acquis par les membres du personnel en contrepartie des services rendus pendant l'exercice en cours et les exercices antérieurs. Les avantages futurs sont ensuite actualisés pour déterminer la valeur actuelle de l'obligation. Dans la mesure où cela s'applique, la juste valeur des actifs des régimes et tous les coûts des services passés non encore comptabilisés sont défalqués de la valeur actuelle des avantages futurs. Le taux d'actualisation correspond au taux de rendement, à la date de clôture, d'obligations de qualité supérieure dont les dates d'échéance correspondent approximativement à la durée des obligations de l'ACSTA et qui sont libellées dans la même devise que les prestations que l'ACSTA s'attend à payer.

Ce calcul est effectué chaque année par un actuaire qualifié qui utilise la méthode des unités de crédit projetées. Lorsque le calcul donne lieu à un avantage pour l'ACSTA, la valeur de l'actif comptabilisé ne doit pas dépasser le total des coûts des services passés non comptabilisés et de la valeur actuelle de tous les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs des régimes, soit sous forme de diminution des cotisations futures aux régimes. La valeur actuelle des avantages économiques disponibles est établie en tenant compte des exigences de financement minimal qui s'appliquent à tous les régimes de l'ACSTA. Un avantage économique est disponible si l'ACSTA peut le réaliser à un moment quelconque pendant la durée de vie du régime ou au moment du règlement des passifs du régime.

Sur une base trimestrielle, l'actif ou passif net de l'ACSTA est mis à jour pour la différence entre le coût net estimatif des avantages, tel que déterminé lors de la plus récente évaluation actuarielle annuelle, et les cotisations de l'employeur aux régimes. Cependant, l'actif ou passif net n'est mis à jour pour d'importantes variations du marché qu'à la fin de chaque exercice financier, avec l'aide de l'actuaire des régimes.

Lorsque les coûts des services passés résultent d'améliorations portées à un régime, la partie des prestations bonifiées se rattachant aux services passés est comptabilisée en performance financière, selon le mode linéaire, sur la durée moyenne restant à courir jusqu'à ce que les droits correspondants soient acquis par le personnel. Dans la mesure où les droits aux prestations sont acquis immédiatement, la charge est comptabilisée immédiatement en performance financière de la période.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### j) Avantages du personnel (suite)

#### (i) Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi (suite)

L'ACSTA comptabilise tous les écarts actuariels générés par les régimes postérieurs à l'emploi à prestations définies dans les autres éléments du résultat global. Les charges relatives à ces régimes sont comptabilisées en tant que frais relatifs aux employés en vue de déterminer la performance financière de la période.

L'ACSTA comptabilise les profits et les pertes enregistrés au titre de la réduction ou de la liquidation d'un régime postérieur à l'emploi à prestations définies au moment où se produit la réduction ou la liquidation. Le profit ou la perte lié à une réduction doit comprendre tous les changements de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies, toutes les variations de la juste valeur des actifs du régime et tous les écarts actuariels et coûts des services passés correspondants qui n'avaient pas été comptabilisés antérieurement.

#### (ii) Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont généralement versées lorsque l'ACSTA met fin à l'emploi de membres du personnel avant la date normale de la retraite ou lorsqu'un employé accepte de partir volontairement en échange de ces indemnités. L'ACSTA comptabilise les indemnités de fin de contrat de travail lorsqu'elle est manifestement engagée à mettre fin à l'emploi de certains membres du personnel selon un plan formalisé et détaillé de licenciement sans possibilité réelle de se rétracter ou à octroyer des indemnités de fin de contrat de travail à la suite d'une offre faite pour encourager les départs volontaires. Si les indemnités sont à payer plus de 12 mois après la clôture de la période, le passif est calculé en actualisant l'obligation pour déterminer sa valeur actuelle.

