



Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre
clos le 30 juin 2017



Compte rendu de la direction.....	1
Déclaration de responsabilité de la direction.....	15
États financiers intermédiaires résumés (non audités).....	16

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN
COMPTE RENDU DE LA DIRECTION
POUR LE TRIMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2017

Le compte rendu de la direction présente les principales activités et initiatives ainsi que les risques et les résultats financiers importants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour le trimestre clos le 30 juin 2017. Ce compte rendu devrait être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires résumés non audités de l'ACSTA pour le trimestre clos le 30 juin 2017, qui ont été préparés conformément à l'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34). Ce compte rendu devrait aussi être lu conjointement avec le Rapport annuel de 2017 de l'ACSTA. Au moment de publier, le Rapport annuel de 2017 de l'ACSTA n'avait pas été déposé devant le Parlement. D'ici à ce que cela soit fait, l'ACSTA n'est pas en mesure de fournir le rapport de gestion de l'exercice clos le 31 mars 2017. Par conséquent, certains renseignements supplémentaires ont été transmis dans le présent compte rendu. Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 23 août 2017, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

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

Caractère significatif

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

APERÇU DE L'ORGANISATION

L'ACSTA est une société d'État mandataire chargée de fournir un contrôle efficace et efficient des personnes – ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport – qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée désignée. L'ACSTA doit aussi veiller à ce que le niveau de contrôle soit uniforme partout au Canada et exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'il détermine, lui confère. L'ACSTA doit exercer ses responsabilités dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs. Sa mission est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels qu'ils sont désignés par le gouvernement du Canada.

Pour ce faire, l'ACSTA assure des services de contrôle 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 qui accèdent aux zones réglementées, y compris le contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées des aérodromes aux aéroports qui présentent des risques plus élevés;
- 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.

En plus des activités prévues dans son mandat, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme vise à assurer le contrôle de quantités limitées de fret durant les périodes creuses en utilisant la technologie et les ressources existantes.

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services de contrôle supplémentaires, en vigueur depuis le 5 octobre 2014. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'autorité aéroportuaire de Vancouver en vigueur depuis le 26 juin 2017. Ces ententes viendront à échéance le 31 mars 2018.

POINTS SAILLANTS ANNUELS

- L'ACSTA a été en mesure de contrôler en moyenne près de 166 passagers à l'heure par voie de contrôle.
- L'ACSTA a fourni un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel approximativement 86 % des passagers ont été contrôlés, en moyenne, en 15 minutes ou moins dans les huit aéroports les plus occupés du Canada.
- Malgré la croissance considérable du nombre de passagers, l'ACSTA a maintenu un niveau de service relatif au temps d'attente, tout en offrant le niveau de sûreté le plus élevé possible au public.
- De concert avec l'aéroport international de Calgary, l'ACSTA a mis en œuvre le concept intégral ACSTA Plus dans la nouvelle aérogare des vols internationaux en octobre 2016.
- L'ACSTA a aussi travaillé en étroite collaboration avec l'aéroport Montréal-Trudeau à la mise en œuvre d'une voie ACSTA Plus afin de mettre à l'essai le concept à cet aéroport en août 2016.
- Grâce à une étroite collaboration avec Transports Canada, l'ACSTA a obtenu, dans le budget de 2017, les fonds nécessaires pour maintenir, à l'échelle nationale, un temps d'attente moyen selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle dans les aéroports les plus occupés du Canada en 2017-2018.
- L'ACSTA a réalisé des gains de productivité grâce à des outils comme le modèle d'incidence des temps d'attente et l'outil d'optimisation du point de contrôle. Ces outils permettent à l'ACSTA de mettre à contribution ses données de qualité supérieure en temps réel sur les arrivées de passagers au point de contrôle pour planifier les ressources de façon stratégique et pour mesurer et optimiser le déploiement de manière tactique.
- Le programme de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés (CBE) devrait être parachevé en 2020, conformément au calendrier et au budget.

- L'ACSTA a continué à travailler de manière concertée et à renforcer ses liens avec d'importants partenaires nationaux et internationaux dans le cadre de diverses initiatives, y compris les discussions sur la mise en œuvre d'ACSTA Plus.
- L'ACSTA offre des conseils et de la formation sur le contrôle à certains ministères fédéraux et partenaires internationaux, et ainsi montré son savoir-faire en matière de formation novatrice
- L'ACSTA prend les plaintes des passagers très au sérieux. Malgré l'augmentation constante du nombre de passagers, le nombre de plaintes que reçoit l'ACSTA est relativement faible, soit en moyenne une plainte par 50 000 passagers contrôlés.

CONTEXTE OPÉRATIONNEL

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Des événements et développements marquant la conjoncture économique ont une incidence importante sur les activités de l'ACSTA.

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

La croissance économique mondiale a diminué en 2016 passant de 3,3 % en 2015 pour s'établir à 2,9 % (taux estimé) en 2016. Elle devrait augmenter à 3,3 % en 2017, 3,4 % en 2018 et 3,5 % en 2019. Au Canada, l'économie a connu une hausse de 1,4 % en 2016 et cette hausse devrait atteindre 2,6 % en 2017, 1,9 % en 2018 et 1,8 % en 2019.¹

CROISSANCE DU NOMBRE DE PASSAGERS ET HEURES DE CONTRÔLE

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après de récentes projections, le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmentera chaque année au cours des cinq années à venir.

Les prévisions relatives au nombre de passagers s'appuient sur une croissance annuelle moyenne à l'échelle nationale. Toutefois, la croissance n'est pas la même dans tous les aéroports. Les fluctuations du nombre de passagers s'observent en grande partie dans certaines régions ou à certains aéroports, sans beaucoup de préavis, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Pour l'ACSTA, toute variation du nombre de passagers peut souvent se traduire par une demande accrue ou immédiate du nombre d'heures de contrôle et une augmentation de ses charges d'exploitation. Pour faire face aux fluctuations éventuelles du nombre de passagers, l'ACSTA suit de près le nombre d'heures de contrôle achetées dans chaque aéroport. Elle collabore aussi étroitement avec ses partenaires du secteur à régler des questions d'ordre opérationnel, comme les horaires des vols, l'espace disponible et les caractéristiques d'arrivée des passagers, afin de contribuer à trouver une solution à tout problème potentiel lié à un afflux important de passagers.

Selon les statistiques produites par le Système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA, le nombre de personnes contrôlées au Canada a augmenté de 11,5 % au cours du trimestre clos le 30 juin 2017 par rapport à la période correspondante de 2016, ce qui a entraîné une hausse des besoins d'heures de contrôle.

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2017.

Les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront également pendant la période des ententes sur les services de contrôle aux aéroports, ce qui intensifie les pressions sur le budget des heures de contrôle de l'ACSTA.

