

RAPPORT ANNUEL 2022

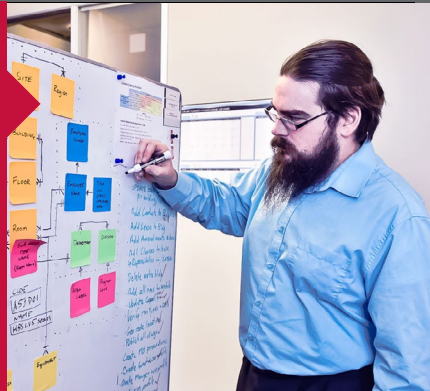


TABLE DES MATIÈRES

Survol de l'ACSTA	3
Profil de l'organisation	4
Responsabilité principale	5
Activités obligatoires	6
Autres activités clés	7
Message de la présidente du Conseil d'administration	8
Message du président et chef de la direction	9
Environnement opérationnel	10
Points saillants annuels	19
Rapport sur les résultats	21
Préparer l'avenir	29
Profil de risque	31
Rendement organisationnel	34
Gouvernance de l'organisation	38
Divulgations	40
Rapport de gestion	42
États financiers	55

SURVOL DE L'ACSTA

448
employés
de l'ACSTA



25,1
millions de
passagers contrôlés



216
voies de contrôle
standard actives

114
points de contrôle
préembarquement
actifs



89
aéroports désignés



83
voies de contrôle
ACSTA Plus



6 451
membres du
personnel de
contrôle actifs

PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

MISSION

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien.

VISION

La vision de l'ACSTA est d'être un chef de file mondial reconnu en matière de contrôle de sûreté dans l'aviation, et elle concrétise cette vision grâce aux facteurs suivants :

► Notre service

Nous utilisons des technologies innovantes et une approche agile pour maintenir le plus haut niveau de sécurité et offrir la meilleure expérience possible aux passagers. Nous offrons de la valeur aux Canadiens en utilisant nos ressources de façon optimale.

► Notre capital humain

Nous constituons et soutenons un effectif diversifié et engagé.

► Nos partenaires

Nous collaborons avec nos partenaires en vue d'atteindre des objectifs et des intérêts communs.





RESPONSABILITÉ PRINCIPALE

En vertu de la politique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) concernant les résultats, on demande aux sociétés d'État de se conformer à l'obligation de définir leurs responsabilités principales afin de faciliter la publication du budget principal et des comptes publics.

Étant donné que le mandat de l'ACSTA est très précis, l'Administration n'a qu'une seule responsabilité principale.

CONTRÔLE DE LA SÛRETÉ AUX AÉROPORTS DÉSIGNÉS

L'ACSTA a pour mandat d'assurer un contrôle efficient, efficace et uniforme dans les aéroports désignés. Elle s'acquitte de cette responsabilité par l'entremise de ses activités obligatoires.

ACTIVITÉS OBLIGATOIRES

L'ACSTA a pour mandat de fournir des services de contrôle de sûreté à 89 aéroports canadiens désignés, et exécute ce mandat en utilisant un modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle externes. L'ACSTA, qui joue un rôle primordial dans le réseau de l'aviation civile du Canada, est responsable des quatre activités obligatoires suivantes :



CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)

Le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aéroport.

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS (CBE)

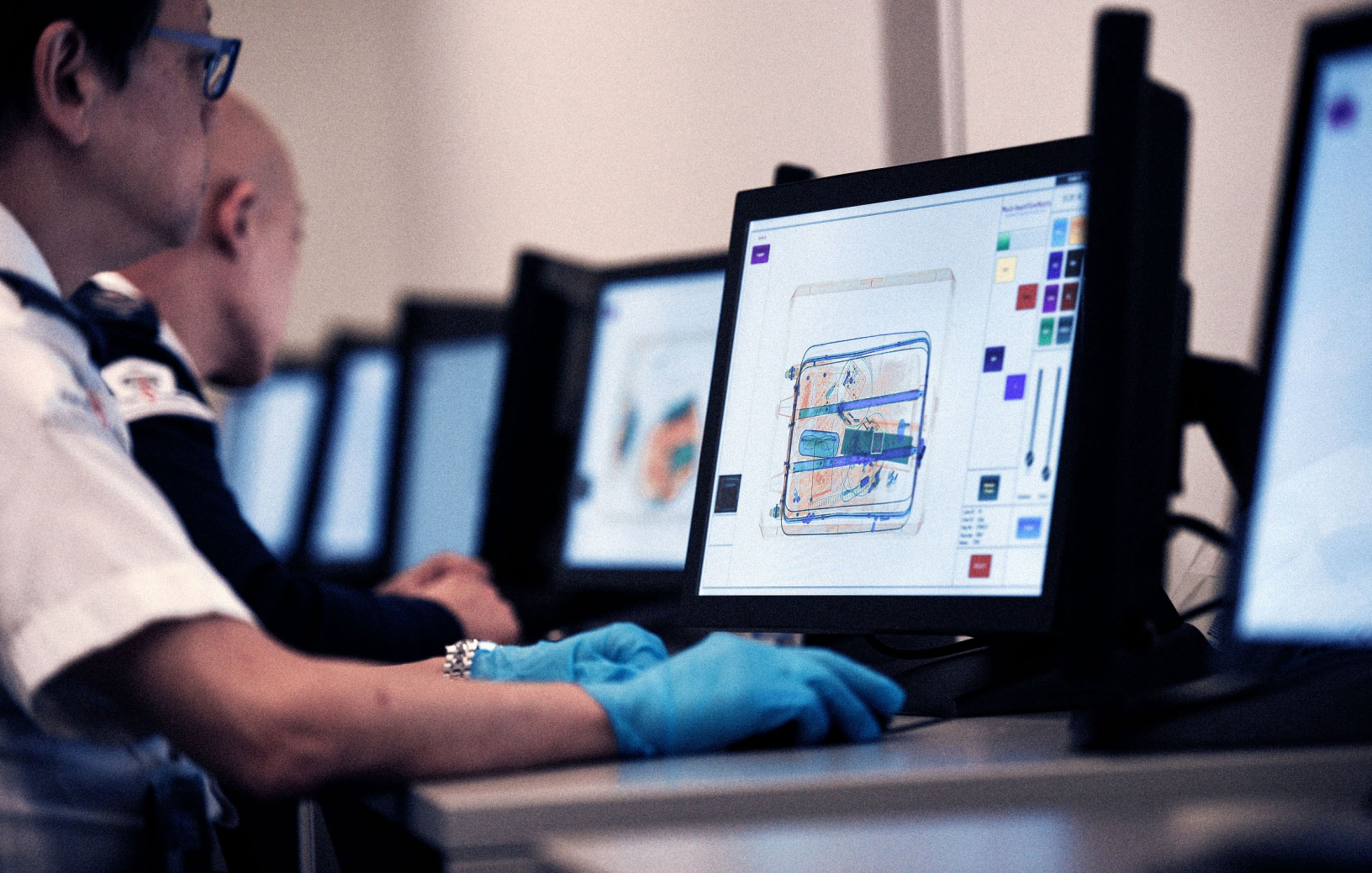
Le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers à la recherche d'articles interdits, comme des explosifs, avant qu'ils ne soient transportés à bord d'un aéronef.

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS (CNP)

Le contrôle aléatoire des non-passagers, tels que le personnel navigant, le personnel de piste et les employés des aéroports, ainsi que leurs effets personnels (y compris les véhicules et leur contenu) qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES (CIZR)

Le système qui utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'administration aéroportuaire est l'autorité de dernière instance en matière de l'accès aux zones réglementées d'un aéroport.



AUTRES **ACTIVITÉS CLÉS**

RECOUVREMENT DES COÛTS ET AUTRES AÉROPORTS DÉSIGNÉS

La *Loi sur la modernisation des transports* comportait des dispositions permettant à l'ACSTA de fournir des services de contrôle supplémentaires, aux aéroports désignés et aux aéroports non désignés, pourvu que la fourniture de ces services n'entraîne pas de coûts supplémentaires et sous réserve de l'approbation de Transports Canada. En fonction de cette autorisation, l'ACSTA a déjà fourni des services de contrôle supplémentaires aux aéroports dans le cadre d'ententes de services de contrôle supplémentaires et continuera à travailler avec les intervenants intéressés. Toutefois, l'ACSTA n'a pas fourni de services de contrôle supplémentaires en 2021-2022 en raison de l'absence d'une demande des aéroports désignés et des aéroports non désignés découlant des effets continus de la pandémie de COVID-19.

FRET

L'ACSTA a une entente avec Transports Canada pour effectuer le contrôle du fret aux petits aéroports, là où la capacité existe. Ce programme, destiné à contrôler de petites quantités de fret en dehors des heures de pointe, prévoit l'utilisation des ressources, des technologies et du personnel.

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Le thème du rapport annuel de cette année, « Résilience et adaptation », décrit l'engagement de l'ACSTA à remplir son mandat au cours d'une période de changement, alors que la pandémie s'est poursuivie pour une deuxième année. La résilience et l'adaptation dont a fait preuve l'ACSTA dans sa réponse à la pandémie témoignent de son dévouement envers ses employés, ses fournisseurs de services de contrôle et ses agents de contrôle. Au nom du Conseil d'administration, je suis reconnaissante de cette détermination collective alors que nous continuons à appuyer les efforts de relance de l'industrie des voyages aériens.

La pandémie a eu d'énormes répercussions – non seulement du point de vue de l'industrie ou des opérations, mais aussi sur le plan personnel. Au cours de la dernière année, le Conseil a surtout mis l'accent sur la santé et le bien-être des employés de l'ACSTA au sein d'un milieu équitable et inclusif. On ne peut sous-estimer l'importance d'un effectif diversifié, ainsi nous employons-nous à établir le fondement de la réussite qui permettra aux employés de l'ACSTA de travailler et de s'épanouir dans un milieu où la diversité des points de vue et des expériences leur permet de progresser sur le plan professionnel et où le caractère unique des personnes est célébré.

Nous avons gardé cela à l'esprit lorsque nous nous sommes efforcés de poursuivre sur notre lancée vers la réalisation des priorités organisationnelles de l'ACSTA tout en préparant l'avenir. Les membres du Conseil d'administration, en collaboration avec l'équipe de la haute direction de l'ACSTA, les intervenants de l'industrie et Transports Canada, se sont réunis afin de discuter de la relance de l'industrie et planifier l'avenir immédiat et plus lointain. Bien qu'on ne puisse qu'espérer que le pire de la pandémie soit passé, une chose est certaine. L'engagement de l'ACSTA à l'égard de la sécurité des personnes qui

transitent par les aéroports canadiens et y travaillent reste le même et est à l'avant-plan de son nouveau plan d'entreprise quinquennal.

Bien qu'il importe de réfléchir à l'avenir, je tiens à remercier les membres du Conseil d'administration pour leur dévouement inébranlable et leurs contributions au cours de la dernière année. En tant que présidente du Conseil, leurs efforts et leur détermination à veiller à ce que l'ACSTA soit bien positionnée pour l'avenir.

Je tiens également à remercier les partenaires de l'ACSTA du secteur des voyages aériens et à insister sur l'importance de notre collaboration continue et notre soutien mutuel à mesure que nous travaillons ensemble pour assurer notre succès collectif.

Enfin, je remercie encore une fois tout le personnel de l'ACSTA, y compris les employés qui travaillent à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux de l'Administration aux aéroports, ainsi que le personnel de contrôle de première ligne. Le Conseil d'administration est impressionné par tous les employés qui ont fait preuve d'agilité et d'une solide éthique de travail au cours de l'année écoulée et, en fait, tout au long de cette période difficile.

J'ai hâte à l'année à venir et, de concert avec le Conseil d'administration, nous sommes prêts à poursuivre notre travail visant à assurer que l'ACSTA reste positionnée en tout temps. En outre, nous nous réjouissons de célébrer le 20^e anniversaire de l'existence de l'ACSTA, qui nous donnera l'occasion de réfléchir aux réalisations passées et de reprendre notre élan pour soutenir notre réussite.

M^{me} Marguerite Nadeau
Présidente du Conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Le rapport annuel constitue l'occasion de réfléchir aux défis et aux réalisations qui ont marqué la dernière année. En rétrospective, je suis fier de la capacité de l'ACSTA à demeurer agile alors que nous avons dû nous adapter à une autre année difficile.

À la lumière du maintien des restrictions de voyage et de l'émergence des nouveaux variants de la COVID-19, l'ACSTA a continué de mettre l'accent sur la santé et la sécurité des personnes qui transitent par les aéroports canadiens et y travaillent, ainsi que sur la sûreté. La réalisation de l'essai d'un système d'irradiation germicide par rayons ultraviolets (UV-C) n'est qu'un exemple de cet engagement parmi bien d'autres. L'ACSTA a également effectué la vérification de la température à 15 aéroports désignés jusqu'à ce que le programme prenne fin en août 2021, et a rapidement assumé la responsabilité supplémentaire de vérifier le statut vaccinal des passagers et des non-passagers peu après.

D'autres initiatives ont porté sur des moyens d'améliorer le contrôle de sûreté, comme l'utilisation du scanner corporel (SC) comme outil de contrôle primaire. Ce processus permet de réduire le taux global de fausses alarmes et le besoin de procéder à des fouilles manuelles supplémentaires. Cette initiative contribue également à l'objectif du Canada de poursuivre l'harmonisation avec ses homologues internationaux.

Bien que la reprise des voyages aériens ait pris beaucoup d'importance au cours de la dernière année, notre responsabilité et notre engagement à l'égard de la vérité et de la réconciliation sont demeurés prioritaires. En 2021, l'ACSTA – en collaboration avec une entreprise de formation autochtone – a travaillé à l'élaboration d'un

programme de formation robuste visant à éduquer le personnel et les employés du fournisseur de services de contrôle sur les expériences culturelles et historiques des Premières Nations, des Inuits et des Métis. À titre d'organisation, nous reconnaissons l'importance de ce savoir et le besoin pour nous tous de mettre cet apprentissage en pratique à l'avenir, tant sur le plan professionnel que personnel.

Pour réussir à remplir notre mandat, nous devons déployer des efforts sur plusieurs fronts. Tout d'abord, je remercie nos fournisseurs de services de contrôle et nos agents de contrôle pour leur dévouement et leur capacité à s'adapter. Dans une période d'incertitude, ils ont continué à fournir un service essentiel tout en assurant la santé, la sécurité et la sûreté des autres.

Merci à notre Conseil d'administration pour son soutien ou son expérience, ce qui nous a permis de traverser une autre année difficile. Je suis également reconnaissant envers nos intervenants et nos partenaires pour leur confiance et leur soutien.