#### (iii) 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 sont comptabilisés en charges au cours de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants. Un passif est comptabilisé au poste fournisseurs et autres créditeurs au montant que l'ACSTA s'attend à payer lorsque l'organisation a une obligation actuelle, juridique ou implicite, d'effectuer ces paiements au titre de services rendus par le passé par l'employé et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

### 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

#### k) Provisions

Une provision est comptabilisée lorsque l'ACSTA a une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé, dont le montant peut être estimé de manière fiable et qu'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation.

#### (i) Passifs relatifs au démantèlement

L'ACSTA comptabilise une provision au titre de passifs relatifs au démantèlement associé au coût de mise hors service, dans le respect de l'environnement, de certains matériels de contrôle, et relatifs au coût de restauration des locaux loués, à la fin du contrat de location, selon une norme convenue. Au cours de la période d'acquisition du matériel de contrôle ou au moment de la signature du contrat de location, le passif relatif au démantèlement est calculé en fonction d'une estimation des sorties de trésorerie futures actualisées. Le passif relatif au démantèlement est inscrit à la valeur comptable de l'immobilisation en question et amorti sur la durée d'utilité estimée de l'immobilisation.

Le passif relatif au démantèlement est passé en revue à chaque clôture afin de tenir compte des variations des sorties estimées de ressources représentatives d'avantages économiques nécessaires pour éteindre l'obligation, des variations du taux d'actualisation courant fondé sur le marché (ce qui inclut les variations de la valeur temps de l'argent et les risques propres au passif), et des augmentations qui reflètent le passage du temps. L'effet d'un changement d'estimation comptable est comptabilisé de manière prospective et amorti sur la durée d'utilité résiduelle de l'immobilisation correspondante.

La charge de désactualisation est comptabilisée en tant que charge financière, alors que les effets des variations du montant ou de l'échéancier de l'estimation initiale des flux de trésorerie futurs ou du taux d'actualisation fondé sur le marché sont comptabilisés dans le passif relatif au démantèlement correspondant et dans la valeur comptable de l'immobilisation correspondante.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### k) Provisions (suite)

#### (ii) Litiges

Dans le cours de ses activités normales, l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de compensations monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime 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, et qu'il est probable que le litige sera réglé et que cela entraînera une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques. 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 estimés à un taux qui reflète les appréciations actuelles du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.

#### (iii) Contrats déficitaires

Une provision au titre des contrats déficitaires est comptabilisée lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. La provision est évaluée à la valeur actuelle qui correspond au plus faible du coût net attendu d'exécution du contrat ou du coût découlant de la résiliation du contrat. Avant de comptabiliser une provision, l'ACSTA constate toute perte de valeur survenue sur les actifs dédiés au contrat en question.

### l) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Les crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de subventions publiques, puis sont constatés de façon systématique dans la performance financière des périodes au cours desquelles l'ACSTA a comptabilisé en tant que charges les coûts liés que les subventions visent à compenser. Les crédits parlementaires ne sont constatés dans la performance financière de la période qu'au moment où il existe une assurance raisonnable que l'ACSTA se conformera aux conditions qui s'y rattachent et que les subventions seront reçues.

Les crédits liés aux charges des périodes futures sont comptabilisés à titre de financement public différé lié aux activités opérationnelles dans l'exercice au cours duquel les charges qui s'y rattachent sont engagées. Les crédits utilisés pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles sont comptabilisés en tant que financement

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

### l) Financement public (suite)

public différé lié aux immobilisations et sont amortis selon le même mode que les immobilisations connexes.

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

Les crédits parlementaires non utilisés à la clôture de l'exercice sont périmés.

### m) Produits financiers

Les produits financiers sont principalement constitués de produits d'intérêts provenant des soldes de trésorerie et sont comptabilisés dans la performance financière de la période au cours de laquelle ils sont gagnés.

### n) Charges financières

Les charges financières comprennent principalement la charge de désactualisation relative à la provision au titre des passifs relatifs au démantèlement et sont comptabilisées dans la performance financière de la période au cours de laquelle elles ont été engagées.