FINANCEMENT PUBLIC

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

Au cours des deux dernières années, elle a reçu du gouvernement du Canada des fonds supplémentaires sur une base annuelle, afin d'atteindre son objectif en matière de niveau de service relatif au temps d'attente, en attendant une solution de financement à long terme. Plus précisément, l'ACSTA a reçu des fonds supplémentaires de 26,8 millions de dollars en 2015-2016 et de 29,0 millions de dollars en 2016-2017. Les fonds reçus en 2016-2017 ont aussi permis de mettre en œuvre le projet de contrôle de sûreté unique et de répondre aux exigences de contrôle associées aux plans de développement économique des aéroports. L'objectif de l'initiative de contrôle de sûreté unique, annoncée par le gouvernement du Canada le 29 février 2016, est de simplifier et d'accélérer les transits au Canada des vols en provenance de l'Europe et des États-Unis. Le gouvernement du Canada a accordé à l'ACSTA des fonds supplémentaires pour le contrôle préembarquement (CPE), ce qui permettra de continuer à viser un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel 85 % des passagers seront contrôlés en 15 minutes ou moins.

De plus, les fonds additionnels que l'ACSTA a initialement reçus pour assurer le CNP dans le cadre du programme de CNP amélioré ont pris fin le 31 mars 2017. Le budget de 2017 a aussi prévu des fonds supplémentaires de 131,9 millions de dollars pour une année afin que l'ACSTA continue à offrir le programme de CNP amélioré en 2017-2018.

L'ACSTA collabore avec Transports Canada à l'élaboration de stratégies à long terme efficaces du point de vue opérationnel pour le financement à prévoir au regard des augmentations non financées du nombre de passagers et des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, et pour le programme de CNP.

RISQUES

Le succès de l'ACSTA repose sur sa capacité à s'adapter aux évolutions de son environnement opérationnel. La gestion des risques à l'ACSTA s'inscrit dans une approche officielle et systématique qui permet de déterminer la meilleure voie à suivre en cas d'incertitude en cernant, en évaluant et en communiquant les risques dans l'ensemble de l'organisation, et en prenant des mesures à leur égard. Cette approche favorise des processus décisionnels axés sur la connaissance du risque, qui permettent à l'ACSTA de gérer efficacement les incertitudes et d'exploiter les possibilités qui s'offrent.

Le programme de gestion des risques de l'ACSTA porte essentiellement sur les risques pouvant nuire à la capacité de l'organisation d'atteindre les objectifs suivants :

- I. réaliser les activités obligatoires de manière efficace, efficiente et uniforme, tout en protégeant les intérêts des voyageurs;
- II. offrir des services ou des programmes à l'appui des activités obligatoires.

N'étant pas un service de renseignement, l'ACSTA met plutôt en œuvre les directives communiquées par Transports Canada en vue de donner suite aux renseignements sur les menaces et les risques qui sont recueillis par les services de renseignement. Les programmes de contrôle de sûreté obligatoires de l'organisation contribuent à instaurer un cadre de sécurité qui aide à réduire les risques pour la sûreté aérienne dans l'ensemble du réseau.

GOUVERNANCE DES RISQUES

L'ACSTA a conçu un cadre complet de gestion des risques qui permet de déterminer les risques organisationnels liés à son environnement et à ses activités opérationnelles. Chaque année, l'ACSTA établit le profil de risque de l'organisation. Cet exercice lui permet de déterminer les risques organisationnels, puis de les évaluer par rapport aux critères établis en tenant compte des contrôles mis en place par l'ACSTA pour atténuer ces risques. Les risques organisationnels de l'ACSTA sont surveillés activement et réévalués chaque trimestre par le Comité de la haute direction (CHD), puis présentés au Conseil d'administration. Ce processus est flexible, car il permet à l'organisation d'inclure des données sur les risques nouveaux et émergents aux fins d'examen et d'évaluation, et à la haute direction d'analyser les tendances émergentes et prévisionnelles relatives aux risques.

Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration consistent à fournir une orientation stratégique, à exercer une surveillance financière et organisationnelle et à assurer une gouvernance. En ce qui concerne la gestion des risques, le Conseil veille à ce que la direction décèle, surveille et gère les risques organisationnels de l'ACSTA. Il a la responsabilité de fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour gérer les risques, et d'approuver la politique de gestion des risques ainsi que le profil de risque de l'organisation.

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé d'évaluer les principaux risques qui pèsent sur l'ACSTA, d'évaluer les risques organisationnels en fonction de l'approche adoptée par l'Administration et de veiller à ce que des stratégies d'atténuation et des mécanismes de contrôle appropriés soient en place pour gérer efficacement ces risques. Ce rôle consiste notamment à soutenir la sensibilisation aux risques et à faire connaître les risques à l'ensemble de l'organisation.

RISQUES ET INCERTITUDES

Les principaux risques auxquels est exposée l'ACSTA sont un aperçu des risques qui pourraient empêcher l'organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques. Voici un résumé des principaux risques organisationnels de l'ACSTA qui ont été recensés en date du 31 mars 2017. Aucun changement important n'a été apporté au profil de risque de l'organisation au cours du trimestre prenant fin le 30 juin 2017.

Risques liés aux services obligatoires

Capacité de détection

La sûreté de l'aviation est la priorité absolue de l'ACSTA qui a pour mandat de fournir des services de contrôle conformément aux règlements, mesures et directives en matière de sûreté établis par Transports Canada. Il existe un risque que l'ACSTA ne soit pas en mesure de détecter tous les articles présentant un risque élevé, ce qui pourrait avoir des répercussions importantes sur le système d'aviation civile.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA s'emploie à revoir, vérifier et améliorer continuellement l'efficacité de ses processus et procédures opérationnels et gère un programme d'immobilisations pour appuyer le remplacement et la mise à niveau de son équipement de contrôle.

Renseignements sur les menaces et les risques

Du fait que le contexte de menaces et les tendances en matière de sûreté aérienne sont en constante évolution, il peut être difficile pour l'ACSTA de prendre des mesures à l'égard des tendances et des risques émergents. Il existe un risque que l'ACSTA ne soit pas en mesure de réagir aux renseignements sur les menaces et les risques en temps opportun, ou qu'elle ne traite pas l'information reçue avec toute la diligence requise.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse continuellement les renseignements sur les menaces et les risques provenant de sources externes et les transmet aux décideurs concernés. Elle dispose de stratégies détaillées intégrées, notamment des plans de continuité des activités et d'intervention d'urgence, pour donner suite à ces renseignements. Afin de renforcer la résilience de ces plans, ils sont régulièrement vérifiés et des exercices sont réalisés.

Risque lié à la capacité

Mandat principal

L'ACSTA continue de faire face à divers défis et pressions externes, comme l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et des volumes de passagers. Par conséquent, sa capacité à acheter des heures de contrôle pourrait diminuer au cours des prochaines années en fonction des niveaux de financement approuvés. Sans financement supplémentaire, les passagers pourraient donc attendre plus longtemps aux points de contrôle.

L'ACSTA travaille avec Transports Canada à l'élaboration de stratégies à long terme efficaces du point de vue opérationnel pour le financement afin d'atténuer ce risque.

Prestation des services de soutien organisationnels

Depuis 2015, l'ACSTA a eu à composer avec une réduction du personnel des services de soutien organisationnel, même si le besoin pour ces services est stable ou à la hausse, dans certains cas. Même si l'organisation continuera toujours d'offrir des services de soutien afin de remplir ses obligations, il est possible que la présente structure d'entreprise ne permette pas de soutenir la prestation des services de soutien actuellement requis.