Enfin, merci à tout le personnel de l'ACSTA pour son engagement indéfectible, sa flexibilité et son travail assidu. Ces traits sont le sceau de toutes les organisations qui réussissent et l'ACSTA n'y fait pas exception. C'est un grand honneur de diriger l'ACSTA alors que nous célébrons sa 20^e année d'existence, et je me réjouis des nouveaux objectifs, défis et succès que nous connaissons ensemble dans l'année à venir.

Michael Saunders
Président et chef de la direction

ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

TRAFIC DE PASSAGERS ET OPÉRATIONS DE CONTRÔLE



La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sans précédent sur l'industrie aéronautique. Le volume de passagers a atteint un niveau historiquement bas en avril 2020, lorsque le trafic contrôlé a connu une réduction de plus de 97 % par rapport à avril 2019. Ainsi, certains points de contrôle et voies de contrôle ont été temporairement fermés, mais les opérations se sont poursuivies afin d'appuyer l'industrie.

Avec une augmentation progressive du trafic passagers, l'ACSTA a commencé à rouvrir les points et les voies de contrôle en 2021. En mars 2022, seuls 6,3 % des points de contrôle préembarquement étaient encore fermés. En outre, les aéroports de classe 2 et 3 ont pu rouvrir leurs portes à mesure que le volume de passagers augmentait. Au 31 mars 2022, sur les 89 aéroports désignés, 81 aéroports avaient des opérations de contrôle actives, trois aéroports étaient encore fermés en raison de la pandémie de COVID-19 et cinq autres aéroports étaient inactifs en raison de l'absence d'opérations commerciales.

L'apparition et la transmission rapide des divers variants de la COVID-19 risquent d'avoir des répercussions sur le trafic passagers. Par exemple, le variant Omicron a entraîné une baisse du nombre de passagers contrôlés aux points de contrôle de l'ACSTA. Cependant, en mars 2022, le trafic contrôlé enregistrait une réduction de seulement 39,4 % par rapport à mars 2019.

Compte tenu de l'évolution constante et de la nature volatile de la pandémie sur le trafic passagers, l'ACSTA a réévalué ses prévisions à maintes reprises à l'aide de diverses sources de données provenant de tiers afin de s'assurer de tenir compte des dernières tendances et des indicateurs dans ses activités de planification et de ressourcement.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE




La responsabilité de la sûreté de l'aviation civile au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux, de même qu'entre les transporteurs aériens et les administrations aéroportuaires. Transports Canada est l'autorité nationale désignée pour assurer la sûreté de l'aviation civile. En tant que responsable du contrôle de la sûreté de l'aviation civile au Canada, l'ACSTA est réglementée par Transports Canada.

L'Administration est assujettie aux lois et règlements du Canada quant à la façon de mener ses activités administratives et ses activités de contrôle. Ces lois et règlements comprennent, entre autres, la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), Partie X, la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne de 2012*.

Pour rester au courant des questions émergentes qui ont une incidence sur l'aviation civile, l'ACSTA collabore avec des partenaires nationaux et internationaux et s'efforce de rester adaptable afin de répondre efficacement à l'évolution des responsabilités. Les procédures normalisées d'exploitation de l'organisation, y compris le programme de formation des agents de contrôle, sont régulièrement mises à jour afin que l'ACSTA reste en avance sur l'évolution de l'environnement du transport aérien.

Les responsabilités de l'ACSTA n'ont cessé d'évoluer depuis sa création en 2002. À titre d'exemple récent, pendant la pandémie de COVID-19, des responsabilités supplémentaires ont été imposées pour soutenir les mesures de santé publique, notamment la vérification de la température et la vérification du statut vaccinal. À aucun moment, le mandat principal de sûreté de l'ACSTA n'a été compromis.



J'ai commencé à travailler à l'ACSTA en tant qu'adjointe administrative en septembre 2002, alors qu'il y avait moins de 50 employés. Depuis, j'ai eu l'occasion de travailler dans de nombreux secteurs de l'ACSTA, j'ai vu l'organisation grandir et compter plus de 400 employés, et j'ai été témoin de nombreux changements organisationnels lors des 20 dernières années. Au cours de mes premières années, j'ai soutenu les premiers déploiements d'équipement de CPE et de CBE; en 2004, j'ai eu l'occasion de me rendre à l'aéroport international de Vancouver pour aider à tester leur nouveau système de CBE; et en 2006, j'ai organisé une réception avec notre Conseil d'administration pour célébrer le fait que nous pouvions désormais contrôler la totalité des bagages enregistrés dans 89 aéroports partout au Canada. J'ai eu le plaisir de travailler et d'apprendre avec des collègues incroyables, ce qui a été l'un des principaux points forts pour moi. À l'avenir, je pense que l'organisation continuera à évoluer et à s'adapter aux défis inconnus qui nous attendent. Une chose est sûre : on ne s'ennuie jamais en travaillant à l'ACSTA.

ERIN MAYHEW

Gestionnaire,
Coordination de
programmes

HOWARD LUM

Spécialiste,
Gestion de portefeuilles

Je suis fier de travailler pour l'ACSTA, une organisation dotée d'un grand leadership qui responsabilise ses employés. J'ai eu la chance de commencer presque au début de sa création. Mon parcours a commencé il y a 19 ans, dans l'équipe initiale de formation et de certification. Grâce à un travail acharné, notre équipe a réussi à déployer le programme national de formation et de certification des agents de contrôle. Au cours de cette période, j'ai assisté au déploiement de programmes tels que le CBE, le CPE, la CIZR et le CNP. L'ACSTA a fait preuve de résilience tout au long de son existence en déployant en temps opportun les programmes stipulés par le gouvernement, en mettant en œuvre de nouveaux projets (comme les restrictions relatives aux liquides, aérosols et gels, le contrôle de sûreté aux Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver), en officialisant les politiques et les procédures et en établissant des relations solides avec les intervenants. Pendant la difficile pandémie de COVID-19, l'ACSTA a su s'adapter pour gérer ses programmes et ses projets, et travailler à distance grâce à une technologie de communication efficace. En ce qui concerne l'avenir, je vois l'ACSTA continuer à s'adapter aux nouvelles réglementations et technologies pour un transport aérien sûr et à s'adapter aux besoins des intervenants, des employés et des clients.



MODÈLE DE GOUVERNANCE

En 2019, le gouvernement du Canada a promulgué la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui permet la commercialisation des services canadiens de contrôle de sûreté aérienne. Cette loi prévoit la désignation par le gouverneur en conseil d'une personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* comme administration de contrôle désignée pour assumer la responsabilité légale des services de contrôle de sûreté dans les aéroports désignés du Canada.

Les négociations officielles avec les intervenants concernant la vente des actifs et des passifs de l'ACSTA ont été mises en suspens en mars 2020, car le gouvernement du Canada et les diverses entités privées qui composent l'administration de contrôle désignée (administrations aéroportuaires et transporteurs aériens) ont réagi à la pandémie de COVID-19. Bien que l'échéancier de la vente potentielle demeure indéterminé, l'ACSTA continuera d'offrir des services de contrôle de sûreté aérienne, tout en appuyant le transfert harmonieux de ses responsabilités à une entité privée sans but lucratif, à la demande du gouvernement du Canada.

HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

En tant qu'organisme de réglementation de l'ACSTA, Transports Canada est responsable de l'élaboration des exigences de contrôle de la sûreté de l'aviation civile. En outre, Transports Canada surveille régulièrement les changements apportés par des partenaires internationaux tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et évalue continuellement les répercussions des règlements futurs sur le système de sûreté aérienne du Canada. Cela permet aux opérations de contrôle de l'ACSTA de rester adaptables à l'évolution du paysage aérien.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué à collaborer avec Transports Canada sur divers dossiers clés, tels que les efforts continus pour améliorer la désinfection des points de contrôle et la mise en œuvre du scanner corporel (SC) comme outil de contrôle de sûreté primaire pour les passagers au CPE.

En tant que société d'État réglementée par Transports Canada, l'ACSTA s'engage pleinement à aligner ses politiques pour soutenir les priorités sociales, économiques et environnementales du gouvernement fédéral, notamment : soutenir la réconciliation avec les peuples autochtones; améliorer l'accessibilité pour tous les voyageurs; lutter contre les changements climatiques et promouvoir davantage la diversité et l'inclusion tant pour l'embauche et le maintien en poste des employés que pour ses opérations de contrôle. De telles priorités fédérales sont entreprises chaque fois qu'elles peuvent être réalisées sans compromettre le mandat principal de sûreté de l'ACSTA.

► Réconciliation autochtone – Mobilisation avec les Aînés autochtones

L'ACSTA a fait appel à un groupe consultatif d'Aînés autochtones, qui contribuera à la modification des procédures de contrôle, notamment en ce qui concerne le contrôle des objets sacrés en 2022, ainsi qu'à la formation en matière de sensibilisation culturelle. En favorisant la sensibilisation aux cultures autochtones, l'ACSTA pourra offrir une expérience de contrôle plus inclusive et positive à tous les voyageurs autochtones et répondre à l'appel à l'action 57 de la Commission de vérité et réconciliation, qui demande au gouvernement du Canada de sensibiliser les fonctionnaires aux expériences des peuples autochtones.

L'ACSTA a conclu un contrat avec le First People's Group, une entreprise d'éducation autochtone, pour créer et offrir cette formation. En 2021-2022, la pandémie a retardé l'exécution de ce programme de formation, mais l'ACSTA a maintenu un engagement continu avec les Aînés pour solliciter leurs commentaires et leur contribution sur le matériel d'apprentissage qui a été développé. La formation en matière de sensibilisation culturelle sera lancée au printemps 2022.

► Améliorer l'accessibilité des contrôles de sûreté pour tous les voyageurs

En juin 2020, l'Office des transports du Canada a publié un règlement qui impose des normes plus strictes en matière d'accessibilité dans le secteur des transports. À ce titre, l'ACSTA travaille avec diligence pour éliminer et prévenir les obstacles dans le processus de contrôle de sûreté pour tous les passagers, conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. En outre, l'ACSTA s'est concentrée sur la mise en œuvre de la formation des agents de contrôle afin d'assurer un contrôle de sûreté sûr, sensible et efficace des personnes handicapées. L'organisation s'emploie également à éliminer et prévenir les obstacles dans ses pratiques d'embauche et d'emploi à l'interne afin d'appuyer le *Règlement canadien sur l'accessibilité*.

► Conformité à la politique fédérale sur la vaccination obligatoire

En août 2021, le gouvernement du Canada a annoncé des exigences en matière de vaccination obligatoire pour les fonctionnaires fédéraux et le secteur des transports sous réglementation fédérale. L'ACSTA a adopté une politique de vaccination obligatoire pour tous les employés prenant effet le 1^{er} novembre 2021. La politique de vaccination obligatoire est demeurée en vigueur jusqu'à la fin de l'exercice 2021-2022. Outre le règlement fédéral sur la vaccination obligatoire dans le secteur du transport, qui s'applique aux agents de contrôle, l'ACSTA a émis une directive de vaccination obligatoire à l'intention de tous ses fournisseurs qui ont accès aux lieux de travail de l'Administration. L'organisation a aussi confirmé que le chef de la direction et les membres du Conseil d'administration sont conformes aux exigences de vaccination pour les nominations par le gouverneur en conseil.

► Divulgations liées au climat

Dans le budget de 2021, on a annoncé que les sociétés d'État dont l'actif est inférieur à un milliard de dollars feraient preuve de leadership en matière de climat en adoptant, d'ici 2024, les recommandations du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques, ce qui inclut la divulgation des risques et des occasions liés au climat. En 2021-2022, l'ACSTA a commencé à travailler en vue de l'adoption.

► Culture de diversité et d'inclusion

L'ACSTA s'engage à promouvoir et à adopter des comportements respectueux et inclusifs au travail, en veillant à ce que des politiques, des processus et des pratiques soient en place pour répondre aux besoins de ses employés et célébrer la diversité. L'ACSTA a élaboré un cadre complet sur la diversité et l'inclusion, qui permettra à l'organisation et à ses employés d'intégrer les valeurs et les pratiques de diversité et d'inclusion dans tous les processus d'entreprise existants et futurs. Par exemple, les activités de perfectionnement professionnel actuelles visent une plus grande sensibilisation et sensibilité à l'égard de l'identité de genre. Par conséquent, l'organisation s'efforce de créer un milieu de travail inclusif qui reflète la diversité du Canada. D'autres mesures comprennent une formation anti-harcèlement améliorée pour les employés, ainsi que l'élaboration d'une nouvelle politique favorisant l'intégration de l'analyse comparative entre les sexes plus dans la prise de décision. En outre, l'ACSTA continuera à examiner ses politiques pour s'assurer qu'elles ne contiennent pas d'obstacles ou de préjugés inhérents.



LISA RUSSO

Administratrice des Ressources humaines

L'ACSTA a été créée rapidement en réaction aux attaques terroristes du 11 septembre 2001; elle n'existait initialement que sur papier. Les personnes qui ont bâti l'organisation travaillaient à Transports Canada, où je me suis retrouvée en avril 2002. Je me souviens de mon premier jour dans notre vrai bureau comme si c'était hier. Mon bureau était à la réception, mais comme nous n'avions même pas de réceptionniste, j'occupais deux postes. Mon premier travail consistait à vérifier les coordonnées de 89 aéroports. Nous avons dû marcher avant de pouvoir courir, et nous devons agir rapidement, car les gouvernements du Canada et du monde entier craignaient que des attaques terroristes comme celle du 11 septembre 2001 ne se reproduisent. Vingt ans après ce jour fatidique de 2001, l'ACSTA est meilleure que jamais. Nous nous acquittons de nos responsabilités essentielles en respectant des normes élevées. Je m'attends à ce que cela continue lorsque les voyages reprendront, tant que nous n'oublierons jamais pourquoi nous travaillons ici et l'importance de ce que nous faisons!



MARY PUSKARIC

Analyste, Comptes payables

Je travaille à l'ACSTA depuis 17 ans. J'ai eu l'occasion de travailler avec des gens formidables. La longévité de nos carrières collectives est un gage de la fierté de ce que l'ACSTA accomplit pour assurer la sécurité du public voyageur chaque jour. À l'ACSTA, nous travaillons en équipe dans chaque direction générale. Je travaille à la direction générale des Affaires organisationnelles et des finances, et j'ai le plaisir de collaborer avec tous les groupes à l'administration centrale et dans les régions. Comme nous sommes dans un monde en constante évolution, nous devons agir de manière efficace pour assurer la sûreté et le meilleur service possible aux voyageurs. Les Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver constituent l'un des points forts de ma carrière. Il s'agit de l'un des plus grands événements de l'histoire de l'ACSTA, qui a exigé que tout le monde travaille avec acharnement, et je me sens chanceuse d'y avoir joué un rôle. À l'avenir, je pense que l'ACSTA fera partie intégrante de l'avenir de la sûreté des voyageurs.