### o) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location différés représentent le coût d'une période de location des aires communes gratuite ainsi qu'une réduction importante du loyer des locaux loués sur une certaine période. Les avantages incitatifs à la location sont différés et comptabilisés comme partie intégrante des charges opérationnelles de location dans la performance financière selon le mode linéaire sur la durée du bail, qui expire le 30 novembre 2017.

### p) Conversion de devises

Les transactions en monnaie étrangère sont converties aux taux de change en vigueur aux dates des transactions. Les profits et pertes de change résultant du règlement de ces transactions et de la conversion d'actifs ou de passifs monétaires libellés en monnaie étrangère aux taux de change de clôture sont comptabilisés dans la performance financière de la période. Les actifs et les passifs non monétaires sont convertis au taux de change en vigueur aux dates où les actifs ont été acquis ou aux dates où les obligations ont été assumées.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

### 3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

#### q) Normes comptables en voie d'adoption

Il n'est pas obligatoire, pour établir les états financiers de la période considérée, d'adopter certaines des nouvelles normes comptables et modifications qui ont été publiées. À la date des présents états financiers intermédiaires résumés, les normes et les modifications suivantes, qui ont été publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur, peuvent avoir une incidence significative sur les états financiers futurs :

- L'IAS 1, *Présentation des états financiers*, a été modifiée pour exiger que les éléments des autres éléments du résultat global soient classés selon leur nature, et que les entités regroupent les éléments compris dans les autres éléments du résultat global qui ne sont pas susceptibles d'être reclassés en performance financière et ceux qui le sont lorsque des conditions spécifiques sont satisfaites. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012.
- L'IAS 19, *Avantages du personnel*, a été modifiée pour éliminer la possibilité de reporter la comptabilisation des gains et des pertes actuariels, modifier la présentation des modifications des obligations au titre des prestations définies et des actifs des régimes dans l'état du résultat global, exiger que le calcul de l'intérêt net soit effectué en utilisant le taux de rendement du marché des obligations de sociétés de première catégorie, et améliorer les informations à fournir sur les risques découlant des régimes à prestations définies. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.
- L'IFRS 9, *Instruments financiers*, a été publiée pour énoncer les exigences de classement et d'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.
- IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*, a été publiée pour fournir une source unique de directives sur toutes les évaluations de la juste valeur et la présentation des informations à ce sujet, pour mieux définir la juste valeur et la façon de la déterminer et pour énoncer les informations à fournir sur les évaluations de la juste valeur. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

L'ACSTA évalue présentement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 4. Instruments financiers

Dans le cadre de ses activités, l'ACSTA conclut des transactions qui l'exposent à des risques financiers tels que le risque de marché et le risque de liquidité.

### a) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, qui est 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 en raison des fournisseurs et autres créditeurs qui sont libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien, qui est sa devise fonctionnelle. La direction surveille l'exposition aux fluctuations du taux de change, mais elle n'utilise pas de stratégie de couverture externe pour compenser l'effet de ces fluctuations.

Le tableau ci-après présente les fournisseurs et autres créditeurs libellés en dollars américains (US) et l'équivalent en dollars canadiens (CA) :

	US\$	CA\$
30 juin 2012	1 172 \$	1 193 \$
31 mars 2012	4 217	4 206

---



# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 4. Instruments financiers (suite)

### b) Risque de liquidité

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

Les fournisseurs et autres créditeurs et la partie courante des provisions représentent l'exposition maximale au risque de liquidité de l'ACSTA. Le tableau suivant résume les échéances contractuelles de ces passifs financiers :

	Moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à 1 an	Total
30 juin 2012	57 858 \$	750 \$	1 422 \$	60 030 \$
31 mars 2012	80 332	676	2 423	83 431

## 5. Clients et autres débiteurs

Les créances et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Crédits parlementaires	48 290 \$	59 569 \$
TPS et TVH à recouvrer	5 517	16 648
TVP à recouvrer	1 863	1 188
Autres	637	84
	56 307 \$	77 489 \$