Pour atténuer ce risque, on a réalisé un exercice de rééquilibrage qui a permis d'affecter des ressources temporaires et d'alléger les pressions sur les services de soutien en 2017-2018.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions illégales de travail

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle qui comptent sur un effectif d'agents de contrôle syndiqués pour fournir les services de contrôle. Il y a un risque que des perturbations illégales de travail, causées par des moyens de pression exercés par les syndicats ou dans le cadre de négociations collectives, surviennent à certains aéroports.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille constamment les litiges de travail entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle. Afin de parer aux perturbations illégales de travail, l'ACSTA a préparé des plans d'urgence relatifs au personnel comprenant des composantes opérationnelles, juridiques et de communication. Cependant, la capacité de l'ACSTA à influencer directement sur le retour à un service normal est limitée.

Modèle de prestation de services – sous-traitance

Selon l'actuel modèle de prestation des services, l'ACSTA compte sur des fournisseurs de services de contrôle pour remplir son mandat et offrir un service obligatoire aux Canadiens. Il existe un risque que l'incapacité d'un fournisseur de services de contrôle à fournir les services de contrôle prévus au contrat nuise à la prestation de services de l'ACSTA.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille continuellement le rendement des fournisseurs de services de contrôle et a établi un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs, qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA.

Risque lié à la réputation

Par divers moyens de communication, certains intervenants ont soulevé des préoccupations à l'égard de nombreux aspects des activités de l'ACSTA, p. ex., le manque d'uniformité du contrôle et la prolongation des temps d'attente, et ont remis en cause le rapport qualité-prix des services qu'offre l'organisation. Il y a un risque que cela nuise à la réputation de l'ACSTA.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA continue à améliorer l'expérience des passagers en répondant rapidement aux plaintes des clients et en favorisant une culture axée sur le service à la clientèle. L'ACSTA communique régulièrement avec les intervenants du secteur et a mis en œuvre diverses stratégies de communication comme la réalisation de sondages auprès des passagers et l'utilisation accrue des médias sociaux pour mobiliser ses nombreux groupes d'intervenants.

Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle

Gestion des renseignements de nature sensible, secrets et personnels

L'ACSTA produit, recueille et conserve une multitude de documents et renseignements de nature sensible, secrets et personnels. Il existe un risque que des renseignements sensibles, secrets ou personnels, sous forme matérielle ou électronique, soient perdus ou divulgués de façon incorrecte.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA dispose d'un éventail de contrôles de sécurité physiques et informatiques, et réalise des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée pour l'ensemble des activités et des programmes nouveaux ou modifiés qui utilisent des renseignements personnels. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures de protection des renseignements personnels afin de protéger l'organisation contre ce risque.

Préparatifs de l'organisation aux urgences

Pour assurer la continuité et la reprise des activités à la suite d'événements graves ou de situations d'urgence, il est primordial de posséder un plan intégré de continuité des activités et un plan de gestion des urgences. Il existe un risque que les plans de continuité des activités et d'intervention d'urgence ne puissent pas être entièrement intégrés, testés ou compris de manière à réagir et à se rétablir efficacement en cas d'urgence, et à maintenir l'état de préparation opérationnelle.

Pour atténuer ce risque, le plan est mis à jour régulièrement et divers éléments de ce plan sont testés tous les ans. Les lacunes relevées sont ensuite corrigées lors des processus d'examen à venir.

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement, maintien en poste et mobilisation des employés

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif dévoué dont le rendement est élevé. L'ACSTA fait face à des défis concernant le recrutement et le maintien en poste des personnes talentueuses dans des postes clés et spécialisés ainsi que l'offre d'un milieu de travail sain.

Pour atténuer ce risque, l'organisation met en œuvre des initiatives visant à maintenir en poste les personnes talentueuses et à améliorer la motivation des employés. L'ACSTA améliore actuellement ses pratiques et politiques en matière de ressources humaines en réponse aux recommandations de trois groupes de travail chargés d'étudier les demandes des employés concernant un milieu de travail plus souple, une culture de reconnaissance accrue et un environnement de travail inclusif et diversifié.

Risque lié aux technologies de l'information (TI)

Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

Les ministères, les organismes gouvernementaux et les sociétés d'État sont constamment exposés à diverses cybermenaces à leur infrastructure de TI. Il existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure de TI de l'ACSTA ou compromettent l'intégrité des renseignements sensibles sur le plan organisationnel, ce qui pourrait se traduire par une perte de confiance du public et par une éventuelle atteinte à la réputation de l'ACSTA.

Pour atténuer ce risque, l'organisation a adopté divers mécanismes, systèmes, processus et procédures en vue de protéger son infrastructure de TI.

Risque lié à la gouvernance

Période de direction par intérim

Le mandat du président du conseil d'administration de l'ACSTA a expiré en octobre 2016. L'actuel chef de la direction a été nommé par décret pour un an ou jusqu'à la nomination d'un nouveau chef de la direction. Le Conseil d'administration est dirigé par le vice-président. Il existe un risque que, dans ces circonstances, l'ACSTA éprouve des difficultés à établir des stratégies et objectifs à plus long terme.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA collabore activement avec le gouvernement au processus de nomination d'un nouveau président du Conseil d'administration et d'un nouveau président et chef de la direction.

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

La présente partie du rapport décrit les écarts importants constatés à l'état intermédiaire résumé du résultat global pour les trimestres clos les 30 juin 2016 et 2017.

Points saillants financiers – État intermédiaire résumé du résultat global (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin			
	2017 (non audités)	2016 (non audités)	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	132 828 \$	121 305 \$	11 523 \$	9,5 %
Exploitation et entretien du matériel	9 445	10 158	(713)	(7,0 %)
Soutien des programmes et services généraux	20 608	19 801	807	4,1 %
Amortissement	13 979	13 179	800	6,1 %
Total des charges	176 860	164 443	12 417	7,6 %
Autres charges (produits)	663	(29)	692	NS
Performance financière avant les revenus et le financement public	177 523	164 414	13 109	8,0 %
Revenus	3 534	1 249	2 285	182,9 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	157 192	147 112	10 080	6,9 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	14 183	13 171	1 012	7,7 %
Total du financement public	171 375	160 283	11 092	6,9 %
Performance financière	(2 614) \$	(2 882) \$	268	9,3 %
Autres éléments du résultat global	(10 939)	(17 064)	6 125 \$	35,9 %
Résultat global total	(13 553) \$	(19 946) \$	6 393 \$	32,1 %

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état intermédiaire résumé du résultat global, alors qu'elles sont présentées par type de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 10 des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2017.

NS = non significatif

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 11 523 \$ (9,5 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. L'écart est principalement dû à l'achat d'heures de contrôle supplémentaires au coût total de 6 894 \$, jumelé à l'augmentation annuelle du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle de 3 870 \$.

L'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées est principalement attribuable aux exigences de contrôles supplémentaires pour répondre à la hausse du nombre de passagers et aux changements des besoins opérationnels à certains aéroports. L'augmentation est également due à l'achat d'un nombre plus élevé d'heures de contrôle supplémentaires par la GTAA et les exigences de contrôle plus élevées pour appuyer le programme de CNP, comme la construction d'installations permanentes pour la fouille de véhicules est terminée dans certains aéroports.