TRANSPARENCE ET GOUVERNEMENT OUVERT

Le gouvernement du Canada s'est engagé à relever la barre en matière d'ouverture et de transparence. Cela commence par le respect constant et opportun des obligations découlant de la *Loi sur l'accès à l'information*, de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et des directives connexes du Conseil du Trésor du Canada.

Afin de maintenir la transparence et l'ouverture auprès du public, l'ACSTA publie ses temps d'attente et les volumes de passagers, et publie en ligne des bulletins essentiels, des documents d'information et des rapports périodiques sur les politiques, les procédures et les nouveaux dossiers de l'Administration. L'échange des données a facilité les efforts de reprise de l'industrie en permettant aux intervenants d'accéder efficacement aux données en temps réel et d'effectuer des analyses pour déterminer les changements et les tendances du trafic passagers.

L'ACSTA mène également des interrogations trimestrielles auprès des passagers et a récemment réalisé une interrogation pour mieux comprendre les attitudes des voyageurs pendant la pandémie. En outre, l'ACSTA héberge un site Web qui comprend des mécanismes de demandes de renseignements et de rétroaction, et participe à des consultations actives pour mobiliser les représentants de l'industrie et d'autres intervenants. Cela permet à l'ACSTA de renforcer son impact positif sur l'industrie de l'aviation et d'élargir les possibilités pour les passagers de formuler une rétroaction significative.

Pour continuer à rendre des comptes et à assurer la transparence, l'ACSTA tient des réunions publiques annuelles, et ses résumés du Plan d'entreprise de même que ses rapports annuels sont déposés au Parlement. L'ACSTA fournit également des réponses aux demandes de renseignements du Parlement, du vérificateur général du Canada et d'autres autorités gouvernementales.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE LANGUES OFFICIELLES

L'ACSTA s'est engagée à respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Elle a déjà mis à jour son plan triennal sur les langues officielles, qui démontre l'engagement de l'organisation à :

- améliorer la vitalité des collectivités anglophones et francophones minoritaires au Canada, et les appuyer et les aider dans leur développement;
- favoriser la reconnaissance et l'utilisation du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Initiative du Modèle de maturité des langues officielles

L'ACSTA a été sélectionnée par le Commissariat aux langues officielles pour participer à une initiative du Modèle de maturité des langues officielles (MMLO), qui a débuté à l'automne 2021. Le MMLO est un outil d'évaluation et d'amélioration des processus organisationnels en ce qui concerne les obligations en matière de langues officielles. Le Modèle influencera toutes les activités de l'ACSTA, depuis ses propres pratiques d'embauche et de leadership jusqu'aux services qu'elle offre au public. On s'attend à ce que la rétroaction de cette initiative contribue davantage au Plan d'action sur les langues officielles de l'ACSTA et favorisera une amélioration continue.

RÉPERCUSSIONS DES NORMES INTERNATIONALES SUR LES OPÉRATIONS DE L'ACSTA

En 2021, l'OACI a adopté une norme visant le contrôle de sûreté de tous les non-passagers auprès des administrations de contrôle de l'aviation civile afin de contrôler tous les non-passagers qui entrent dans les zones sécurisées des aéroports pour tous les vols internationaux. Cela a conduit à des engagements continus entre l'ACSTA et Transports Canada afin de soutenir un contrôle des non-passagers à 100 %, y compris l'évaluation de nouvelles solutions de contrôle par le biais d'essais opérationnels. En outre, en avril 2021, l'Administration a commencé à tester des preuves de concept à plusieurs aéroports de classe 1 menant des activités internationales, y compris Toronto, Vancouver, Calgary et Edmonton.



SOUTENIR LES PARTENAIRES DE L'INDUSTRIE

L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré, complexe et en constante évolution, et comprend plusieurs organisations différentes chargées de responsabilités précises en matière de sûreté, y compris les partenaires gouvernementaux, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les organismes d'application de la loi et les partenaires internationaux. Les activités telles que la planification des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs bagages, le chargement des bagages enregistrés ou l'embarquement à bord d'un aéronef doivent se faire sans heurt pour assurer le déplacement efficace et sécuritaire des personnes et des biens.

Cette intégration nécessite un degré élevé de communication et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires, non seulement pour garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs effets, mais aussi pour faciliter leur déplacement continu tout au long du processus de contrôle de

sûreté, car les retards dans un aéroport donné peuvent avoir des répercussions sur l'ensemble du réseau. À ce titre, l'ACSTA s'est imposée comme une administration crédible en matière de contrôle de sûreté grâce à l'établissement de relations de collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle tiers, ses intervenants, les ministères et ses partenaires internationaux.

Pendant les moments les plus volatils de la pandémie de COVID-19, l'ACSTA a pu tirer parti de ses relations avec les partenaires de l'industrie pour échanger des informations concernant les questions de sûreté, les volumes de passagers et les temps d'attente, les défis du marché du travail et les innovations en matière de technologie de contrôle, tout en soutenant la reprise de l'industrie de l'aviation civile. Dans la période précédant la saison estivale, plusieurs aéroports ont connu des temps d'attente plus longs à certains points de contrôle, et ce, pour diverses raisons. L'ACSTA continuera de mettre à profit ses relations avec ses partenaires de l'industrie et de travailler de manière collaborative afin de trouver des solutions aux défis d'intérêt commun qui appuient la relance de l'industrie de l'aviation civile.



HARMONISATION CONTINUE DES PROCÉDURES AVEC CELLES DE LA TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION (TSA) DES ÉTATS-UNIS

Dans le cadre du « Plan d'action Par-delà la frontière », le Canada et les États-Unis ont signé un protocole d'entente visant à harmoniser les procédures de contrôle dans les aéroports offrant le service de prédédouanement de la United States Customs and Border Protection. L'harmonisation continue fera en sorte que les opérations de contrôle des deux pays offrent un niveau de sûreté comparable, ainsi qu'une expérience commune pour tous les voyageurs.

POINTS SAILLANTS ANNUELS



1

Efforts d'intervention et de rétablissement en lien avec la pandémie de COVID-19 :

L'ACSTA a collaboré avec le gouvernement du Canada, les fournisseurs de services de contrôle, les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens pour s'assurer que des mesures de sécurité étaient en place pendant la deuxième année de la pandémie. Ces mesures comprenaient : la vérification de la température des passagers, le programme de vérification du statut vaccinal des passagers et des non-passagers, le maintien de procédures de désinfection améliorées, l'installation de cloisons en acrylique aux aéroports et l'équipement de protection individuelle pour le personnel de l'ACSTA et les agents de contrôle.

2

Renforcement de la mobilisation et de la sensibilisation des Autochtones :

L'ACSTA vise à s'aligner sur l'appel à l'action 57 de la Commission de vérité et réconciliation qui demande au gouvernement du Canada de sensibiliser les fonctionnaires à l'histoire et aux expériences des peuples autochtones. L'ACSTA collabore avec une entreprise de formation autochtone pour offrir une formation de sensibilisation aux cultures autochtones aux agents de contrôle, aux superviseurs et aux employés de l'ACSTA.

3

Adaptation du lieu de travail à un environnement post-pandémique :

Pour faciliter un lieu de travail flexible, des améliorations ont été apportées aux outils de communication, aux politiques de télétravail et à l'espace de travail de l'ACSTA. Toutes ces mesures contribueront à la transition vers un lieu de travail hybride en 2022-2023.

4

Contrôle des véhicules des non-passagers :

En raison du faible trafic aux petits points de contrôle, l'ACSTA a profité de l'occasion pour effectuer un contrôle à 100 % des véhicules à certains points de contrôle des non-passagers (CNP-V). Cela a permis à l'ACSTA de tirer des leçons inestimables applicables au futur contrôle à 100 % dans tous les points de CNP-V.

5

Scanner corporel comme outil de contrôle primaire :

L'ACSTA a terminé le transfert des scanners corporels au poste de contrôle primaire dans plusieurs aéroports au Canada.

6

Éclairer l'avenir et échange de données :

L'ACSTA a déployé plusieurs modèles analytiques pour aider l'organisation à se préparer à la relance de l'industrie de l'aviation après la pandémie et a continué à améliorer l'échange de données avec les principaux intervenants.

RAPPORT SUR **LES RÉSULTATS**

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

Niveaux de service relatifs au temps d'attente au CPE

L'ACSTA a contrôlé environ 25,1 millions de passagers en 2021-2022, ce qui représente une augmentation de 258 % par rapport au trafic de 2020-2021. Les opérations de l'ACSTA sont restées résilientes et ont continué à s'adapter aux tendances dynamiques des voyages et à l'évolution des mesures sanitaires nationales et internationales.

En 2021-2022, l'ACSTA a atteint un niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) selon lequel environ 91,6 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe 1 sur une base annuelle. Il est important de tenir compte du fait que ce rendement reflète une moyenne du NSTA aux aéroports de classe 1 partout au pays. Les temps d'attente seront plus longs pendant les périodes de pointe, lorsque les points de contrôle connaissent des volumes de trafic plus importants, ou en raison de la mise en œuvre de nouvelles mesures de santé et de sécurité aux points de contrôle de sûreté. L'ACSTA a travaillé en collaboration avec des partenaires du secteur tels que les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens afin de limiter les répercussions des nouvelles mesures de santé et de sécurité sur les opérations de contrôle et les temps d'attente.



ACSTA Plus

Les voies de contrôle de sûreté ACSTA Plus permettent un processus de contrôle de sûreté plus efficace et simplifié et améliorent l'expérience des passagers par rapport aux voies de CPE standard. Les avantages des voies ACSTA Plus comprennent un débit plus élevé de passagers, ce qui contribue directement à créer une expérience de contrôle de sûreté plus fluide pour les voyageurs. Il y a maintenant 83 voies ACSTA Plus déployées dans sept des aéroports de classe 1; plus de 60 % du public voyageur est maintenant contrôlé dans ces voies. Au cours de l'exercice 2021-2022, une nouvelle voie ACSTA Plus a été installée à Calgary et le nouveau logiciel ACSTA Plus a été installé sur les voies de contrôle de plusieurs aéroports.

Scanner corporel comme outil de contrôle primaire

L'ACSTA a poursuivi son importante initiative visant à améliorer le contrôle de sûreté en utilisant le scanner corporel comme outil de contrôle primaire des passagers. Le projet s'est concentré sur la relocalisation des scanners corporels existants vers des postes de contrôle primaires aux points de CPE. Utilisé de concert avec les portiques de détection de métal, le processus de contrôle primaire par scanner corporel assure un flux efficace de passagers, même aux points de contrôle les plus fréquentés. On prévoit que cette initiative réduira la proportion de fouilles manuelles requises et diminuera les contacts étroits au point de contrôle lorsque les niveaux de trafic sont plus élevés. En outre, l'initiative des SC comme outil de contrôle primaire contribue à l'objectif du Canada de poursuivre l'harmonisation avec les homologues internationaux de l'ACSTA, y compris la TSA des États-Unis.

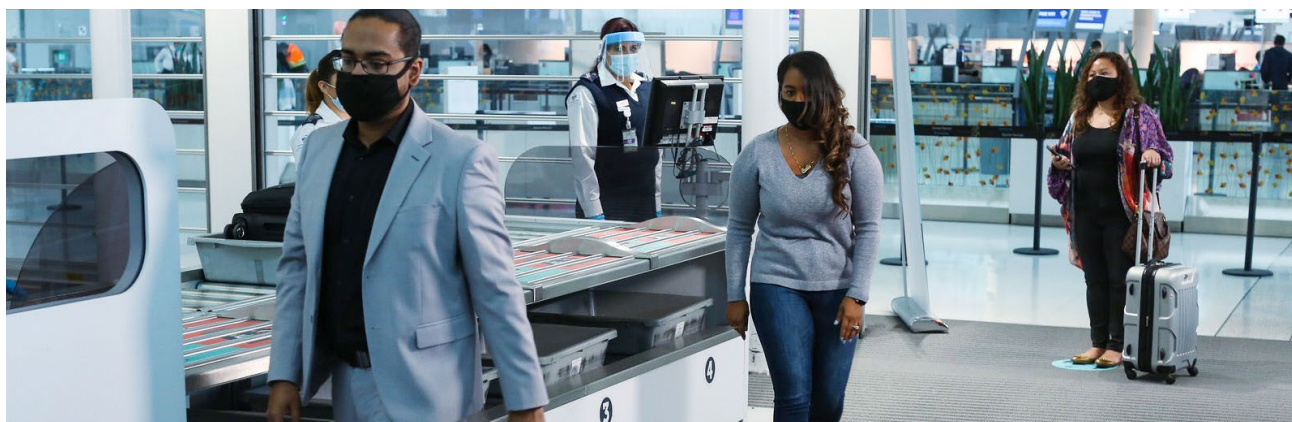


En 2021-2022, les scanners corporels ont été relocalisés comme outils de contrôle primaire aux points de contrôle de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. D'autres ont également été mis en service aux aéroports internationaux d'Edmonton, d'Ottawa et d'Halifax, au fur et à mesure de la réouverture des points de contrôle.

Projet d'innovations et de gestion du cycle de vie de la recapitalisation du CPE

L'ACSTA s'appuie sur une variété de composants technologiques aux points de contrôle de CPE pour assurer la sûreté et la sécurité des passagers qui voyagent. Ces composants essentiels doivent être entretenus et remplacés conformément aux pratiques de gestion du cycle de vie de l'ACSTA afin d'assurer un haut niveau d'efficacité du contrôle de sûreté et de rester au fait des avancées dans la technologie de contrôle. L'une de ces tendances en matière de contrôle de sûreté est l'utilisation de la tomodensitométrie (radioscopie à TDM). L'ACSTA a procédé à l'évaluation d'un appareil de radioscopie à TDM sur une voie ACSTA Plus à son centre d'essai et déménagera l'appareil dans un aéroport afin de mener un essai opérationnel au début de l'exercice 2022-2023.

Alors que l'ACSTA se prépare à entamer la prochaine étape de son plan de gestion du cycle de vie du CPE, elle profitera des progrès technologiques pour accroître l'efficacité de la sûreté, en misant sur les succès d'ACSTA Plus. Plus précisément, la recapitalisation de l'équipement de CPE devrait conduire à l'acquisition de nouveaux équipements qui auront des capacités de détection améliorées et des taux de fausses alarmes plus faibles. À son tour, cela pourrait entraîner une réduction des exigences en matière de retrait des effets personnels. L'ACSTA entamera le remplacement de son parc de scanners corporels par un nouveau modèle en 2022-2023, et prévoit commencer à remplacer son parc d'appareils de radioscopie au CPE l'année suivante.



CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

À l'appui des changements apportés au système de gestion de la circulation au CNP-V, l'ACSTA a mis au point un simulateur de formation pour offrir une formation plus efficace. De plus, l'utilisation d'analyses avancées a permis à l'ACSTA de mieux comprendre les effets des changements de procédure envisagés pour le CPE et le CNP. Plus précisément, des modèles de simulation détaillés ont été développés pour évaluer les goulots d'étranglement potentiels au contrôle, ce qui a permis à l'ACSTA de fournir un contrôle plus efficace et ininterrompu.

Carte d'identité pour les zones réglementées

Le programme de CIZR de l'ACSTA permet aux administrations aéroportuaires de conserver la garde et la surveillance des zones réglementées des aéroports. Ce système utilise des lecteurs d'identification biométriques pour identifier les personnes autorisées à entrer dans les zones réglementées et permet la mise en œuvre d'un contrôle aléatoire aux points de CNP.

Système d'inscription à la CIZR

L'ACSTA a terminé la conception et l'élaboration de la prochaine génération du système d'inscription de la CIZR. Bien que les restrictions de voyage liées à la pandémie aient eu une incidence sur le calendrier du projet, le déploiement a été mené à bien dans plusieurs aéroports et se poursuivra tout au long de 2022-2023.

RÉPONSE DE L'ACSTA À LA PANDÉMIE DE COVID-19

L'ACSTA continue d'aligner ses mesures de santé et de sécurité aux directives fournies par les responsables fédéraux et provinciaux de la santé publique. L'organisation a mis en œuvre des mesures de biosécurité, notamment une meilleure désinfection aux points de contrôle, des améliorations matérielles aux points de contrôle, des procédures de contrôle révisées, des mesures de distanciation physique et de l'équipement de protection individuelle pour les agents de contrôle et le personnel de l'ACSTA, ainsi que d'autres mesures pour prévoir et atténuer les risques posés par la COVID-19.



Cloisons en acrylique

L'ACSTA a utilisé des cloisons en acrylique pour limiter les contacts étroits entre les agents de contrôle et les voyageurs. L'organisation a installé des cloisons en acrylique dans 73 aéroports canadiens.

Systèmes d'irradiation germicide par rayons ultraviolets (UV-C)

L'ACSTA a terminé avec succès l'essai à l'aéroport d'un système de désinfection par rayons UV-C pour une voie de contrôle ACSTA Plus en 2021. L'essai a permis de tester la lumière ultraviolette à courte longueur d'onde pour tuer ou inactiver les micro-organismes, notamment les bactéries et les virus, sur les poubelles utilisées par les passagers au CPE. L'ACSTA travaille présentement avec le fournisseur et Santé Canada afin de veiller à ce que le système à rayons UV-C satisfait à l'ensemble des exigences réglementaires. Une fois qu'on aura approuvé l'utilisation du système à rayons UV-C au Canada, l'ACSTA en installera un à toutes les voies ACSTA Plus.

Exigences du gouvernement fédéral en matière de vaccins

En octobre 2021, le gouvernement du Canada a annoncé une obligation de vaccination pour les passagers et les non-passagers. Transports Canada a demandé à l'ACSTA de vérifier que les passagers et les non-passagers possèdent une preuve de vaccination pour une période provisoire. Le rôle de l'ACSTA en la matière à cet égard a pris fin au plus tard en février 2022, selon l'aéroport.

Vérification de la température

En 2020, Transports Canada a demandé à l'ACSTA de procéder à la vérification de la température de tous les passagers et non-passagers entrant dans les zones réglementées de 15 aéroports désignés. Près de 9 millions de personnes ont été contrôlées dans le cadre de ce programme entre juillet 2020 et août 2021, date à laquelle le programme a pris fin. Tout l'équipement de vérification de la température a été retiré des aéroports depuis.



Plan de reconstitution des effectifs de contrôle

Au début de 2020, l'ACSTA a élaboré un plan de reconstitution des effectifs de contrôle qui a continué d'évoluer tout au long de la pandémie. Le plan prévoit une multitude de mesures et d'initiatives visant à embaucher des agents de contrôle et à les maintenir en poste. Plus précisément, l'organisation a collaboré de près avec ses fournisseurs de services de contrôle et Transports Canada afin de maintenir une forte proportion de ses effectifs d'agent de contrôle au printemps 2020, et a entamé, en mai 2021, l'initiative de réembaucher les agents de contrôle qui avaient été mis à pied en préparation à l'éventuelle relance de l'industrie de l'aviation civile. En outre, les fournisseurs de services de contrôle ont proposé diverses mesures incitatives depuis l'hiver 2021 en prévision de la remontée du nombre de passagers.

Effectif de l'ACSTA

Depuis mars 2020, la majorité des effectifs de l'ACSTA est passée au télétravail en raison de la pandémie de COVID-19. Pour veiller à ce que la main-d'œuvre reste résiliente, l'ACSTA s'est concentrée sur la modernisation de son lieu de travail, notamment en explorant des solutions innovantes pour améliorer l'expérience des employés dans l'environnement numérique.



En 2021, l'ACSTA a élaboré une stratégie pour un lieu de travail flexible qui devrait être mise en œuvre au printemps 2022. L'ACSTA a donc entrepris un projet de consolidation de l'espace de travail à l'administration centrale afin de s'assurer qu'il favorise la collaboration future, offre une expérience technologique transparente et tient compte des besoins ergonomiques et du bien-être.

Les employés régionaux de l'ACSTA ont continué à exercer leurs fonctions dans les aéroports désignés tout au long de la pandémie de COVID-19. Ils ont réagi de manière efficace à un environnement dynamique en mettant en œuvre des mesures de santé et de sécurité, notamment la distanciation physique et l'utilisation d'équipement de protection individuelle. Les employés régionaux de l'ACSTA ont continué à faire preuve de dévouement, de résilience et d'agilité.



FORMATION ET CERTIFICATION

L'ACSTA a apporté des modifications à la formation des agents de contrôle pendant la pandémie de COVID-19, et a suspendu la formation non essentielle tout en évaluant des possibilités de réduire au minimum les contacts en personne lors de la prestation de formation et les déplacements des employés et de respecter les protocoles de distanciation physique. Ces méthodes comprenaient la réduction de la taille des classes et l'examen des possibilités de dispenser des formations et des évaluations à distance. De plus, l'ACSTA a créé des programmes de formation pour expliquer les nouvelles exigences en matière de contrôle et d'équipement de protection individuelle à tous les agents de contrôle, les superviseurs et le personnel régional de l'ACSTA. Cette formation a été intégrée dans la formation donnée à tous les nouveaux agents de contrôle, et dans le cadre des activités de retour au travail des agents.

L'ACSTA continue d'explorer les mesures permettant d'intégrer les agents de contrôle qui retournent au travail le plus efficacement possible, y compris l'élaboration d'un programme de retour au travail accéléré.

OPTIMISATION CONTINUE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES PROCÉDURES DE CONTRÔLE

À la fin de 2021, l'ACSTA a publié une demande de propositions pour son contrat de fournisseur de services d'entretien. La période de transition nécessaire est en cours pour assurer l'entretien continu et de haute qualité de l'équipement de contrôle de sûreté de l'ACSTA.

L'ACSTA a également poursuivi ses efforts pour améliorer le rendement de son équipement de contrôle de sûreté. Par exemple, des travaux supplémentaires ont été effectués afin d'examiner l'intégration de l'intelligence artificielle aux opérations de contrôle de l'ACSTA, plus précisément en ce qui concerne l'entretien.



CYBERSÉCURITÉ

L'ACSTA continue d'évoluer et d'améliorer ses capacités en matière de cybersécurité, ses initiatives de sensibilisation et la maturité de ses programmes dans le but de répondre aux exigences d'un paysage de la cybersécurité en constante évolution. L'organisation effectue régulièrement des correctifs et des mises à jour logicielles sur les poste de travail afin de remédier aux vulnérabilités potentielles. En outre, des évaluations des risques liés aux menaces sont régulièrement effectuées pour garantir la sûreté des systèmes clés. L'ACSTA étend sa campagne de formation et de sensibilisation à ses employés, laquelle comprendra une formation ciblée visant à éduquer les employés sur les menaces émergentes et l'évolution du paysage de la cybersécurité.

Un certain nombre d'initiatives en matière de sûreté informatique sont régulièrement entreprises, notamment des évaluations de la maturité et de l'état de préparation, ainsi que des exercices sur table. Des exercices sur table ont été réalisés au début de 2022. Les exercices avaient pour but de donner à l'ACSTA l'occasion de tester ses politiques et plans et procédures de continuité des activités et de réponse aux incidents afin d'améliorer la cyberrésilience, la résilience opérationnelle de l'organisation et ses plans de préparation aux incidents.



TARA TOST

Conseillère, Prestation de Services,
région des Prairies

Lorsque je réfléchis aux 16 dernières années où j'ai travaillé à l'ACSTA, je suis fière de tout ce que nous avons accompli. Pendant toutes ces années à l'ACSTA, j'ai assisté à la mise en œuvre du contrôle des bagages enregistrés, du contrôle des véhicules des non-passagers et du contrôle des non-passagers dans les aéroports, des scanners corporels, du Système de sûreté des cartes d'embarquement et de la vérification des vaccins. Chaque fois qu'on demande à l'ACSTA de mettre en œuvre de nouvelles exigences de sûreté, nous menons des recherches et achetons du nouvel équipement, et nous offrons une formation aux agents de contrôle. Nous élaborons des communications et rencontrons les intervenants. Nous veillons à ce que les processus et les formations soient correctement mis en œuvre, en assurant une supervision et un suivi. À mon avis, l'équipe d'employés en provenance de toutes les directions générales qui a été en mesure de collaborer pour apporter ces changements au fil des ans dans un délai aussi court est la plus grande réalisation de l'ACSTA. Je n'ai aucun doute sur le fait que l'ACSTA sera en mesure de s'adapter et de répondre aux défis futurs, quels qu'ils soient, et je suis très fière de faire partie d'une organisation aussi résiliente.



MARC VACHON

Gestionnaire, Prestation de services,
région de l'Est

Je me souviens de mes débuts à l'ACSTA, en janvier 2003 : nous n'étions alors qu'une centaine d'employés. Notre organisation a évolué au fil des ans, en faisant face aux nombreux défis liés à l'aviation civile et au terrorisme. On n'a qu'à penser au complot terroriste au Royaume-Uni en 2006 qui visait, au moyen d'explosifs liquides, des avions de ligne en direction de l'Amérique du Nord. Tout a changé à partir de ces événements. La limitation des liquides, aérosols et gels fut d'ailleurs mise en place par l'ACSTA en un temps record.

Plus récemment, nous avons été confrontés à la pandémie de COVID-19. Encore là, on a eu à mettre en place des mesures sanitaires jamais vues auparavant. Au niveau des régions, cela voulait dire le déploiement et port du masque, la désinfection et l'installation d'équipements de protection individuelle, la mise en place de la vérification de la température des passagers et des non-passagers et la mise en place de la vérification du statut vaccinal. Notre résilience et notre capacité d'adaptation font de notre organisation un endroit formidable où évoluer.

PRÉPARER **L'AVENIR**



CONTINUER À APPUYER LA RELANCE DE L'INDUSTRIE

L'ACSTA continuera à travailler avec diligence avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les fournisseurs de services de contrôle et d'autres partenaires de l'industrie afin de fournir des services de contrôle de sûreté efficaces et tout en étant un partenaire essentiel au rétablissement de l'industrie.

L'organisation continuera d'accorder une attention prioritaire à l'efficacité de la sûreté tout en augmentant la capacité d'agents de contrôle. Comme c'est le cas dans plusieurs marchés du travail, il persiste des défis liés à l'embauche de nouveaux agents de contrôle en même temps que renaît la demande de voyages aériens dans certains aéroports. Les fournisseurs de services de contrôle continueront de répondre à ces pressions en recrutant de nouveaux agents de contrôle. En plus de former les nouveaux agents de contrôle, l'ACSTA examinera le Programme national de formation et de certification afin d'étudier des options en matière de division de la formation en volets ou modules, ce qui lui permettra d'intégrer les nouveaux agents de contrôle plus rapidement.

PROJETS FUTURS

L'ACSTA continuera à surveiller les développements dans les technologies émergentes et à effectuer des évaluations et des essais pour améliorer les opérations de contrôle. Avec les effets prolongés de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation civile, l'ACSTA améliorera l'efficacité du nettoyage dans les aéroports, en commençant par la désinfection automatisée des bacs dans les voies ACSTA Plus. De plus, l'ACSTA renforcera l'intégrité de sa prestation de services en investissant dans des domaines tels que la cybersécurité. Les priorités futures comprennent :

► **Appareils de radioscopie à TDM au CPE :**

Au cours des prochaines années, l'ACSTA entreprendra le remplacement des appareils de radioscopie actuels au CPE par des appareils de radioscopie à TDM, ce qui améliorera l'efficacité de la sûreté et les capacités de détection, tout en réduisant la nécessité pour les passagers de retirer des articles tels que les gros appareils électroniques, permettant ainsi à l'ACSTA d'atteindre son objectif d'améliorer l'expérience du client. En prévision de cette importante initiative, l'ACSTA procédera à l'essai d'un appareil de radioscopie à TDM au CPE sur une voie ACSTA Plus au printemps 2022, et compte intégrer les conclusions de l'essai au processus d'acquisition.

► **Remplacement des scanners corporels :**

À compter de 2022-2023, l'ACSTA entamera le remplacement du parc actuel de scanners corporels par un nouvel équipement qui renforcera les capacités de détection et de traitement. Grâce aux améliorations apportées à la réduction des taux de fausses alarmes par les algorithmes d'intelligence artificielle, les nouveaux scanners corporels devraient également contribuer à l'amélioration de l'expérience client.

► **Ententes sur les services de contrôle aux aéroports et contrat du fournisseur de services d'entretien :**

L'ACSTA a commencé à préparer la demande de propositions pour les ententes sur les services de contrôle aux aéroports. Les nouvelles ententes seront mises en place d'ici 2024. En outre, l'organisation a amorcé la planification nécessaire au prochain contrat avec un nouveau fournisseur de services d'entretien, lequel devrait être achevé d'ici la fin de l'exercice 2022-2023.

► **Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) :**

Le SSCE de l'ACSTA permet le balayage électronique des cartes d'embarquement présentées aux points de CPE afin de vérifier qu'elles sont valides et de détecter toute carte en double. Le système est utilisé pour surveiller les volumes de passagers, calculer les temps d'attente et faciliter la résolution des incidents liés à la sûreté. Il est essentiel à la prise de décisions et à la gestion des opérations de l'ACSTA. Par conséquent, l'ACSTA compte déployer le SSCE aux aéroports internationaux d'Hamilton et d'Abbotsford en 2022-2023.