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 6. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Pièces de rechange	17 875 \$	17 533 \$
Uniformes	502	1 062
CIZR	901	340
	<b>19 278 \$</b>	<b>18 935 \$</b>

## 7. 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	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
<b>Coût</b>									
Solde au 31 mars 2012	127 137 \$	658 389 \$	5 429 \$	6 511 \$	25 363 \$	637 \$	12 779 \$	10 401 \$	846 646 \$
Entrées	(5)	(9)	-	-	1	-	-	2 020	2 007
Sorties	(1 126)	(3 556)	-	-	(166)	-	-	(61)	(4 909)
Reclassements	840	457	-	-	176	-	-	(1 473)	-
Révisions aux estimations des passifs relatifs au démantèlement	(6)	(7)	(1)	-	-	-	(2)	-	(16)
<b>Solde au 30 juin 2012</b>	<b>126 840 \$</b>	<b>655 274 \$</b>	<b>5 428 \$</b>	<b>6 511 \$</b>	<b>25 374 \$</b>	<b>637 \$</b>	<b>12 777 \$</b>	<b>10 887 \$</b>	<b>843 728 \$</b>
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde au 31 mars 2012	60 276 \$	456 553 \$	2 307 \$	3 885 \$	15 250 \$	557 \$	9 656 \$	- \$	548 484 \$
Amortissement	2 206	10 414	100	239	1 793	20	453	-	15 225
Sorties	(1 126)	(3 494)	-	-	(166)	-	-	-	(4 786)
<b>Solde au 30 juin 2012</b>	<b>61 356 \$</b>	<b>463 473 \$</b>	<b>2 407 \$</b>	<b>4 124 \$</b>	<b>16 877 \$</b>	<b>577 \$</b>	<b>10 109 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>558 923 \$</b>
<b>Valeurs comptables</b>									
Au 31 mars 2012	66 861 \$	201 836 \$	3 122 \$	2 626 \$	10 113 \$	80 \$	3 123 \$	10 401 \$	298 162 \$
Au 30 juin 2012	65 484	191 801	3 021	2 387	8 497	60	2 668	10 887	284 805

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 8. Matériel détenu en vue de la vente

Le rapprochement du matériel détenu en vue de la vente se présente comme suit :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de la période	540 \$	- \$
Éléments d'immobilisations corporelles reclassés	-	540
Sorties	(540)	-
Solde à la clôture de la période	- \$	540 \$

## 9. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés en interne	En développement	Total
<b>Coût</b>				
Solde au 31 mars 2012	5 177 \$	19 680 \$	722 \$	25 579 \$
Entrées	-	-	348	348
Sorties	(39)	-	-	(39)
Reclassements	475	-	(475)	-
Solde au 30 juin 2012	5 613 \$	19 680 \$	595 \$	25 888 \$
<b>Amortissement cumulé</b>				
Solde au 31 mars 2012	4 113 \$	9 577 \$	- \$	13 690 \$
Amortissement	189	1 249	-	1 438
Sorties	(39)	-	-	(39)
Solde au 30 juin 2012	4 263 \$	10 826 \$	- \$	15 089 \$
<b>Valeurs comptables</b>				
Au 31 mars 2011	1 064 \$	10 103 \$	722 \$	11 889 \$
Au 30 juin 2012	1 350	8 854	595	10 799

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 10. Provisions

Les provisions sont constituées de ce qui suit :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Passifs relatifs au démantèlement	2 299 \$	2 304 \$
Litiges	1 068	2 203
	3 367	4 507
Moins la partie courante	(1 068)	(2203)
<b>Partie non courante</b>	<b>2 299 \$</b>	<b>2 304 \$</b>

### a) Passifs relatifs au démantèlement

En déterminant la valeur comptable des passifs relatifs au démantèlement associés à certains matériels de contrôle et contrats de location, la direction a appliqué certaines hypothèses qui sont présentées à la note 10 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2012.