Exploitation et entretien du matériel

Les coûts d'exploitation et d'entretien du matériel ont diminué de 713 \$ (7,0 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. La baisse s'explique principalement par la réduction des exigences en matière de formation pour les technologues en équipement afin d'appuyer le déploiement constant du nouveau matériel de SDE, en tenant compte du plan de déploiement des immobilisations.

Soutien des programmes et services généraux

Les coûts de soutien des programmes et des services généraux ont augmenté de 807 \$ (4,1 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. La hausse est due principalement au crédit comptabilisé en 2016 lié aux taxes à la consommation d'un montant de 660 \$. Les autres coûts liés au soutien des programmes et aux services généraux sont restés stables.

Amortissement

L'amortissement a augmenté de 800 \$ (6,1 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. La hausse est due principalement aux nouveaux déploiements du concept ACSTA Plus et aux déploiements du matériel de CBE dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie normal. La hausse est partiellement compensée par l'amortissement du vieux matériel de CBE devenant complet au cours de l'exercice précédent. Elle est également compensée par les fluctuations de la vie utile estimée pour le matériel visé par le programme de gestion du cycle de vie du matériel de CBE.

Autres charges (produits)

Les autres charges ont augmenté de 692 \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. La hausse est due principalement à la perte nette sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés liés à la stratégie récemment mise en œuvre par l'ACSTA en matière de couverture de la devise.

Revenus

Les revenus ont augmenté de 2 285 \$ (182,9 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. Cela est principalement attribuable à l'achat d'un nombre plus élevé d'heures de contrôle supplémentaires par la GTAA, par rapport à la période comparative. Cela est aussi dû à un crédit fournisseur sans effet sur la trésorerie qui a été reçu au cours du trimestre.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

Le montant des crédits parlementaires pour les charges d'exploitation a augmenté de 10 080 \$ (6,9 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes qui ont été décrites précédemment.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 1 012 \$ (7,7 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2017, comparativement à la période correspondante de 2016. Cette augmentation est principalement attribuable à l'amortissement accru décrit précédemment.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global comprennent les réévaluations trimestrielles sans effet sur la trésorerie découlant des modifications aux hypothèses actuarielles et du rendement des actifs des régimes de retraite. La perte au titre des autres éléments du résultat global pour le trimestre clos le 30 juin 2017 s'établit à 10 939 \$ et est attribuable à des pertes de réévaluation de 12 095 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une baisse du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2017, partiellement compensée par des gains de réévaluation de 1 156 \$ dus à un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur au taux initialement utilisé dans les hypothèses de l'ACSTA.

La perte au titre des autres éléments du résultat global pour la période de trois mois close le 30 juin 2016 s'établissait à 17 064 \$ en raison de pertes de réévaluation de 24 197 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une baisse du taux d'actualisation de 50 points de base depuis le 31 mars 2016, partiellement compensée par un gain de réévaluation de 7 133 \$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses.

Pour obtenir plus de renseignements, se reporter à la note complémentaire 9 des états financiers intermédiaires résumés.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

La présente section décrit les principaux écarts observés à l'état intermédiaire résumé de la situation financière au 30 juin 2017 comparativement au 31 mars 2017.

Points saillants financiers – État intermédiaire				
résumé de la situation financière				
	30 juin	31 mars		
(en milliers de dollars canadiens)	2017	2017	Écart en \$	Écart en %
	(non audités)	(audités)		
Actifs courants	145 389 \$	152 005 \$	(6 616) \$	(4,4%)
Actifs non courants	422 670	428 458	(5 788)	(1,4%)
Total des actifs	568 059 \$	580 463 \$	(12 404) \$	(2,1%)
Passifs courants	145 607 \$	150 796 \$	(5 189) \$	(3,4%)
Passifs non courants	441 212	434 874	6 338	1,5 %
Total des passifs	586 819 \$	585 670 \$	1 149 \$	0,2 %

Actifs

Les actifs courants ont diminué de 6 616 \$ (4,4 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une diminution de 37 703 \$ des clients et autres débiteurs principalement attribuable à une baisse de 34 053 \$ des crédits parlementaires à recevoir et une diminution de 4 073 \$ des taxes à recouvrer;

- une diminution de 902 \$ des stocks principalement attribuable à une utilisation de 893 \$ au titre des uniformes et des stocks de CIZR;
- une augmentation de 32 548 \$ de la trésorerie principalement attribuable au moment où les fonds sont reçus du gouvernement du Canada.

Les actifs non courants ont diminué de 5 788 \$ (1,4 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une diminution de 10 549 \$ des avantages du personnel. L'actif au titre des avantages du personnel comprend le régime de retraite enregistré de l'ACSTA et le régime de retraite supplémentaire, qui se trouvent tous deux en situation d'actif net. La baisse est principalement due à des pertes de réévaluation de 10 474 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une baisse du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2017 et du fait que le coût des prestations définies a été supérieur de 1 231 \$ aux cotisations, partiellement compensée par un rendement réel des actifs des régimes supérieur de 1 156 \$ au rendement prévu selon les hypothèses de l'ACSTA;
- une augmentation de 4 818 \$ des immobilisations corporelles et incorporelles principalement attribuable à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles d'une valeur de 19 047 \$, qui a été partiellement compensée par un amortissement de 13 979 \$.

Passifs

Les passifs courants ont diminué de 5 189 \$ (3,4 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une diminution de 4 319 \$ des fournisseurs et autres crédateurs en raison du moment où les décaissements ont été effectués en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs;
- une diminution de 1 187 \$ du financement public différé lié aux charges d'exploitation attribuable à une diminution du solde des stocks et des charges payées d'avance.

Les passifs non courants ont augmenté de 6 338 \$ (1,5 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 3 992 \$ du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations en raison de crédits parlementaires pour financer des dépenses en immobilisations de 18 175 \$ dépassant l'amortissement de 14 183 \$;
- une augmentation de 2 244 \$ des avantages du personnel liée à l'autre régime à prestations définies de l'ACSTA en raison de pertes de réévaluation de 1 621 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une baisse du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2017 et du fait que le coût des prestations définies a été supérieur de 623 \$ aux cotisations.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Le *Résumé du plan d'entreprise de 2017-2018 à 2021-2022* de l'ACSTA n'avait pas encore été déposé au Parlement pour approbation au moment de publier le présent rapport. Tant que le résumé du plan ne sera pas déposé au Parlement et rendu public, l'ACSTA ne sera pas en mesure de présenter une analyse des écarts significatifs entre ses résultats financiers et ceux prévus dans son *Résumé du plan d'entreprise de 2017-2018 à 2021-2022*.

RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les activités de l'ACSTA sont financées principalement grâce aux crédits parlementaires versés par le gouvernement du Canada. Le tableau ci-après permet donc d'effectuer un rapprochement de la performance financière comptabilisée selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée » :

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (en milliers de dollars canadiens)	Trimestre clos les 30 juin	
	2017 (non audités)	2016 (non audités)
Performance financière avant les revenus et le financement public	177 523 \$	164 414 \$
Revenus	(3 534)	(1 249)
Performance financière avant le financement public	173 989	163 165
Charges sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	(13 979)	(13 179)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(1 854)	(1 923)
Frais relatifs aux employés à payer ²	(1 060)	(1 015)
Variation de la juste valeur des instruments financiers désignés à la juste valeur par le biais du résultat net	(648)	-
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(149)	(7)
Perte sur sorties d'immobilisations corporelles	(57)	-
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ³	(16)	(3)
Crédits non-monétaires de fournisseurs	762	
Gain non-monnaire sur conversion de devise reconnue en performance financière	123	-
Avantages incitatifs à la location différés dans la performance financière ⁴	81	74
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	157 192 \$	147 112 \$
Autres éléments affectant le financement		
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁵	(1 187)	(1 867)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	156 005 \$	145 245 \$

¹ Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état intermédiaire résumé du résultat global conformément aux IFRS. L'élément de rapprochement susmentionné représente la différence entre les versements en espèces au titre des avantages du personnel et la charge comptable selon les IFRS.

² Les frais relatifs aux employés à payer sont des ajustements comptables qui se composent des sommes engagées au titre de la rémunération variable et des indemnités de vacances utilisées et constituées au 30 juin 2017. Ces frais sont comptabilisés selon la comptabilité de caisse modifiée seulement à la fin de l'exercice, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement lors des périodes intermédiaires.

³ Les charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés grâce à des crédits parlementaires liés aux dépenses en immobilisations au cours des exercices antérieurs, mais qui ont été utilisés et passés en charges comme pièces de rechange au cours de l'exercice considéré, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

⁴ Les avantages incitatifs à la location différés constituent un ajustement comptable sans effet sur la trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris les réductions significatives du loyer, l'utilisation gratuite de parties communes et les améliorations locatives fournies sans frais. Les frais de location sont financés avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

⁵ Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu. Ils sont financés au moyen des crédits parlementaires au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

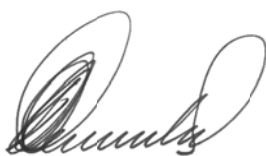
Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin	
	2017 (non audités)	2016 (non audités)
Matériel lié aux systèmes de détection d'explosifs	18 657 \$	17 176 \$
Matériel non lié aux systèmes de détection d'explosifs	390	1 556
Total des acquisitions d'immobilisations	19 047 \$	18 732 \$
Acquisitions non monétaires provenant des crédits de fournisseurs	(762)	-
Gain non monétaire sur conversion de devise relié aux acquisitions d'immobilisations	(82)	-
Produits de la sortie d'immobilisations ¹	(28)	-
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	18 175 \$	18 732 \$

¹ Les produits de la sortie d'immobilisations incluent des produits non monétaires reçus sous forme de notes de crédit de fournisseurs.

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers intermédiaires résumés conformément à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* et à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* 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, des résultats des opérations 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.



Michael Saunders
Président et chef de la direction

Ottawa, Canada

Le 23 août 2017



Nancy Fitchett, CPA, CA
Vice-présidente et chef des services
financiers par intérim

Ottawa, Canada

Le 23 août 2017

États financiers intermédiaires résumés

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

30 juin 2017

(non audités)

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé de la situation financière
(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2017	31 mars 2017
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	68 815 \$	36 267 \$
Clients et autres débiteurs (note 3)	59 036	96 739
Stocks (note 4)	14 827	15 729
Charges payées d'avance	2 711	2 996
Instruments financiers dérivés (note 12)	-	274
	145 389	152 005
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 5)	405 776	400 908
Immobilisations incorporelles (note 6)	8 401	8 451
Avantages du personnel (note 9)	8 493	19 042
Instruments financiers dérivés (note 12)	-	57
	422 670	428 458
Total des actifs	568 059 \$	580 463 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	127 752 \$	132 071 \$
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 8)	17 538	18 725
Instruments financiers dérivés (note 12)	317	-
	145 607	150 796
Passifs non courants		
Retenues sur contrats de construction (note 12)	1 118	935
Avantages incitatifs à la location différés	607	688
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	412 951	408 959
Avantages du personnel (note 9)	26 536	24 292
	441 212	434 874
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(18 760)	(5 207)
Total des passifs et des capitaux propres	568 059 \$	580 463 \$

Éventualités (note 7) et accords contractuels (note 13)

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 audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Charges		
Contrôle préembarquement	94 229 \$	86 803 \$
Contrôle des bagages enregistrés	37 007	35 193
Contrôle des non-passagers	34 371	31 841
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	759	927
Services généraux	10 494	9 679
Total des charges (note 10)	176 860	164 443
Autres charges (produits)		
Perte nette sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	648	-
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	149	7
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	57	-
Charges financières	-	3
Gain de change	(191)	(39)
Total des autres charges (produits)	663	(29)
Performance financière avant les revenus et le financement public	177 523	164 414
Revenus		
Services de contrôle supplémentaires	2 595	1 121
Revenus divers	762	-
Revenus de location	90	-
Produits financiers	87	128
Total des revenus	3 534	1 249
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 8)	157 192	147 112
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	14 183	13 171
Total du financement public	171 375	160 283
Performance financière	(2 614) \$	(2 882) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluations des régimes à prestations définies (note 9)	(10 939)	(17 064)
Résultat global total	(13 553) \$	(19 946) \$

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 audité)

(en milliers de dollars canadiens)

Pour les trimestres clos le 30 juin :

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2017	(5 207) \$
Performance financière	(2 614)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluations des régimes à prestations définies (note 9)	(10 939)
Solde au 30 juin 2017	(18 760) \$
Solde au 31 mars 2016	(21 466) \$
Performance financière	(2 882)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluations des régimes à prestations définies (note 9)	(17 064)
Solde au 30 juin 2016	(41 412) \$

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 audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(2 614) \$	(2 882) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 5 et 10)	13 721	12 849
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel (note 15)	1 854	1 923
Variation de la juste valeur des instruments financiers désignés à la juste valeur par le biais du résultat net (note 12)	648	-
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 6 et 10)	258	330
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	149	7
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	57	-
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	(14 183)	(13 171)
Autres transactions sans effet sur la trésorerie (note 15)	(746)	3
Avantages incitatifs à la location différés reconnus dans la performance financière	(81)	(74)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 15)	31 948	20 125
	31 011	19 110
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	25 808	20 000
Acquisition d'immobilisations corporelles	(24 063)	(15 958)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(208)	(447)
	1 537	3 595
Augmentation de la trésorerie	32 548	22 705
Trésorerie à l'ouverture de la période	36 267	11 227
Trésorerie à la clôture de la période	68 815 \$	33 932 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 15)

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)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017
(en milliers de dollars canadiens)

1. Renseignements sur l'organisation

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* et est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada. L'ACSTA est chargée d'assurer la sûreté d'aspects précis du système de transport aérien, du contrôle des passagers et des bagages au contrôle des travailleurs des aéroports.

L'ACSTA est financée par des crédits parlementaires et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. En octobre 2014, l'ACSTA a conclu une entente d'essai du contrôle supplémentaire avec l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto, ce qui permettait à cette dernière d'acheter des heures de contrôle supplémentaires au CPE auprès de l'ACSTA selon le principe de recouvrement des coûts. Avec l'appui de Transports Canada, l'entente a été prolongée jusqu'au 31 mars 2018. L'ACSTA a conclu une entente d'essai semblable avec l'administration aéroportuaire de Vancouver, laquelle est entrée en vigueur le 26 juin 2017. L'essai se poursuivra jusqu'au 31 mars 2018.