► **Renforcement de l'effectif de l'ACSTA :**

Le dernier exercice financier a permis à l'ACSTA de réfléchir davantage aux outils nécessaires pour veiller à ce que son effectif s'engage et se perfectionne de façon productive dans un marché du travail post-pandémique. Des mesures seront prises afin de continuer à mettre l'accent sur le soutien et les ressources en matière d'équité, de diversité, d'inclusion et de santé mentale. L'exercice 2022-2023 marquera également le début de la mise en œuvre d'un lieu de travail flexible par l'ACSTA, alors que l'organisation évolue afin de répondre aux besoins changeants de son effectif.

PROFIL DE RISQUE

La gestion des risques est intégrée dans la prise de décisions stratégique et l'affectation des ressources de l'ACSTA, ce qui permet à l'organisation de prendre des décisions éclairées au chapitre de l'organisation et des opérations. La gestion des risques permet à une organisation d'être plus novatrice et mieux en mesure d'adapter son approche en ce qui a trait à ses opérations et à l'atteinte de ses objectifs stratégiques. Cela est particulièrement vrai dans un secteur aussi évolutif que l'aviation civile.

La culture du risque de l'ACSTA et son attitude à l'égard du risque permettent à l'organisation d'accepter certains niveaux de risque, ce qui permet à l'Administration et à son effectif de réagir avec créativité à l'évolution de son environnement.

RISQUES LIÉS AUX SERVICES OBLIGATOIRES

Capacités de détection et maintien de la garde et la surveillance des points de contrôle.

En raison de la nature évolutive et imprévisible des menaces qui pèsent sur la sûreté du transport aérien, il existe un risque que l'ACSTA ne dispose pas de la technologie, des informations sur les menaces et les risques, des processus ou de la capacité humaine pour détecter tous les éléments menaçants présentant un risque élevé ou les menaces nouvelles et émergentes, et pour empêcher les contournements du contrôle aux points de contrôle opérationnels. Cela pourrait avoir des conséquences importantes pour le réseau de l'aviation civile.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA a mis en place des programmes, des processus, des procédures et des systèmes qui soutiennent ses capacités globales de détection. L'ACSTA surveille en permanence l'efficacité de tous ses programmes opérationnels au moyen de tests, de programmes de surveillance et de mesures de rendement. L'organisation veille aussi à se tenir au courant des règlements de Transports Canada et de toute exigence d'équivalence en matière de sûreté aérienne émanant de ses homologues nationaux et internationaux.

RISQUE LIÉ À LA PRESTATION DES SERVICES PAR DES TIERS

Interruptions légales et illégales de travail

Étant donné le modèle de fournisseur de services tiers de l'ACSTA, il existe un risque que celle-ci ait une influence limitée pour empêcher une interruption de travail légale ou pour maintenir les niveaux de service pendant une interruption de travail illégale déclenchée par les agents de contrôle syndiqués. Les interruptions de travail de cette nature peuvent entraîner des temps d'attente plus longs et une augmentation des plaintes des passagers, et nuire à la réputation de l'ACSTA auprès de ses intervenants.

Dépendance à l'égard de la sous-traitance des services de contrôle, des services d'entretien du matériel ou des principaux fournisseurs

Si un fournisseur ne peut ou ne veut plus fournir les services ou les biens contenus dans un contrat, il y a un risque que la dépendance de l'ACSTA à l'égard des services de contrôle externalisés, des services d'entretien de l'équipement ou des principaux fournisseurs ait des conséquences négatives sur la fourniture des services.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA effectue une surveillance continue des conditions du marché du travail dans toutes ses régions afin de repérer d'éventuelles perturbations du travail. L'organisation s'est également dotée de politiques et de procédures relatives à l'approvisionnement et à la passation de marchés

qui lui permettent d'exercer un recours si un entrepreneur ou un fournisseur de services n'est pas en mesure de fournir les services prévus. L'ACSTA surveille aussi en permanence tout effet potentiel lié aux vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement de l'organisation, ainsi que la consolidation de l'industrie des principaux fournisseurs.

RISQUE LIÉ À LA CAPACITÉ

Capacité du personnel de l'ACSTA

Il existe un risque que la capacité actuelle du personnel de l'ACSTA, dans certains domaines, soit insuffisante pour soutenir la charge de travail et favoriser un environnement de travail sain, ce qui entraînerait le mécontentement des employés et une diminution du rendement de l'entreprise au fil du temps. Similairement, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA ont éprouvé des difficultés en matière de recrutement et de maintien en poste, tout comme c'est le cas de l'industrie de l'aviation commerciale dans son ensemble et du marché mondial du travail volatil. Ces défis ont été davantage accentués par le fait qu'un certain nombre d'agents de contrôle, qui avaient été mis à pied temporairement au début de la pandémie en raison du faible nombre de passagers, ont choisi de ne pas retourner au travail lorsqu'on leur a proposé de le faire.

Niveau de financement gouvernemental

En raison des effets continus de la pandémie de COVID-19 et du processus du budget du gouvernement du Canada, il existe un risque que l'organisation ne reçoive pas un niveau de financement gouvernemental suffisant pour maintenir ses opérations et soutenir efficacement la reprise et la stabilisation du secteur du transport aérien.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA surveille la satisfaction des employés au moyen de sondages réguliers et suit de près les niveaux de vacance, l'attrition et les taux de roulement. Pour ce qui est d'assurer des niveaux adéquats de financement gouvernemental, l'ACSTA collabore étroitement avec le gouvernement du Canada pour faire en sorte de disposer des ressources nécessaires afin de s'acquitter des responsabilités prévues dans son mandat.

Compte tenu de la longueur du processus d'embauche et de formation des nouveaux agents de contrôle et du caractère volatile de la relance de l'industrie de l'aviation civile, l'organisation a collaboré avec les fournisseurs de services de contrôle et Transports Canada pour maintenir une grande proportion de ses effectifs d'agent de contrôle et rappeler au travail les agents de contrôle qui avaient été mis à pied. Le recrutement d'agents de contrôle s'est avéré plus difficile dans certaines régions, où les fournisseurs de services de contrôle ont dû prendre d'autres mesures pour veiller à ce que le recrutement soit efficace. Dans certains cas, l'ACSTA a fait venir des ressources d'autres aéroports. L'ACSTA continue de collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle afin de s'assurer qu'ils accordent la priorité au recrutement.

RISQUE LIÉ À LA CONFORMITÉ

Conformité à la *Loi sur la gestion des finances publiques*

Il existe un risque qu'en raison de défaillance dans les contrôles internes, l'ACSTA prenne par inadvertance des engagements financiers inappropriés relativement à des biens et des services, ce qui entraînerait un non-respect de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA a mis en place un cadre exhaustif pour s'assurer que l'organisation reste conforme à toutes les exigences législatives.

RISQUE LIÉ AUX RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

Risque d'atteinte à la réputation

Il existe un risque que l'ACSTA doive faire face à des événements qu'elle ne pourra gérer efficacement, ce qui pourrait nuire à sa réputation auprès de ses intervenants, entraînant une perte de confiance du public à son égard ou de confiance généralisée pour la sûreté du transport aérien.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA mène régulièrement des sondages auprès des passagers afin de répondre aux besoins des voyageurs dans tout le pays, et a un engagement continu avec Transports Canada et les intervenants. Ces mécanismes permettent à l'organisation de s'assurer qu'elle conserve la confiance du public dans le cadre de l'exécution des activités prévues dans son mandat.

RISQUE LIÉ AUX RESSOURCES HUMAINES

Recrutement et maintien en poste des employés

En raison des conditions du marché du travail pour les talents, ou des stratégies globales de l'ACSTA en matière de ressources humaines, il existe un risque que celle-ci éprouve des difficultés en matière de recrutement et de maintien en poste, ce qui pourrait entraîner une perte de mémoire institutionnelle ou une diminution du rendement global de l'organisation.

Atténuation du risque et contrôles :

Les politiques, cadres et programmes de l'ACSTA en matière de ressources humaines lui permettent de s'assurer que les employés actuels et potentiels disposent de tous les outils et ressources nécessaires pour favoriser la satisfaction globale des employés, comme le programme de gestion du rendement, le programme de gestion des talents, le programme de milieu de travail respectueux et le programme

d'excellence en leadership. L'ACSTA encourage également l'inscription à des programmes de formation de développement professionnel, elle s'est dotée d'un comité social et mène régulièrement des sondages auprès de ses employés.

RISQUE LIÉ AUX TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Cyberattaques contre l'infrastructure de TI

En raison de la nature évolutive de l'environnement des cybermenaces, il existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure des technologies de l'information 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.

Atténuation du risque et contrôles :

Le programme de sécurité de la TI de l'ACSTA met en œuvre des outils, des contrôles, des politiques, des processus et des pratiques de sécurité afin de protéger son infrastructure de TI, ses systèmes et ses actifs numériques. Dans le cadre du programme, l'organisation se tient au courant des nouvelles menaces en examinant quotidiennement les alertes des systèmes de sécurité, en surveillant les actualités et les bulletins au sujet des infractions et des menaces à la sécurité ainsi qu'en collaborant avec d'autres partenaires fédéraux par l'intermédiaire du Centre canadien pour la cybersécurité.



RENDEMENT ORGANISATIONNEL

TABLEAU 1: Résultats relatifs à la mise en œuvre du mandat de l'ACSTA :

Le tableau ci-après présente les indicateurs de rendement clés (IRC) associés au rendement de l'organisation en ce qui concerne la gestion des opérations obligatoires. Ces IRC sont présentés au Comité de la haute direction et au Conseil d'administration tous les trimestres afin qu'ils puissent surveiller et gérer le rendement de l'organisation.

Efficacité					
Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.					
Efficience					
Mesure du rendement	Cible	2019-2020	2020-2021	2021-2022	Commentaires
Niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA)	85,0 %	94,0 %	98,2 %	91,6 %	Dans l'ensemble, 91,6 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins pour être contrôlés en 2021-2022, ce qui est bien au-delà de la cible annuelle de 85 %.
<i>Définition : Le niveau de service relatif au temps d'attente est le pourcentage de passagers qui attendent, en moyenne, 15 minutes ou moins pour être contrôlés dans les aéroports de classe 1, sur une base annuelle.</i>					
Uniformité					
Mesure du rendement	Cible	2019-2020	2020-2021	2021-2022	Commentaires
Procédures de contrôle de sûreté	96,0 %	95,3 %	96,2 %	94,8 %	En général, les résultats relatifs à l'uniformité des procédures de contrôle de sûreté pour 2021-2022 étaient légèrement inférieurs à la cible. L'ACSTA continue à travailler avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'atteindre et de maintenir un niveau de conformité élevé.
<i>Définition : Les résultats de l'évaluation, menée par les agents de rendement de l'ACSTA, de la conformité des agents de contrôle aux PNE et aux règlements liés à l'équipement (détection de traces d'explosifs, détecteur à main d'objets métalliques, portique de détection de métal et radioscopie) et aux techniques de contrôle (fouille manuelle des personnes et des bagages) utilisés au CPE dans les huit aéroports les plus fréquentés au Canada.</i>					
Dans l'intérêt du public					
Mesure du rendement	Cible	2019-2020	2020-2021	2021-2022	Commentaires
Expérience générale	85,0 %	87,0 %	90,7 %	89,4 %	L'ACSTA a enregistré à la fin de l'année un taux moyen de 89,4 % pour l'expérience générale au cours des neuf derniers mois. Il convient de noter qu'aucun sondage n'a été mené au T1 de 2021-2022 en raison de la pandémie.
<i>Définition : Le pourcentage de passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus fréquentés. Calculé à partir des résultats des sondages menés auprès des passagers. Une satisfaction correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de 7) données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.</i>					

TABLEAU 2 : Résultats relatifs aux objectifs organisationnels de l'ACSTA

Le tableau ci-après présente les indicateurs de rendement clés associés au rendement de l'organisation en ce qui concerne la poursuite des principaux objectifs organisationnels.

A. L'EXCELLENCE DU SERVICE			
Mesure du rendement	Commentaires		
Efficacité	Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.		
Contrôle Efficience	Voir le tableau 1 - Efficience		
Expérience des passagers	Voir le tableau 1 – Dans l'intérêt du public		
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Disponibilité de l'équipement de contrôle	99,63 %	99,68 %	La cible en matière de disponibilité de l'équipement de contrôle a été dépassée en 2021-2022.
<p><i>Définition : Le pourcentage de disponibilité de toutes les principales plateformes de technologie de contrôle à chaque trimestre aux aéroports de classe 1. Il représente la moyenne cumulative calculée en fonction de la moyenne par plateforme et par mois de [(temps de disponibilité - la durée des pannes imprévues) / temps de disponibilité].</i></p>			
B. EFFECTIF DIVERSIFIÉ ET ENGAGÉ			
Milieu de travail inclusif et diversifié			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Taux de roulement par groupe désigné	Femmes : 44,2 % Autochtones : 2,2 % Membres de minorités visibles : 20,9 % Personnes handicapées : 1,8 %	Femmes : 50,0 % Autochtones : 2,8 % Membres de minorités visibles : 22,2 % Personnes handicapées : 2,8 %	Cette mesure a pour but de surveiller si le taux d'employés des groupes désignés qui quittent l'organisation est disproportionné par rapport à leur représentation proportionnelle au sein de l'ensemble de la population d'employés au 31 décembre 2020. Le Plan d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA décrit des stratégies pour promouvoir et maintenir en poste les employés des groupes désignés et accroître la sensibilisation à leur égard.
<p><i>Définition : La répartition des membres d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes handicapées) parmi les employés nommés pour une période indéterminée ou déterminée qui ont démissionné volontairement (cela exclut les étudiants).</i></p>			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Comments
Données démographiques sur l'effectif	Femmes : 48,7 % Autochtones : 2,5 % Membres de minorités visibles : 24,8 %	Femmes : 45,8 % Autochtones : 2,0 % Membres de minorités visibles : 21,7 %	Comparativement à l'année précédente, la représentation de trois des quatre groupes désignés a augmenté, alors qu'elle a légèrement diminué dans l'autre groupe, soit celui des Autochtones. En 2022, l'ACSTA poursuivra ses efforts visant à réduire davantage la sous-représentation des groupes désignés. Le Plan d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA décrit des stratégies pour promouvoir et maintenir en poste les employés