Le rapprochement du passif relatif au démantèlement se présente comme suit :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de la période	2 304 \$	2 174 \$
Révision des flux de trésorerie estimés, y compris		
le changement du taux d'actualisation	(16)	121
Profit sur le règlement des passifs	(1)	(76)
Charge de désactualisation	10	50
Provision additionnelle pour immobilisations acquises		
au cours de la période	2	35
<b>Solde à la clôture de la période</b>	<b>2 299 \$</b>	<b>2 304 \$</b>

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 10. Provisions (suite)

### b) Litiges

La direction a comptabilisé une provision pour litiges, car l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de compensations monétaires. Une provision a été comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'une obligation actuelle, juridique ou implicite existe et qu'il est probable que le litige soit réglé. La provision a été établie par la direction aux termes d'évaluations juridiques, de renseignements disponibles actuellement et d'autres recours. La période des sorties de trésorerie associées aux litiges ne peut être raisonnablement déterminée. En conséquence, le montant total de la provision a été classé comme passif courant et les flux de trésorerie futurs prévus n'ont pas été actualisés.

Le rapprochement de la provision pour litiges se présente comme suit :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de la période	2 203 \$	18 \$
Provision supplémentaire établie au cours de la période	13	2 203
Sommes versées en règlement	(1 148)	-
Provision reprise au cours de la période	-	(18)
Solde à la clôture de la période	1 068 \$	2 203 \$

### c) Contrats déficitaires

Aucun contrat déficitaire n'a été recensé au cours du trimestre clos le 30 juin 2012 et de l'exercice clos le 31 mars 2012.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 11. Financement public différé

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

	30 juin 2012		31 mars 2012
<b>Financement public différé lié aux activités opérationnelles</b>			
Solde à l'ouverture de la période	23 100	\$	25 140
Crédits parlementaires facturés	119 772		486 431
Crédits parlementaires comptabilisés en tant que financement public pour les charges opérationnelles	(115 607)		(488 471)
Solde à la clôture de la période	27 265		23 100
<b>Financement public différé lié aux immobilisations</b>			
Solde à l'ouverture de la période	310 120	\$	382 911
Crédits parlementaires facturés	4 949		23 138
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	(16 779)		(95 929)
Solde à la clôture de la période	298 290		310 120
<b>Total du financement public différé à la clôture de la période</b>	<b>325 555</b>	<b>\$</b>	<b>333 220</b>

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 12. Avantages du personnel

Le tableau ci-après présente les charges et les cotisations relatives au régime de retraite enregistré (RRE), au régime de retraite supplémentaire (RRS) et à l'autre régime à prestations définies (ARPD) pour le trimestre clos le 30 juin :

	2012	2011
Charges :		
RRE	2 287 \$	996 \$
RRS	61	45
ARPD	578	397
	<hr/> 2 926 \$	<hr/> 1 438 \$
Cotisations :		
RRE	1 491 \$	1 172 \$
RRS	-	-
ARPD	31	30
	<hr/> 1 522 \$	<hr/> 1 202 \$

Le coût des services rendus au cours de la période et l'obligation au titre des prestations constituées sont déterminés par un actuaire à tous les ans. Les hypothèses significatives appliquées pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont décrites à la note 12 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2012.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 13. Charges

L'ACSTA mène ses activités en se servant d'une structure organisationnelle répartie en fonctions. L'état du résultat global présente les charges opérationnelles par activité prescrite. Le tableau qui suit présente les charges opérationnelles engagées, par catégories principales, pendant les trimestres clos le 30 juin :

	2012		2011
Service de contrôle et autres coûts connexes			
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	86 822	\$	87 907 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	988		1 234
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	489		601
	88 299		89 742
Frais d'administration directs et services généraux			
Frais relatifs aux employés	14 552		14 530
Contrats de location simple	1 669		1 746
Autres frais d'administration	1 360		1 530
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	971		1 603
Frais de bureau et frais informatiques	792		912
Communication	238		162
	19 582		20 483
Amortissement			
Amortissement des immobilisations corporelles	15 225		19 664
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 438		993
	16 663		20 657
Exploitation et entretien du matériel			
Entretien du matériel et pièces de rechange	9 528		8 668
CIZR	208		264
Formation et certification	165		435
	9 901		9 367
	134 445	\$	140 249 \$

Les autres coûts liés aux affaires comprennent les frais de déplacement, les coûts et frais liés aux conférences et aux réunions, les divers droits d'adhésion et les coûts liés aux matériels de formation. Les autres frais d'administration englobent les coûts d'assurance, de réseau et de téléphonie.



# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 14. Financement public

Puisque le Résumé du plan d'entreprise 2012-2013 de l'ACSTA n'a pas encore été déposé devant le Parlement, il n'est pas possible de publier le montant total des crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours. Par conséquent, le rapprochement entre les crédits parlementaires approuvés et les crédits parlementaires utilisés n'est pas fourni.

Le tableau ci-après présente le rapprochement des crédits parlementaires reçus et à recevoir pour le financement des charges opérationnelles et du montant des crédits utilisés au cours des trimestres clos le 30 juin :

	2012	2011
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	169 203 \$	154 478 \$
Montants reçus et à recevoir liés à l'exercice précédent	(49 431)	(33 856)
Montants différés aux périodes futures	(4 265)	(3 116)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges opérationnelles	115 507 \$	117 506 \$

Les crédits parlementaires pour le financement des charges opérationnelles qui ont été différés aux périodes futures sont le résultat des prévisions de dépenses dépassant les dépenses réelles. L'ACSTA prévoit que les montants différés seront utilisés et comptabilisés en performance financière au cours du prochain trimestre.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des crédits parlementaires reçus et à recevoir pour le financement des immobilisations et du montant des crédits utilisés au cours des trimestres clos le 30 juin :

	2012	2011
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	15 086 \$	22 890 \$
Montants reçus et à recevoir liés à l'exercice précédent	(10 137)	(18 327)
Montants différés aux périodes futures	(3 136)	(3 544)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des immobilisations	1 813 \$	1 019 \$

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 14. Financement public (suite)

Les crédits parlementaires pour le financement des immobilisations qui ont été différés aux périodes futures sont le résultat des prévisions de dépenses en immobilisations dépassant les dépenses réelles, et de L'ACSTA recevant des produits sur sortie d'immobilisations qui ont été utilisés pour le financement des immobilisations au cours de la période. L'ACSTA prévoit que les montants différés seront utilisés au cours du prochain trimestre.

## 15. Engagements

### a) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple de matériel et de locaux. Les paiements minimaux au titre des contrats de location sont les suivants :

	30 juin 2012	31 mars 2012
1 an ou moins	9 074 \$	10 634 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans ou moins	21 068	20 739
Plus de 5 ans	2 767	3 923

Le contrat de location simple pour les locaux à bureau à l'administration centrale contient une option de renouvellement pour cinq années supplémentaires, aux mêmes conditions que le contrat original. Après l'expiration de la période de prolongation, il n'y a aucun droit de prolongation et le loyer futur sera établi en fonction des conditions du marché à la date de prolongation.

Des passifs relatifs au démantèlement sont associés au contrat de location simple pour les locaux à bureau à l'administration centrale qui correspondent au coût de restauration des locaux suivant une norme convenue.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## 15. Engagements (suite)

### b) Obligations contractuelles

Les obligations contractuelles comprennent divers contrats pour l'acquisition de matériel, de services de contrôle et d'entretien du matériel. Ces obligations sont assujetties aux crédits autorisés et sont assorties de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de résilier, quand elle le veut, les contrats sans pénalité.