Le Conseil d'administration a autorisé la publication des présents états financiers intermédiaires résumés le 23 août 2017.

2. Résumé des principales méthodes comptables

(a) Base d'établissement

Les états financiers intermédiaires résumés ont été établis conformément à l'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), publiée par le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) et approuvée par le Conseil des normes comptables du Canada.

L'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que la plupart des sociétés d'État mères préparent et publient des rapports financiers trimestriels conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les présents états financiers intermédiaires résumés n'ont pas été audités ni examinés par l'auditeur externe de l'ACSTA.

Tel que cela est autorisé par l'IAS 34, les présents états financiers intermédiaires sont présentés de façon résumée et, par conséquent, ne renferment pas toutes les informations qui doivent être fournies pour être conformes, dans tous les aspects significatifs, aux dispositions des IFRS relatives aux informations à fournir applicables aux états financiers annuels. Les présents états financiers intermédiaires résumés ont pour but de fournir une mise à jour sur la dernière série complète d'états financiers annuels audités. Par conséquent, ils devraient être lus conjointement avec les états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2017.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

Les principales méthodes comptables utilisées dans les présents états financiers intermédiaires résumés sont décrites à la note 3 des états financiers annuels audités de l'ACSTA pour l'exercice clos le 31 mars 2017.

(b) Changements comptables qui prendront effet dans le futur

À la date des présents états financiers, les nouvelles normes pertinentes suivantes étaient publiées par le CNCI, mais non entrées en vigueur. L'ACSTA est à évaluer leur incidence potentielle sur ses états financiers et continuera à surveiller les faits nouveaux relatifs à ces normes jusqu'à ce qu'elles soient adoptées.

(i) IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*

L'IFRS 15 a été publiée pour remplacer l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires* et l'IAS 11, *Contrats de construction* ainsi que d'autres interprétations relatives aux produits. La norme établit les principes, qu'une entité devrait adopter, régissant la divulgation des informations utiles aux utilisateurs des états financiers concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant d'un contrat conclu avec un client. Elle entrera en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2018, et l'adoption anticipée est autorisée.

(ii) IFRS 9, *Instruments financiers*

L'IFRS 9 a été publiée en juillet 2014 dans sa version définitive, qui vient remplacer toutes ses versions antérieures. Elle met un terme au projet visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. L'IFRS 9 propose un modèle logique de classement et d'évaluation des actifs et passifs financiers, un modèle unique et prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues, et une révision significative des dispositions sur la comptabilité de couverture. Cette norme entrera en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2018, sur une base rétrospective.

(iii) IFRS 16, *Contrats de location*

L'IFRS 16 précise la manière de comptabiliser, d'évaluer, de présenter les contrats de location et de fournir des informations à leur sujet. La norme contient un modèle unique de comptabilisation par le preneur exigeant la comptabilisation des actifs et des passifs pour tous les contrats, sauf si la durée du contrat est de 12 mois ou moins ou que l'actif sous-jacent est de faible valeur. Toutefois, la comptabilisation par le bailleur reste largement inchangée par rapport à l'IAS 17, *Contrats de location* et la distinction entre les contrats de location-financement et les contrats de location simple demeure. Cette norme entrera en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2019, et l'adoption anticipée est autorisée dans la période d'adoption de la norme IFRS 15.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

L'ACSTA ne s'attend pas à ce que l'adoption et la mise en application de l'IFRS 15 et de l'IFRS 9 entraînent des changements significatifs à ses états financiers. Malgré que l'évaluation de l'IFRS 16 n'en soit qu'à ses débuts, l'ACSTA anticipe des répercussions importantes sur ses états financiers.

3. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2017	31 mars 2017
Crédits parlementaires	49 681 \$	83 734 \$
TPS et TVH à recouvrer	5 995	8 574
Services de contrôle supplémentaires	2 140	1 791
TVP à recouvrer	1 018	2 512
Autres	202	128
	59 036 \$	96 739 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients à recevoir sont de 30 jours. Au 30 juin 2017 et au 31 mars 2017, aucun montant inclus dans les comptes clients à recevoir n'était en souffrance.

4. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2017	31 mars 2017
Pièces de rechange	13 290 \$	13 299 \$
CIZR	873	1 082
Uniformes	664	1 348
	14 827 \$	15 729 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

5. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisa- tion de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Amélio- rations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2016	117 081	\$ 678 886	\$ 16 482	\$ 5 394	\$ 23 265	\$ 84	\$ 9 489	\$ 96 845	\$ 947 526
Entrées	10 528	30 446	181	166	2 121	-	494	60 688	104 624
Sorties	(2 106)	(35 211)	(58)	-	(108)	-	-	(42)	(37 525)
Radiations	(2 565)	(1 497)	-	(266)	(3 497)	(54)	(54)	-	(7 933)
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	(1 934)	(1 934)
Reclassements	2 345	74 543	3 740	35	5 422	-	-	(86 085)	-
Solde au 31 mars 2017	125 283	\$ 747 167	\$ 20 345	\$ 5 329	\$ 27 203	\$ 30	\$ 9 929	\$ 69 472	\$ 1 004 758
Solde au 31 mars 2017	125 283	\$ 747 167	\$ 20 345	\$ 5 329	\$ 27 203	\$ 30	\$ 9 929	\$ 69 472	\$ 1 004 758
Entrées	3 524	3 355	4	-	63	-	-	11 893	18 839
Sorties	-	(37 687)	-	-	(389)	-	-	-	(38 076)
Radiations	(101)	(269)	-	(1 417)	(296)	-	-	(41)	(2 124)
Reclassements	3 136	193	348	436	136	-	-	(4 249)	-
Solde au 30 juin 2017	131 842	\$ 712 759	\$ 20 697	\$ 4 348	\$ 26 717	\$ 30	\$ 9 929	\$ 77 075	\$ 983 397
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2016	73 621	\$ 485 440	\$ 7 643	\$ 3 457	\$ 17 385	\$ 84	\$ 8 251	\$ -	\$ 595 881
Amortissement	9 493	36 510	1 783	533	2 779	-	406	-	51 504
Sorties	(1 851)	(34 841)	(59)	-	(105)	-	-	-	(36 856)
Radiations	(2 022)	(1 427)	538	(266)	(3 393)	(54)	(55)	-	(6 679)
Reclassements	(1 357)	(770)	920	-	1 207	-	-	-	-
Solde au 31 mars 2017	77 884	\$ 484 912	\$ 10 825	\$ 3 724	\$ 17 873	\$ 30	\$ 8 602	\$ -	\$ 603 850
Solde au 31 mars 2017	77 884	\$ 484 912	\$ 10 825	\$ 3 724	\$ 17 873	\$ 30	\$ 8 602	\$ -	\$ 603 850
Amortissement	2 570	9 762	428	145	725	-	91	-	13 721
Sorties	-	(37 602)	-	-	(389)	-	-	-	(37 991)
Radiations	(73)	(189)	-	(1 402)	(295)	-	-	-	(1 959)
Solde au 30 juin 2017	80 381	\$ 456 883	\$ 11 253	\$ 2 467	\$ 17 914	\$ 30	\$ 8 693	\$ -	\$ 577 621
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2017	47 399	\$ 262 255	\$ 9 520	\$ 1 605	\$ 9 330	\$ -	\$ 1 327	\$ 69 472	\$ 400 908
Au 30 juin 2017	51 461	\$ 255 876	\$ 9 444	\$ 1 881	\$ 8 803	\$ -	\$ 1 236	\$ 77 075	\$ 405 776