	Personnes handicapées : 9,0 %	Personnes handicapées : 1,8 %	des groupes désignés et accroître la sensibilisation à leur égard. Des données sont recueillies auprès des employés de l'ACSTA sur une base volontaire. Le taux de participation actuel est 98 %.
<i>Définition : Le taux de représentation d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes en situation de handicap) parmi les employés nommés pour une période indéterminée ou déterminée, à l'exclusion des employés en congé d'invalidité de longue durée et des étudiants.</i>			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Utilisation efficace des deux langues officielles dans les milieux de travail de l'ACSTA	75,0 %	70,5 %	Au cours de la dernière année, l'ACSTA a observé une augmentation de 2,1 % des employés qui satisfont aux exigences linguistiques de leur poste.
<i>Définition : Le pourcentage d'employés nommés pour une période déterminée ou indéterminée qui satisfont aux exigences linguistiques dans les postes désignés bilingues.</i>			
Engagement et soutien des employés			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Satisfaction des employés	Tendance stable ou à la hausse	Stable	Près de 89 % des employés qui ont répondu au dernier sondage en 2021 indiquent être satisfaits de leur emploi. Les résultats sont restés comparables à ceux observés au cours des trois rondes précédentes du sondage.
<i>Définition : Les sondages permettent aux employés de l'ACSTA de fournir des commentaires et une rétroaction, de faire part de leurs idées et de poser des questions à la haute direction.</i>			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Absentéisme	12 jours/employé	7,3	Le taux d'absentéisme de l'ACSTA est bien en deçà de la cible, ce qui s'explique par le fait qu'un nombre accru d'employés travaillent de leur domicile et disposent donc d'une plus grande souplesse dans leur horaire général pour se rendre à leurs rendez-vous et prodiguer des soins aux membres de leur famille.
<i>Définition : Le nombre moyen de jours manqués pour cause de maladie pendant l'année par les employés occupant un poste de durée indéterminée. Cela comprend les jours pris en invalidité de courte durée, mais non l'invalidité de longue durée.</i>			
Mesure du rendement	Cible	2021-2022	Commentaires
Taux d'attrition annuel	8,0 %	8,0 %	Bien que, dans le passé, le taux d'attrition annuel de l'ACSTA ait été inférieur à la cible annuelle de 8,0 %, l'organisation a enregistré un taux équivalent à la cible à la fin de l'année. Le taux d'attrition a connu une légère augmentation en raison de l'actuel marché du travail.
<i>Définition : Le pourcentage de salariés qui ont quitté volontairement l'organisation.</i>			

Leadership transformateur		
Mesure du rendement	Cible	Commentaires
Soutien actif aux approches créatives d'amélioration continue, d'innovation et de collaboration	S. O.	<ul style="list-style-type: none"> • La réussite du lancement du Centre d'innovation de l'ACSTA permettra à l'organisation d'intégrer un plus grand nombre de pratiques exemplaires en matière d'innovation à l'ensemble de ses activités en vue d'améliorer davantage l'efficacité, l'efficience et l'expérience des passagers. • Une mise à jour importante du Cadre de mesure du rendement a été effectuée dans le but d'améliorer les rapports organisationnels destinés aux cadres supérieurs et au Conseil d'administration. • Une évaluation de diverses technologies de désinfection des bacs par rayons UV-C et solutions de nettoyage des bacs a été réalisée. Un nouveau système a été intégré au système de retour des bacs, de sorte que la voie ACSTA Plus activera automatiquement le système à rayons UV-C seulement lorsque le système de retour des bacs est en marche.
C. PARTENARIATS EFFICACES		
Collaboration avec l'industrie et le gouvernement		
Mesure du rendement	Cible	Commentaires
	S. O.	<ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil d'administration de l'ACSTA a tenu une séance de réflexion stratégique avec des intervenants de l'industrie et des représentants de Transports Canada afin de discuter de la relance de l'industrie et des priorités pour les cinq prochaines années. • L'ACSTA a collaboré avec Transports Canada et l'industrie sur des questions liées à la COVID-19 ainsi que le rôle de l'ACSTA dans la vérification du statut vaccinal des passagers et des non-passagers. • L'Administration a consulté l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) sur des mesures de santé et de sécurité relatives à la COVID-19.
Relations avec la communauté		
Mesure du rendement	Cible	Commentaires
Information, sensibilisation, collaboration et coopération	S. O.	<ul style="list-style-type: none"> • Afin d'améliorer l'accessibilité aux opérations de contrôle, l'ACSTA a continué à travailler avec des groupes de défense des intérêts des personnes handicapées pour veiller à ce que ses processus et procédures répondent aux besoins de l'ensemble des membres du public voyageur. • L'ACSTA continue à éduquer les passagers sur mes mesures de biosécurité actuelles par l'intermédiaire de communications publiques. • L'organisation a collaboré avec l'aéroport Heathrow sur des initiatives liées à la COVID-19 et les plans de déploiement d'équipement à venir pour les deux pays.

GOUVERNANCE DE L'ORGANISATION

L'ACSTA rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et est gouvernée par un Conseil d'administration composé de onze membres nommés par le gouverneur en conseil. Deux des administrateurs sont nommés par l'industrie aérienne et deux autres par l'industrie aéroportuaire.

Le Conseil d'administration est responsable de l'administration générale de l'ACSTA, notamment :

- rédiger, modifier ou abroger des règlements administratifs;
- approuver le Rapport annuel et le Plan d'entreprise de l'ACSTA aux fins de recommandation au ministre;
- établir et surveiller l'orientation stratégique en vue d'appuyer le rendement organisationnel;
- approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement;
- s'assurer que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- examiner et approuver le plan de relève de la direction à l'intention de la haute direction;
- veiller à la concrétisation du mandat de la société;
- établir l'orientation stratégique de l'ACSTA par le biais de son Plan d'entreprise annuel, et protéger ses ressources de l'organisation.

En date du 31 mars 2022, le Conseil d'administration de l'ACSTA était composé des membres que voici.

Marguerite Nadeau, présidente

Diane Trenn, Vice-Chairperson, vice-présidente et présidente du Comité d'audit

Jean-Philippe Brunet

Melissa Coulson

Sharon Duggan, présidente du Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite

Patricia Kennedy

Gilles Lalonde

William Restall

Allan Rowe

Penny Westman

En 2021-2022, le Conseil d'administration a continué de superviser l'orientation stratégique de l'ACSTA en surveillant le rendement opérationnel et financier de l'organisation, sa conformité au plan d'exploitation et au plan financier décrits dans le Plan d'entreprise, ainsi que les principaux risques et l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration est soutenu par deux comités permanents, le Comité d'audit et le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite.

Séance de réflexion stratégique du Conseil d'administration

En 2021-2022, le Conseil d'administration de l'ACSTA a invité des hauts fonctionnaires de Transports Canada ainsi que des représentants de l'industrie de l'aviation civile à participer à des discussions stratégiques sur l'état de l'industrie de l'aviation, y compris le rétablissement post-pandémie.

Rémunération et présence aux réunions du Conseil d'administration

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité journalière aux administrateurs et au président, dont le montant est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Les honoraires de la présidente s'élevaient à 10 800 \$; ceux des administrateurs à 5 400 \$. La présidente est payée à un taux journalier de 420 \$, et les administrateurs à un taux journalier de 390 \$, pour le temps passé à préparer les réunions ainsi que d'autres événements comme les conférences, les cours de formation et les salons professionnels, et à y assister. Les membres du Conseil reçoivent en outre le remboursement des dépenses liées aux déplacements, au logement et aux repas engagées dans le cadre de leurs fonctions. Ces frais sont affichés en ligne chaque trimestre.

La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou du comité. En 2021-2022, les comités se sont réunis 13 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 10 fois. Toutes les réunions ont eu lieu virtuellement.

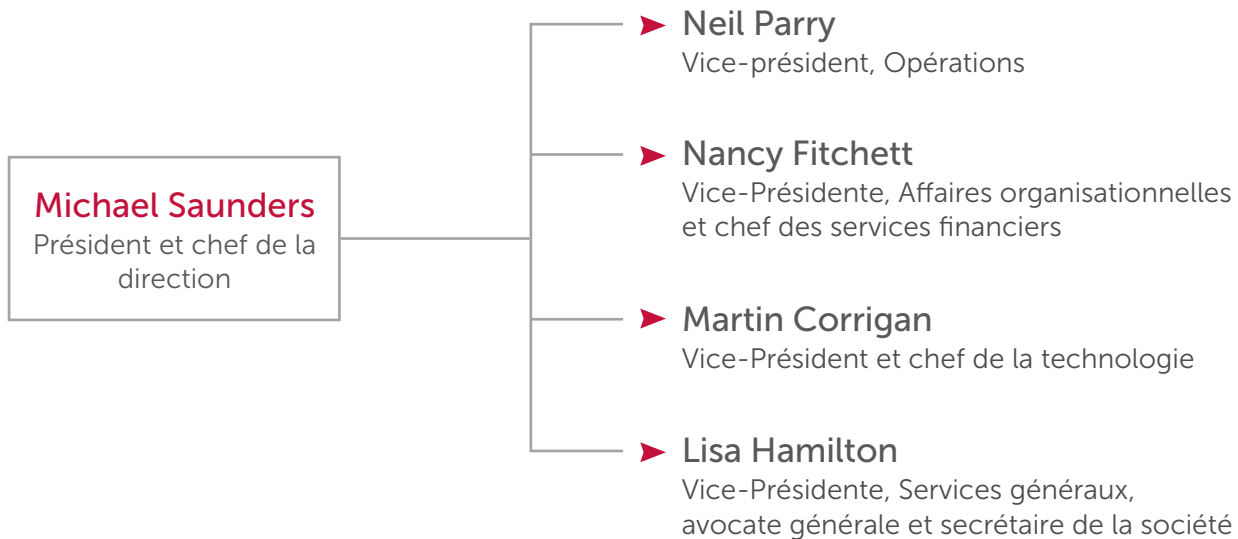
Membre du Conseil d'administration	Rémunération totale	Réunions du Conseil d'administration	Réunions des comités
Nadeau, Marguerite (présidente)	22 140 \$	10	13
Trenn, Diane (vice-présidente)	15 735 \$	10	13
Brunet, Jean-Philippe	14 760 \$	9	13
Coulson, Melissa	15 150 \$	9	12
Duggan, Sharon	15 930 \$	10	13
Kennedy, Patricia	15 540 \$	10	13
Lalonde, Gilles	16 320 \$	10	13
Restall, William	15 540 \$	10	13
Rowe, Allan ¹	2 416 \$	1	2
Westman, Penny	16 320 \$	10	13

La rémunération totale versée aux administrateurs et à la présidente était de 154 372 \$ en 2021-2022, comparativement à 167 610 \$ en 2020-2021.

¹ M. Allan Rowe était en congé en 2021-2022.

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION DE L'ACSTA

L'ACSTA est dirigée par Michael Saunders, président et chef de la direction. Michael Saunders a été nommé chef de la direction de l'ACSTA par décret pour un mandat de deux ans, entré en vigueur le 3 avril 2021. Il est secondé par d'autres membres de la haute direction, tel que cela est illustré ci-dessous.



DIVULGATIONS

Rapport sur les exigences de la *Loi sur les langues officielles* pour l'ACSTA

En vertu de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*, l'ACSTA doit fournir au public voyageur des services de contrôle dans les deux langues officielles dans les aéroports dans lesquels transitent un million de passagers ou plus par an, et dans les aéroports où il y a une demande importante de services dans la langue officielle minoritaire.

Dans un esprit d'amélioration continue, l'ACSTA interroge des passagers partout au pays sur une base trimestrielle afin de vérifier s'ils ont été servis dans la langue officielle de leur choix. Les résultats de ces sondages, ainsi que les plaintes et les rapports de mesure de la conformité, sont analysés et utilisés pour améliorer le rendement du personnel de première ligne.

L'ACSTA demeure déterminée à promouvoir un milieu de travail bilingue. L'ACSTA continue de rappeler à ses employés que la promotion d'une culture bilingue et inclusive au travail est un effort d'équipe.

Rapport sur les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*

L'ACSTA s'efforce d'incorporer les obligations légales découlant de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* ainsi que les dix principes du Code modèle de l'Association canadienne de normalisation dans tous les programmes et toutes les activités qu'elle met sur pied. L'Administration est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire à leurs exigences.

Loi canadienne sur l'accessibilité

La *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur en 2019. L'ACSTA continue de collaborer avec l'Office des transports du Canada (OTC) et Emploi et Développement social Canada pour s'assurer d'être prête à répondre aux exigences une fois que les règlements connexes entreront en vigueur. Pendant ce processus, il est devenu évident que l'ACSTA est bien placée pour être conforme aux futurs règlements, et a, en fait donné un exemple positif de prestation de services accessibles au public.

L'ACSTA a travaillé avec l'OTC pour s'assurer qu'elle se conforme aux nouveaux règlements de la *Loi sur l'accessibilité du Canada*. Ces règlements guideront les efforts pour renforcer la prestation de services accessibles au public.

RAPPORT DE GESTION ET ÉTATS FINANCIERS



ATTENTION

All passengers may be
to enhanced screening
measures.

Thank you for your pati

AVIS

Tous les passagers p
être choisis pour un c
de sûreté accru.

Merci de votre patient

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2022

Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2022. Il devrait être lu en parallèle avec les états financiers annuels audités de l'ACSTA et les notes complémentaires pour l'exercice clos le 31 mars 2022, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 16 juin 2022, 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.

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 plan financier est préparé selon les ressources que lui accorde le gouvernement du Canada et que le Parlement a approuvées.

Au cours des dernières années, l'ACSTA a reçu tous les ans du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires afin de bonifier son niveau de financement de base et ainsi pouvoir effectuer son mandat. En 2021-2022, l'ACSTA s'est vu accorder un financement supplémentaire de 291,7 M\$, ce qui lui a permis de continuer à livrer de son mandat.

L'ACSTA a préparé sa demande de financement de 2021-2022 au début de la pandémie de COVID-19. La pandémie influe toujours sur l'environnement opérationnel de l'ACSTA, comme cela est expliqué ci-après, et a retardé certains projets d'immobilisations dans les aéroports. Par conséquent, un montant de 149,3 M\$ du budget accordé à l'ACSTA pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations en 2021-2022, notamment 60,3 M\$ au titre du programme de vérification de la température qui a pris fin en août 2021, n'a pas été utilisé et a été remis au gouvernement du Canada.

En mai 2022, l'ACSTA s'est vu octroyer un financement supplémentaire de 329,7 M\$ pour 2022-2023, en plus de son financement de base de 567,5 M\$, pour un financement total de 897,2 M\$. Ce financement permettra à l'ACSTA de continuer à exécuter ses activités obligatoires.

PANDÉMIE DE COVID-19

La pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction des volumes de passagers dans les aéroports canadiens. Selon les statistiques produites par le Système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA, le nombre de personnes contrôlées au Canada a diminué de 62 % et de 89,2 % au cours de 2021-2022 et de 2020-2021, respectivement, par rapport à l'exercice 2019-2020. Cela a eu des répercussions sur les activités de contrôle et le matériel de contrôle de l'ACSTA, puisque certaines voies de contrôle sont restées temporairement fermées.