Le tableau ci-après présente les engagements minimaux au titre de ces obligations contractuelles :

---

	30 juin 2012	31 mars 2012
1 an ou moins	483 592 \$	500 055 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans ou moins	1 581 712	1 654 648
Plus de 5 ans	25 114	26 235

---

## 16. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui lui interdit généralement d'emprunter de l'argent. Par conséquent, 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 fournir des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. L'ACSTA gère son capital conformément à la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, en prélevant du Trésor du Canada les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

## 16. Gestion du capital (suite)

Le capital se compose de ce qui suit :

	30 juin 2012	31 mars 2012
Trésorerie	10 483 \$	5 907 \$
Clients et autres débiteurs	56 307	77 489
Fournisseurs et autres créditeurs	(58 962)	(81 228)
Partie courante des provisions	(1 068)	(2 203)
Crédits parlementaires différés aux périodes futures	(4 265)	-
	(2 495) \$	(35) \$

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA sont inchangés depuis le 31 mars 2012. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

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

La variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie s'établit comme suit pour les trimestres clos le 30 juin :

	2012	2011 (retraités – note 19)
Diminution des clients et autres débiteurs	20 671 \$	18 897 \$
Diminution (augmentation) des stocks	(220)	711
Diminution des charges payées d'avance	444	258
Diminution des fournisseurs et autres créditeurs	(14 063)	(17 599)
Diminution de la partie courante des provisions	(1 135)	-
Augmentation de la partie courante du financement public différé lié aux activités opérationnelles	4 165	2 147
	9 862 \$	4 414 \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés pour le trimestre clos le 30 juin 2012 se chiffrent à 116 \$ (103 \$ en 2011).

Les charges d'intérêts payées et passées en charges pour le trimestre clos le 30 juin 2012 se chiffrent à 0 \$ (0 \$ en 2011).

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

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

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 1 051 \$ (11 436 \$ en 2011) pour le financement public lié aux immobilisations. De plus, la variation exclut aussi un montant de 540 \$ (0 \$ en 2011) au titre de notes de crédit afférentes aux immobilisations puisqu'il concerne des activités d'investissement.

La variation des stocks exclut un montant de 123 \$ (0 \$ en 2011) au titre du transfert de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks, car le montant est lié à une opération non monétaire.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 8 203 \$ (19 142 \$ en 2011) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles puisqu'il concerne des activités d'investissement.

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2012, l'ACSTA a reçu des produits hors trésorerie de 540 \$ et de 0 \$ (0 \$ et 1 548 \$ en 2011) qui sont liés à la sortie de matériel détenu en vue de la vente et d'immobilisations corporelles, respectivement, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

## 18. Passifs éventuels

Il n'y a eu aucun changement quant aux actions en justice impliquant l'ACSTA durant le trimestre clos le 30 juin 2012. Se reporter à la note 19 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2012 pour une description de ce litige.

## 19. Retraitement

Auparavant, l'ACSTA préparait ses états financiers annuels conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. L'organisation a publié ses premiers états financiers annuels selon les IFRS pour l'exercice clos le 31 mars 2012.

Les états financiers intermédiaires résumés du trimestre clos le 30 juin 2011 ont été établis conformément aux méthodes comptables que l'ACSTA prévoyait adopter pour ses états financiers annuels de l'exercice clos le 31 mars 2012. Au moment d'établir les états financiers intermédiaires résumés du trimestre clos le 30 juin 2011, ces méthodes comptables n'étaient pas connues avec certitude. Après la publication de ces états, la transition aux IFRS a entraîné un changement supplémentaire quant aux méthodes comptables ayant trait au financement public. Cet ajustement est présenté à la note 20 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2012. Les chiffres comparatifs pour le trimestre clos le 30 juin 2011 ont donc été retraités en conséquence.

# ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés  
(non audités)

Trimestre clos les 30 juin 2012 et 2011  
(en milliers de dollars canadiens)

---

## **19. Retraitement (suite)**

Ce changement de méthode comptable s'est traduit par une augmentation de 969 \$ des crédits parlementaires pour les charges opérationnelles pour le trimestre clos le 30 juin 2011, ainsi que par une diminution des résultats non distribués, de 25 140 \$ au 1<sup>er</sup> avril 2011 et de 24 171 \$ au 30 juin 2011.

## **20. Chiffres comparatifs**

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