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels créés à l'interne	Logiciels en développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 2016	4 171 \$	19 583 \$	414 \$	24 168 \$
Entrées	329	919	1 958	3 206
Radiations	(389)	(886)	-	(1 275)
Reclassements	-	39	(39)	-
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Entrées	-	-	208	208
Solde au 30 juin 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 541 \$	26 307 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2016	3 266 \$	14 149 \$	- \$	17 415 \$
Amortissement	221	1 226	-	1 447
Radiations	(368)	(846)	-	(1 214)
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	- \$	17 648 \$
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	- \$	17 648 \$
Amortissement	68	190	-	258
Solde au 30 juin 2017	3 187 \$	14 719 \$	- \$	17 906 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2017	992 \$	5 126 \$	2 333 \$	8 451 \$
Au 30 juin 2017	924 \$	4 936 \$	2 541 \$	8 401 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

7. Provisions et éventualités

(a) Provisions

Plusieurs litiges, contrôles et poursuites ont été déposés contre l'ACSTA.

En raison de leur nature, les provisions comportent une incertitude inhérente, et le dénouement de chaque affaire n'est pas toujours prévisible. Les provisions sont déterminées d'après le résultat d'analyses internes, de consultations auprès d'experts indépendants et les renseignements disponibles au moment où la publication des présents états financiers a été autorisée.

Aucune provision n'était comptabilisée au 30 juin 2017 et au 31 mars 2017.

(b) Éventualités

Les passifs éventuels de l'ACSTA comprennent les litiges et poursuites judiciaires, ainsi que les coûts de démantèlement pour lesquels aucune provision n'a été comptabilisée.

(i) Litiges et poursuites judiciaires

Au 30 juin 2017, aucun litige important contre l'ACSTA n'était en suspens.

(ii) Coûts de démantèlement

Durant le trimestre clos le 30 juin 2017, il n'y a eu aucun changement significatif concernant les éventualités relatives aux coûts de démantèlement. Se reporter à la note 8(b)(ii) des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2017 pour une description des coûts de démantèlement de l'ACSTA.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

8. Financement public différé

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

	30 juin 2017	31 mars 2017
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de la période	18 725 \$	19 171 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	156 005	615 925
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés	(157 192)	(616 371)
Solde à la clôture de la période	17 538 \$	18 725 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de la période	408 959 \$	357 936 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	18 175	107 809
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(14 183)	(56 786)
Solde à la clôture de la période	412 951 \$	408 959 \$
Total du financement public différé à la clôture de la période	430 489 \$	427 684 \$

Se reporter à la note 11 pour plus d'information au sujet du financement public.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

9. Avantages du personnel

(a) Actif et passif au titre des avantages du personnel

L'actif et le passif au titre des avantages du personnel comptabilisés et présentés dans l'état intermédiaire résumé de la situation financière se présentent comme suit :

	30 juin 2017	31 mars 2017
Actif au titre des avantages du personnel		
Régime de retraite enregistré (RRE)	6 320 \$	16 620 \$
Régime de retraite supplémentaire (RRS)	2 173	2 422
	8 493	19 042
Passif au titre des avantages du personnel		
Autre régime à prestations définies (ARPD)	(26 536)	(24 292)
	(26 536)	(24 292)
Avantages du personnel – passif net	(18 043) \$	(5 250) \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

(b) Coûts des avantages du personnel

Les composantes des coûts des avantages du personnel se présentent comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Coût des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de la période	2 049 \$	2 255 \$	17 \$	28 \$	412 \$	504 \$	2 478 \$	2 787 \$
Frais administratifs	62	63	4	4	-	-	66	67
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	1 645	1 588	38	42	242	256	1 925	1 886
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(1 726)	(1 571)	(60)	(56)	-	-	(1 786)	(1 627)
Coût (produits) des prestations définies	2 030 \$	2 335 \$	(1)\$	18 \$	654 \$	760 \$	2 683 \$	3 113 \$
Réévaluations des régimes à prestations définies comptabilisées dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	1 189 \$	7 132 \$	(33)\$	1 \$	- \$	- \$	1 156 \$	7 133 \$
Pertes actuarielles découlant de changements dans les hypothèses financières	(10 257)	(20 157)	(217)	(525)	(1 621)	(3 515)	(12 095)	(24 197)
Réévaluations des régimes à prestations définies	(9 068)\$	(13 025)\$	(250)\$	(524)\$	(1 621)\$	(3 515)\$	(10 939)\$	(17 064)\$

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017, l'ACSTA a comptabilisé une charge de 128 \$ (74 \$ en 2016) relativement au volet cotisations déterminées du RRE.

(c) Principales hypothèses actuarielles

Les hypothèses utilisées pour évaluer les actifs et passifs liés aux régimes de retraite à prestations définies sont examinées et, au besoin, modifiées à chaque période d'établissement de rapports. Cela comprend habituellement l'ajustement des taux d'actualisation et du taux de rendement réel des actifs du régime par rapport aux taux estimés, afin de refléter les hypothèses et les circonstances actuelles. Les modifications des hypothèses actuarielles entraînent des gains et/ou pertes de réévaluation comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017, des pertes de réévaluation de 10 939 \$ ont été réalisées à la suite d'une baisse du taux d'actualisation de 25 points de base (de 3,75 % au 31 mars 2017 à 3,50 % au 30 juin 2017) et d'un taux de rendement réel des actifs du régime inférieur à celui qu'a utilisé l'ACSTA dans ses hypothèses pour le RRS (taux réel de 0,42 % par rapport au taux anticipé de 0,94 %). Cela a été compensé en partie par un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur à celui qu'a utilisé l'ACSTA dans ses hypothèses pour le RRE (taux réel de 1,60 % par rapport au taux anticipé de 0,94 %).

Pour le trimestre clos le 30 juin 2016, des pertes de réévaluation de 17 064 \$ ont été réalisées à la suite d'une baisse du taux d'actualisation de 50 points de base (de 3,75 % au 31 mars 2016 à 3,25 % au 30 juin 2016). Cela a été compensé en partie par un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur à celui qu'a utilisé l'ACSTA dans ses hypothèses (taux réel de 5,30 % par rapport au taux anticipé de 0,94 % pour le RRE, et taux réel de 0,96 % par rapport au taux anticipé de 0,94 % pour le RRS).

(d) Cotisations de l'employeur

Les cotisations de l'employeur versées aux régimes à prestations définies pour les trimestres clos le 30 juin se présentent comme suit :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Cotisations de l'employeur		
RRE	798 \$	1 160 \$
ARPD	31	30
	829 \$	1 190 \$

Le total estimatif des cotisations de l'employeur aux régimes à prestations définies pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018 s'établit à 4 044 \$.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

10. Charges

L'état intermédiaire résumé du résultat global présente les charges d'exploitation par activité de programme. Le tableau ci-après présente les charges d'exploitation par catégorie principale pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	131 162 \$	119 415 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	1 397	1 600
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	269	290
	132 828	121 305
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	9 199	9 410
CIZR	210	491
Formation et certification	36	257
	9 445	10 158
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	15 492	15 378
Contrats de location simple	1 604	1 576
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	1 349	1 191
Autres frais administratifs	1 049	370
Frais de bureau et frais informatiques	947	1 135
Communications et sensibilisation du public	167	151
	20 608	19 801
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	13 721	12 849
Amortissement des immobilisations incorporelles	258	330
	13 979	13 179
	176 860 \$	164 443 \$

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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

11. Financement public

Puisque le *Résumé du plan d'entreprise 2017-2018 à 2021-2022* de l'ACSTA n'a pas encore été déposé devant le Parlement, il n'est actuellement pas possible de publier le montant total des crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours. Par conséquent, le rapprochement des crédits parlementaires approuvés et des 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 d'exploitation et du montant des crédits utilisés pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les 30 juin	
	2017	2016
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	225 474 \$	203 260 \$
Montants reçus et à recevoir liés à la période précédente	(67 925)	(54 733)
Montants à être différés aux périodes futures	(1 544)	(3 282)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 8)	156 005 \$	145 245 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2017	2016
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	39 029 \$	39 176 \$
Montants reçus et à recevoir liés à la période précédente	(15 809)	(14 872)
Montants à être différés aux périodes futures	(5 045)	(5 572)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 8)	18 175 \$	18 732 \$

Les crédits parlementaires différés aux périodes futures découlent du fait que les prévisions de dépenses étaient supérieures aux dépenses en immobilisations et d'exploitation réelles. On prévoit que ces montants seront utilisés au cours du prochain trimestre.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

12. Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur dans l'état intermédiaire résumé de la situation financière. Les justes valeurs de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et des fournisseurs et autres créditeurs correspond approximativement à la valeur comptable étant donné la nature actuelle de ces instruments. .

Les valeurs comptables et les justes valeurs correspondantes des autres actifs et passifs financiers de l'ACSTA sont les suivantes :

	30 juin 2017		31 mars 2017	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers mesurés à la juste valeur				
Instruments financiers dérivés (actifs) ¹	- \$	- \$	331 \$	331 \$
Instruments financiers dérivés (passifs) ¹	317	317	-	-
Instruments financiers mesurés au coût amorti				
Retenues sur contrats de construction ²	1,118 \$	1,118 \$	935 \$	935 \$

¹ La juste valeur est fondée sur un modèle de flux de trésorerie actualisés reposant sur des données observables.

² La juste valeur est déterminée en utilisant les flux de trésorerie futurs attendus, actualisés selon les taux obligataires publiés par le gouvernement ayant des échéances et des caractéristiques similaires.

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux au cours du trimestre clos le 30 juin 2017 ou de l'exercice clos le 31 mars 2017.

13. Accords contractuels

(a) Accords contractuels non liés aux contrats de location simple

Dans le cours normal des affaires, l'ACSTA conclut des accords contractuels pour l'acquisition de biens et services. Ces accords contractuels doivent respecter les crédits autorisés et sont assortis de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de mettre fin aux contrats, à sa discrétion et sans pénalité. Les accords les plus significatifs sont les contrats signés avec les fournisseurs de services de contrôle pour la prestation de tels services ainsi qu'avec les fournisseurs de matériel de contrôle et des services d'entretien de ce matériel.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Le tableau ci-après présente les soldes, sans les taxes applicables, de ces accords contractuels :

	30 juin 2017	31 mars 2017
Exploitation	2 682 825 \$	2 819 072 \$
Immobilisations	135 501	139 093
Total	2 818 326 \$	2 958 165 \$

(b) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple non résiliables pour des locaux à bureau et du matériel. Les paiements minimaux à effectuer au titre de ces contrats de location, sans les taxes applicables, sont les suivants :

	30 juin 2017	31 mars 2017
1 an au plus	7 512 \$	7 035 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	23 474	21 970
Plus de 5 ans	3 487	4 660
Total	34 473 \$	33 665

Le contrat de location simple non résiliable le plus important de l'ACSTA est pour les locaux à bureau à l'administration centrale.

14. Transactions entre parties liées

L'ACSTA a conclu les transactions suivantes avec des parties liées au cours du trimestre clos le 30 juin 2017.

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

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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Le tableau suivant résume les transactions entre l'ACSTA et ses parties liées :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Revenus	171 375 \$	160 283 \$
Dépenses	3 473	3 445

Les produits provenant des transactions avec les parties liées représentent les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges présentées ci-dessus pour le trimestre clos le 30 juin 2017 comprennent 3 233 \$ (3 383 \$ en 2016) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Les soldes suivants étaient non réglés à la clôture de la période et sont inclus dans les clients et autres débiteurs ainsi que dans les fournisseurs et autres créditeurs à l'état intermédiaire résumé de la situation financière :

	30 juin	31 mars
	2017	2017
Montants à recevoir des parties liées	55 850 \$	92 426 \$
Montants à payer aux parties liées	(843)	(1 189)
Montants à recevoir net des parties liées	55 007 \$	91 237 \$

Les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances de 49 681 \$ (83 734 \$ au 31 mars 2017) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires et des créances de 5 995 \$ (8 574 \$ au 31 mars 2017) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les dépenses. Les montants à payer à des parties liées sont constitués essentiellement de taxes indirectes payables à l'Agence du revenu du Canada.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations telles qu'elles sont présentées à la note 9. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours du trimestre.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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

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

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2017	2016
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	30 070 \$	(3 908) \$
Diminution des stocks	902	1 709
Diminution des charges payées d'avance	285	158
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	1 878	24 244
Diminution de la partie courante des provisions	-	(211)
Diminution du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(1 187)	(1 867)
	31 948 \$	20 125 \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés pour le trimestre clos le 30 juin 2017 se chiffrent à 87 \$ (128 \$ en 2016).

Les charges d'intérêts payées et passées en charges pour le trimestre clos le 30 juin 2017 se chiffrent à 0 \$ (3 \$ en 2016).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 7 633 \$ (1 268 \$ en 2016) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 6 197 \$ (2 104 \$ en 2016) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation du passif net au titre des avantages du personnel exclut un montant de 10 939 \$ (17 064 \$ en 2016) relativement à la réévaluation des régimes à prestations définies présentée dans les autres éléments du résultat global, car le montant est lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2017, les autres transactions sans effet sur la trésorerie comprenaient des crédits de fournisseurs sans effet de trésorerie de 762 \$ (0 \$ en 2016) et des virements non monétaires de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks totalisant 16 \$ (3 \$ en 2016).

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2017, l'ACSTA a eu des ajustements hors trésorerie liés à l'achat d'immobilisations corporelles en devises étrangères couvertes de 82 \$ (0 \$ en 2016).

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2017, les ajouts hors trésorerie de l'ACSTA aux avantages incitatifs à la location différés s'élevaient à 0 \$ (9 \$ en 2016).