Étant donné les répercussions sur ses activités de contrôle, l'ACSTA a conclu des ententes temporaires avec ses fournisseurs de services de contrôle tiers. Ces ententes ont entraîné une réduction du nombre d'heures de services de contrôle achetées qui ne reflète pas entièrement le déclin des volumes de passagers, ce qui a permis à l'ACSTA de maintenir l'effectif d'agents de contrôle certifiés à un niveau jugé approprié pour maîtriser les coûts, tout en lui donnant une certaine marge de manœuvre pour s'adapter à la reprise du secteur du transport aérien. En avril 2022, les volumes de passagers ont commencé à augmenter considérablement, ce qui a entraîné une réduction de l'utilisation de ces ententes temporaires.

En juin 2020, Transports Canada a ordonné à l'ACSTA de débiter la vérification de la température des passagers et des non-passagers qui pénètrent à l'intérieur des zones réglementées dans certains aéroports. En août 2021, Transports Canada a retiré l'obligation pour l'ACSTA d'effectuer la vérification de la température.

En octobre 2021, le gouvernement du Canada a annoncé des exigences relatives à la vaccination obligatoire contre la COVID-19 pour les passagers et les non-passagers qui pénètrent à l'intérieur des zones réglementées des aéroports. Transports Canada a demandé à l'ACSTA de vérifier les preuves de vaccination pendant la période de mise en place progressive, qui a pris fin en février 2022.

L'ACSTA a continué à mettre en œuvre des mesures de biosécurité accrues, notamment des procédures de désinfection améliorées aux points de contrôle et des équipements de protection individuelle pour le personnel de l'organisation dans les aéroports, y compris le personnel de l'ACSTA et les agents de contrôle.

Au cours des exercices précédents, l'ACSTA fournissait des services de contrôle, selon le principe de recouvrement des coûts, dans certains aéroports. En raison de la pandémie de COVID-19, aucun service de ce genre n'est fourni depuis le 1^{er} avril 2020.

RISQUE DE CHANGE

La valeur du dollar canadien a clôturé l'exercice avec un taux de change moyen annuel entre les dollars canadien et américain de 0,80¹, comparativement à un taux moyen de 0,76¹ en 2020-2021.

L'ACSTA est exposée au risque de change, étant donné qu'elle achète du matériel et des services en dollar américain. Si le dollar canadien devait s'affaiblir, le coût des transactions effectuées en dollar américain pourrait excéder les montants budgétés. L'ACSTA a mis en place une stratégie de couverture pour l'aider à atténuer le risque de change et à réduire au minimum les répercussions des fluctuations du taux de change entre les dollars américain et canadien. L'ACSTA continuera de surveiller les fluctuations du taux de change entre les dollars américain et canadien et appliquera sa stratégie de couverture en conséquence.

¹ Banque du Canada, Outil de consultation des taux de change quotidiens.
(<https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/outil-de-consultation-des-taux-de-change-quotidiens>)

CONTRÔLES INTERNES

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

L'évaluation fournit régulièrement à la direction des observations sur l'état des contrôles internes. La direction définit ensuite des plans d'action pour tirer parti de toutes les possibilités d'amélioration recensées. Le Conseil d'administration de l'ACSTA reçoit des comptes rendus sur les mesures prises par la direction en vue d'améliorer les contrôles internes et la mise en œuvre des plans d'action de la direction.

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

La présente partie du rapport décrit les principaux écarts relevés au sein de l'état du résultat global de l'exercice 2021-2022 par rapport à 2020-2021.

Points saillants financiers — État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)	2021-2022	2020-2021	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	548 646 \$	500 988 \$	47 658 \$	9,5 %
Exploitation et entretien du matériel	39 923	39 215	708	1,8 %
Soutien des programmes et services généraux	86 184	88 650	(2 466)	(2,8 %)
Amortissement	80 662	76 126	4 536	6,0 %
Total des charges	755 415	704 979	50 436	7,2 %
Autres charges (produits)	2 230	3 251	(1 021)	(31,4 %)
Performance financière avant les produits et le financement public	757 645	708 230	49 415	7,0 %
Produits	268	718	(450)	(62,7 %)
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	677 463	626 410	51 053	8,2 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	78 986	73 208	5 778	7,9 %
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 876	3 973	(97)	(2,4 %)
Total du financement public	760 325	703 591	56 734	8,1 %
Performance financière	2 948 \$	(3 921) \$	6 869 \$	175,2 %
Autres éléments du résultat global	21 320	41 329	(20 009)	(48,4 %)
Résultat global total	24 268 \$	37 408 \$	(13 140) \$	(35,1 %)

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 13 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2022.

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle (voir la note 13 des états financiers annuels audités de l'ACSTA) représentent la plus importante dépense de l'ACSTA, soit approximativement 78,4 % du montant total des charges (exclusion faite de l'amortissement) de l'exercice 2021-2022. Ces charges englobent les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle et les sommes qui sont nécessaires pour assurer la formation des agents et répondre à leurs besoins d'apprentissage récurrents. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend surtout du nombre de passagers et des modèles de circulation. D'autres facteurs peuvent aussi influencer le nombre des heures de contrôle telles que de nouvelles directives imposées à l'ACSTA, comme la vérification de la température, des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant de menaces en constante évolution et d'incidents de sûreté ou une harmonisation avec d'autres administrations.

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

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 47,7 M\$ (9,5 %) en 2021-2022. Cette augmentation s'explique surtout par la hausse des volumes de passagers qui a entraîné l'achat d'un plus grand nombre d'heures de contrôle au coût total de 34,4 M\$, qui a été partiellement compensé par une réduction du nombre d'heures achetées pour la vérification de la température qui se sont élevées à 13,4 M\$. L'augmentation des charges est aussi attribuable aux augmentations annuelles du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle qui se chiffrent à 11,5 M\$ et au montant de 10,7 M\$ versé à ces mêmes fournisseurs pour financer la formation et la gestion du personnel et appuyer les efforts de maintien en poste et de recrutement. Enfin, les autres coûts connexes, qui englobent les uniformes des agents de contrôle, la désinfection des points de contrôle et le matériel de détection de traces d'explosifs et les biens non durables, ont augmenté de 4,5 M\$.

Exploitation et entretien du matériel

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

Les charges relatives à l'exploitation et à l'entretien du matériel ont augmenté de 0,7 M\$ (1,8 %) en 2021-2022. Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse des frais d'entretien et des coûts des pièces de rechange pour le matériel lié aux SDE qui a totalisé 2,0 M\$ en raison de la remise en service de la majorité du matériel de contrôle de l'ACSTA, et une hausse de 0,5 M\$ des frais liés aux activités de formation à l'utilisation du matériel dans les aéroports à la suite de la reprise de la formation à l'utilisation du nouveau matériel. Cette augmentation a été compensée en partie par une baisse des moins-values enregistrées au titre des pièces de rechange en 2021-2022, par rapport à 2020-2021, d'environ 2,0 M\$.

Soutien des programmes et services généraux

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

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont diminué de 2,5 M\$ (2,8 %) en 2021-2022. Cette diminution s'explique principalement par une baisse des frais relatifs aux employés, notamment les coûts du régime de retraite à prestations définies de l'ACSTA.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire calculé sur la durée d'utilité des immobilisations. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire calculé sur la durée des contrats de location connexes.

L'amortissement a augmenté de 4,5 M\$ (6,0 %) en 2021-2022. Cette augmentation est surtout attribuable à l'amortissement de 5,7 M\$ comptabilisé pour les nouveaux matériels de CBE déployés dans le cadre du programme de recapitalisation des systèmes de CBE et de 1,6 M\$ pour des nouveaux actifs non liés aux SDE. Cette augmentation a été en partie compensée par une baisse de 3,2 M\$ en lien avec des actifs complètement amortis au cours de l'exercice.

Autres charges (produits)

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

Les autres charges (produits) ont diminué de 1,0 M\$ (31,4 %) en 2021-2022. Cette diminution est principalement attribuable à des gains nets sur la juste valeur des instruments financiers dérivés. Elle a été partiellement compensée par des pertes de valeur au titre du matériel de contrôle de la température et des pertes de change nettes.

Produits

Les produits proviennent surtout des produits financiers gagnés sur les soldes de trésorerie.

Les produits ont diminué de 0,5 M\$ (62,7 %) en 2021-2022. La diminution est attribuable à une baisse des produits financiers gagnés sur les soldes de trésorerie.

Financement public

L'ACSTA est financée au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral pour ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Les paiements de loyers pour les contrats de location de l'ACSTA qui sont inscrits à l'actif aux termes de la norme IFRS 16 sont financés par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations et non par les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 51,1 M\$ (8,2 %) en 2021-2022. Cette augmentation s'explique surtout par la hausse des charges au titre des services de contrôle et autres coûts connexes, comme cela est expliqué ci-dessus.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 5,8 M\$ (7,9 %) en 2021-2022. Cette augmentation est surtout due à l'augmentation de la charge d'amortissement et aux pertes de valeurs au titre du matériel de contrôle de la température.

Crédits parlementaires pour les paiements de loyers

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

Les crédits parlementaires pour les paiements de loyers sont comparables à ceux de l'exercice précédent.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués des gains actuariels nets associés aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. Le gain net de 21,3 M\$ enregistré pour l'exercice 2021-2022 s'explique par un gain actuariel de 24,8 M\$ qui résulte de la modification des hypothèses financières et des ajustements liés à l'expérience. Ce gain a été partiellement compensé par une perte de réévaluation de 3,5 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes inférieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses.

En 2020-2021, le gain net de 41,3 M\$ enregistré était surtout attribuable à un gain actuariel de 34,8 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. Le gain net était aussi attribuable à un gain actuariel de 11,4 M\$ résultant des modifications des hypothèses démographiques et des ajustements liés à l'expérience. Il a été partiellement compensé par une perte de réévaluation de 4,9 M\$ résultant de changements aux hypothèses financières.

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

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

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

Le tableau ci-après décrit les liquidités et les ressources en capital de l'ACSTA.

Liquidités et ressources en capital			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2022	31 mars 2021	Écart \$
Trésorerie	7 581 \$	14 086 \$	(6 505) \$
Clients et autres débiteurs	100 670	118 529	(17 859)
Fournisseurs et autres créditeurs	(106 748)	(110 191)	3 443
Partie courante des retenues de garantie	(1 637)	(22 352)	20 715
Partie courante des provisions	(200)	(200)	–
Partie courante des obligations locatives	(3 129)	(3 667)	538
Partie non courante des obligations locatives	(14 107)	(7 007)	(7 100)

La trésorerie a diminué de 6,5 M\$ en raison surtout du moment auquel les décaissements en faveur des fournisseurs de biens et services ont été effectués. Les clients et autres débiteurs ont diminué de 17,9 M\$ principalement en raison d'une diminution des crédits parlementaires à recevoir. Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 3,4 M\$ en raison du moment où les décaissements ont été effectués en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs. La partie courante des retenues de garantie a diminué de 20,7 M\$ en raison de l'achèvement substantiel du programme de recapitalisation du CBE de l'ACSTA. Les obligations locatives non courantes ont augmenté de 7,1 M\$, en raison surtout de la modification du contrat de location de l'administration centrale et de l'entrepôt.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

Les dépenses engagées pour le matériel lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel de contrôle pour le CPE, le CBE et le CNP et les coûts d'installation et d'intégration s'y rattachant. Les dépenses engagées pour le matériel non lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel et de systèmes à l'appui des activités de contrôle, les coûts du programme de CIZR et de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation. Les paiements de loyers sont liés aux contrats de location inscrits à l'actif, selon l'IFRS 16.

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les actifs au titre de droits d'utilisation (voir l'État de la situation financière) représentent 69,8 % du total de l'actif au 31 mars 2022. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE, le matériel non lié aux SDE et les paiements de loyers.

Dépenses en immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2021-2022	2020-2021	Écart \$
Matériel lié aux SDE	4 968 \$	42 522 \$	(37 554) \$
Matériel non lié aux SDE	1 287	11 182	(9 895)
Paiements de loyers	3 876	3 973	(97)
Total des dépenses en immobilisations	10 131 \$	57 677 \$	(47 546) \$

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

Matériel lié aux SDE

- modernisation des appareils de radioscopie afin d'améliorer les capacités de détection des menaces;
- déploiement en continu d'ACSTA Plus dans les aéroports de classe 1;
- gestion du cycle de vie d'une diversité de matériel lié aux SDE, notamment l'achat de simulateur de formation.

Matériel non lié aux SDE

- développement d'une solution capable de fournir des analyses en temps réel des menaces et des avis liés à la cybersécurité;
- gestion du cycle de vie de l'infrastructure réseau des TI de l'ACSTA, y compris le matériel pour l'utilisation de la CIZR.

AVANTAGES DU PERSONNEL

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

Avantages du personnel			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2022	31 mars 2021	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	56 950 \$	34 525 \$	22 425 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(19 107)	(20 054)	947
Actif net au titre des avantages du personnel	37 843 \$	14 471 \$	23 372 \$

L'actuaire indépendant de l'ACSTA détermine la position nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La position nette varie annuellement en raison de divers facteurs, notamment le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le nombre de participants aux régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, la durée moyenne résiduelle de vie active attendue des membres du personnel, le rendement des actifs des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la position nette des régimes sont présentées à la note 9 des états financiers annuels audités.

Au 31 mars 2022, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position nette du RRE et du RRS. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actuarielle du passif au titre des prestations définies de l'ARPD de l'ACSTA.

L'augmentation de l'actif au titre des avantages du personnel est surtout attribuable à un gain de réévaluation de 22,3 M\$ sur l'obligation au titre des prestations définies du RRE et du RRS résultant des modifications apportées aux hypothèses financières et des ajustements liés à l'expérience. L'augmentation est aussi attribuable au fait que les cotisations obligatoires versées par l'ACSTA ont été supérieures de 3,6 M\$ au coût des prestations définies sans effet sur la trésorerie (selon l'IAS 19) pour ces mêmes régimes. Cette augmentation a été en partie compensée par une perte de réévaluation nette de 3,5 M\$ attribuable à un taux de rendement des actifs des régimes inférieur au taux hypothétique utilisé par l'ACSTA.

La diminution du passif au titre des avantages du personnel est surtout attribuable à un gain de réévaluation de 2,5 M\$ sur l'obligation au titre des prestations définies de l'ARPD qui découle des changements apportés aux hypothèses financières. Cette diminution a été compensée en partie par un coût des prestations définies sans effet sur la trésorerie (selon l'IAS 19) qui était supérieur de 1,6 M\$ aux cotisations obligatoires de l'ACSTA pour l'ARPD.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Les activités de l'ACSTA sont financées grâce aux crédits parlementaires versés par le gouvernement du Canada. Le financement de l'ACSTA, tel qu'il est décrit dans le *Résumé du plan d'entreprise 2021-2022 à 2022-2023*, a été développé tôt dans la pandémie de COVID-19. Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations sont inférieurs aux montants prévus dans le Plan d'entreprise.

UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les crédits parlementaires utilisés sont comptabilisés selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée ».

Charge d'exploitation

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

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation			
(en milliers de dollars canadiens)	2021-2022	2020-2021	Écart \$
Performance financière avant les produits et le financement public	757 645 \$	708 230 \$	49 415 \$
Produits	(268)	(718)	450
Performance financière avant le financement public	757 377	707 512	49 865
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(80 662)	(76 126)	(4 536)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	(1 940)	(177)	(1 763)
Gain (perte) de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	(211)	355	(566)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(196)	(840)	644
Charges financières sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	(194)	(348)	154
Charges au titre des avantages du personnel ¹	2 052	(1 904)	3 956
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	1 237	(2 123)	3 360
Gain sur la sortie d'immobilisations corporelles	–	70	(70)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ²	–	(9)	9
Crédits utilisés pour les charges d'exploitation	677 463 \$	626 410 \$	51 053 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des dépenses payées d'avance et des stocks ³	(2 838)	1 659	(4 497)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	674 625 \$	628 069 \$	46 556 \$

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

² Les charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés par l'entremise 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.

³ Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu par l'ACSTA. Ils sont financés au moyen des crédits parlementaires au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre la performance financière avant le financement public selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2021-2022, présenté par catégorie principale. Le tableau fournit aussi le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2021-2022 et le budget de fonctionnement tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2021-2022 à 2022-2023* :

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

(en milliers de dollars canadiens)	IFRS 2021-2022	Ajustements hors trésorerie	Crédits d'exploitation utilisés 2021-2022	Budget du plan d'entreprise 2021-2022	Écart \$	Écart %
Services de contrôle et autres coûts connexes	548 646 \$	(166) \$	548 480 \$	674 853 \$	(126 373) \$	(18,7 %)
Exploitation et entretien du matériel	39 923	(1 789)	38 134	44 493	(6 359)	(14,3 %)
Soutien des programmes et services généraux ¹	86 184	2 030	88 214	92 461	(4 247)	(4,6 %)
Amortissement	80 662	(80 662)	–	–	–	–
Autres charges	2 230	(2 165)	65	–	65	–
Produits	(268)	–	(268)	–	(268)	–
Total	757 377 \$	(82 752) \$	674 625 \$	811 807 \$	(137 182) \$	(16,9 %)

Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation ont été inférieurs de 137,2 M\$ (16,9 %) par rapport au budget du Plan d'entreprise, ce qui est surtout attribuable à la pandémie de COVID-19. La partie du rapport sur l'analyse des résultats financiers présente les répercussions de la COVID-19 sur la performance financière.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

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

(en milliers de dollars canadiens)	2021-2022	2020-2021	Écart \$
Matériel lié aux SDE	4 968 \$	42 522 \$	(37 554) \$
Matériel non lié aux SDE	1 287	11 182	(9 895)
Paiements de loyers	3 876	3 973	(97)
Total des dépenses en immobilisations	10 131 \$	57 677 \$	(47 546) \$
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles ¹	–	(99)	99
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	4	115	(111)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	10 135 \$	57 693 \$	(47 558) \$

¹ Les produits de la sortie d'immobilisations corporelles incluent des produits sans effet sur la trésorerie reçus sous forme de notes de crédit de fournisseurs.

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2021-2022, le budget en immobilisations présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2021-2022 à 2022-2023* et les ajustements résultant de demandes en cours pour le report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations :

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

(en milliers de dollars canadiens)	Crédits utilisés pour les immobi- lisations 2021-2022	Budget du Plan d'entreprise 2021-2022	Report de fonds pour immo- bilisations en cours	Budget du Plan d'entreprise ajusté 2021-2022	Écart \$	Écart %
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE	3 394 \$	19 905 \$	(13 042) \$	6 863 \$	(3 469) \$	(50,5 %)
Matériel de CBE	1 571	17 603	(10 070)	7 533	(5 962)	(79,1 %)
Matériel de CNP	3	277	–	277	(274)	(98,9 %)
Total du matériel lié aux SDE	4 968 \$	37 785 \$	(23 112) \$	14 673 \$	(9 705) \$	(66,1 %)
Matériel non lié aux SDE	5 163	9 948	(2 356)	7 592	(2 429)	(32,0 %)
Total des acquisitions d'immobilisations¹	10 131 \$	47 733 \$	(25 468) \$	22 265 \$	(12 134) \$	(54,5 %)
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	4	–	–	–	4	–
Total	10 135 \$	47 733 \$	(25 468) \$	22 265 \$	(12 130) \$	(54,5 %)

¹ Le budget du Plan d'entreprise de l'ACSTA comprend des paiements de loyers de 3 876 \$ pris en charge par les crédits parlementaires utilisés pour le matériel non lié aux SDE.

Le total des crédits utilisés pour les immobilisations a été de 12,1 M\$ (54,5 %) inférieur au budget du Plan d'entreprise ajusté en raison principalement de retards dans la réalisation de projets dans les aéroports attribuables à la pandémie de COVID-19.

ÉTATS FINANCIERS

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN



EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2022

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2022

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

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

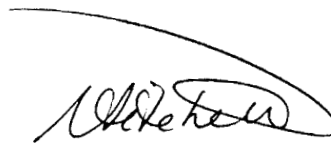
Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, il doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives au contrôle interne et à la communication de l'information financière. Le Conseil exerce ces responsabilités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

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



Michael Saunders

Président et chef de la direction



Nancy Fitchett, CPA, CA

*Vice-présidente, Affaires organisationnelles
et chef des services financiers*

Le 16 juin 2022



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2022, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ACSTA au 31 mars 2022, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

Autres informations

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

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

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit,

ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

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

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

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

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

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

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

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

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

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'ACSTA;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'ACSTA à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'ACSTA à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

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

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

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

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

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

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Mimma Venema, CPA, CA, CGA
Directrice principale

Ottawa, Canada
Le 16 juin 2022

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2022	2021
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	7 581 \$	14 086 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	100 670	118 529
Stocks (note 5)	11 406	14 067
Dépenses payées d'avance	6 835	7 012
Actifs financiers dérivés (note 15)	34	–
	126 526	153 694
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	392 726	463 569
Immobilisations incorporelles (note 7)	14 745	16 834
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	16 569	9 937
Actif au titre des avantages du personnel (note 9)	56 950	34 525
Actifs financiers dérivés (note 15)	6	–
	480 996	524 865
Total des actifs	607 522 \$	678 559 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 15)	106 748 \$	110 191 \$
Retenues de garantie (note 15)	1 637	22 352
Provisions (note 10)	200	200
Obligations locatives (note 11)	3 129	3 667
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 12)	18 241	21 079
Passifs financiers dérivés (note 15)	–	1 127
	129 955	158 616
Passifs non courants		
Obligations locatives (note 11)	14 107	7 007
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	406 579	479 306
Passif au titre des avantages du personnel (note 9)	19 107	20 054
Passifs financiers dérivés (note 15)	–	70
	439 793	506 437
Capitaux propres		
Surplus accumulé	37 774	13 506
Total des passifs et des capitaux propres	607 522 \$	678 559 \$

Éventualités (note 10) et accords contractuels (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 16 juin 2022 :


Marguerite Nadeau
Présidente du Conseil


Michael Saunders
Président et chef de la direction

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2022	2021
Charges		
Contrôle préembarquement	391 517 \$	351 143 \$
Contrôle des bagages enregistrés	161 558	151 750
Contrôle des non-passagers	149 831	148 688
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 598	2 957
Services généraux	48 911	50 441
Total des charges (note 13)	755 415	704 979
Autres charges (produits)		
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	1 940	177
Perte (gain) de change	1 128	(173)
Charges financières	203	354
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	196	840
(Gain) perte net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	(1 237)	2 123
Gain sur la sortie d'immobilisations corporelles	–	(70)
Total des autres charges (produits)	2 230	3 251
Performance financière avant les produits et le financement public	757 645	708 230
Produits		
Produits financiers	266	718
Produits divers	2	–
Total des produits	268	718
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 12)	677 463	626 410
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	78 986	73 208
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers (note 14)	3 876	3 973
Total du financement public	760 325	703 591
Performance financière	2 948 \$	(3 921) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	21 320	41 329
Résultat global total	24 268 \$	37 408 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Surplus (déficit) accumulé
Solde au 31 mars 2020	(23 902) \$
Performance financière	(3 921)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	41 329
Solde au 31 mars 2021	13 506 \$

	Surplus (déficit) accumulé
Solde au 31 mars 2021	13 506 \$
Performance financière	2 948
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	21 320
Solde au 31 mars 2022	37 774 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2022	2021
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	2 948 \$	(3 921) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 13)	80 662	76 126
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	1 940	177
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	1 515	3 603
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	196	840
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	(78 986)	(73 208)
Variation de l'actif/du passif net au titre des avantages du personnel	(2 052)	1 904
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(1 237)	2 123
Gain sur la sortie d'immobilisations corporelles	–	(70)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 19)	24 497	16 627
	29 483	24 201
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	16 217	41 627
Acquisition d'immobilisations corporelles	(47 997)	(64 273)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(526)	(2 336)
	(32 306)	(24 982)
Activités de financement		
Paiements de capital sur les obligations locatives	(3 682)	(3 625)
	(3 682)	(3 625)
Diminution de la trésorerie	(6 505)	(4 406)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	14 086	18 492
Trésorerie à la clôture de l'exercice	7 581 \$	14 086 \$

La charge d'intérêts payée et le produit d'intérêts reçu correspondent approximativement aux charges financières et aux produits financiers, respectivement, tels qu'ils sont présentés à l'état du résultat global.

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 19)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2022

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

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

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

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

- 1. CPE** – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare;
- 2. CBE** – le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers avant leur embarquement à bord d'aéronefs en vue de détecter tout article interdit, comme des explosifs;
- 3. CNP** – le contrôle aléatoire des non-passagers, comme le personnel de bord, le personnel de piste et les employés des aéroports, et de leurs effets personnels (y compris les véhicules et leur contenu) entrant dans des zones réglementées des aéroports à risque élevé;
- 4. Programme de CIZR** – programme dans le cadre duquel on utilise les données biométriques (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'autorité aéroportuaire est celle qui accorde ou non en dernier lieu l'accès aux zones réglementées.

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

En juin 2020, Transports Canada a ordonné à l'ACSTA de débiter la vérification de la température des passagers et des non-passagers qui pénètrent à l'intérieur des zones réglementées dans certains aéroports. En août 2021, Transports Canada a retiré l'obligation pour l'ACSTA d'effectuer la vérification de la température.

Au cours des exercices précédents, l'ACSTA fournissait des services de contrôle, selon le principe de recouvrement des coûts, dans certains aéroports. En raison de la pandémie de COVID-19, aucun service de ce genre n'est fourni depuis le 1^{er} avril 2020.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

La politique sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de l'ACSTA est conforme à l'instruction (décret C.P. 2105-1114) qui lui a été donnée, en vertu de l'article 89 de la LGFP. L'instruction exige que les politiques, guides et pratiques de l'ACSTA en matière de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements concordent avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de manière à respecter ses obligations juridiques.

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

2. Base d'établissement

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

3. Résumé des principales méthodes comptables

(a) Base d'évaluation

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

(b) Utilisation d'estimations et de jugements

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

- note 3 d), note 3 f), note 6 et note 7 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

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

- note 3 h), note 8 et note 11 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

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

- note 3 j) et note 9 – Avantages du personnel

Les principales estimations relatives aux avantages du personnel touchent le taux d'actualisation, le taux de mortalité, le taux d'inflation, le taux d'augmentation de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux. Pour poser ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, l'expertise de ses actuaires et les conditions et taux actuels du marché. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des régimes d'avantages du personnel, ainsi que la performance financière et les autres éléments du résultat global. Une analyse de sensibilité des changements aux principales hypothèses est présentée à la note 9.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

- note 3 f) et note 7 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont requis pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées à l'interne entrent dans la phase de développement. Pour déterminer à quel moment les coûts doivent être comptabilisés comme immobilisations incorporelles, la direction pose un jugement quant au moment où les critères d'inscription à l'actif sont respectés, tel qu'il est expliqué à la note 3 f). Des changements aux jugements posés par la direction affecteraient la valeur comptable des immobilisations incorporelles ainsi que leur amortissement futur.

- note 3 h), note 8 et note 11 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

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

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

- note 3 k) et note 10 – Provisions et éventualités

Il faut poser des jugements pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité d'une sortie d'avantages économiques futurs. Pour déterminer à quel moment il convient d'enregistrer une provision, la direction formule des hypothèses sur le montant, la probabilité et le calendrier des sorties de fonds. La nature de la provision, les opinions et les points de vue des conseillers juridiques et d'autres conseillers, l'expérience vécue dans des circonstances semblables et toute décision de la direction concernant la manière dont l'ACSTA entend gérer l'obligation sont autant de facteurs susceptibles d'affecter les hypothèses. Des changements à ces hypothèses affecteraient la comptabilisation de la provision et la performance financière.

- note 3 l) – Produits

L'évaluation et la comptabilisation des produits requièrent l'utilisation d'estimations et de jugements pour établir si un contrat existe, définir les obligations de prestation, la répartition du prix de transaction et la méthode pour déterminer la mesure dans laquelle l'obligation de prestation est remplie et, donc, le calendrier de comptabilisation des produits.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Pour établir si un contrat avec un client existe aux fins de la comptabilisation des produits, l'ACSTA détermine si certains critères sont remplis, notamment s'il est plus probable qu'improbable que la contrepartie sera perçue auprès du client. Lorsqu'elle effectue cette évaluation à la passation d'un contrat avec un client, l'ACSTA tient compte de facteurs qui peuvent inclure les résultats de la vérification de la solvabilité du client, les antécédents de crédit du client et la capacité de l'ACSTA à limiter les pertes en cessant de fournir des services en cas de non-paiement.

La nature de la promesse contenue dans les contrats de l'ACTSA avec les autorités aéroportuaires est de fournir des services de contrôle supplémentaires dans les aéroports désignés et des services de contrôle dans les aéroports non désignés. Le contrôle consiste en différentes activités, dont aucune prise individuellement ne procure un avantage à l'administration aéroportuaire. Toutes les activités sont donc des intrants qui forment l'extrant de ces services de contrôle. Par conséquent, l'ACSTA a déterminé que la promesse contenue dans le contrat, qui est la prestation des services de contrôle pendant la durée du contrat, constitue une obligation de prestation.

La contrepartie attendue pour les services de contrôle est variable de par sa nature et exige que deux jugements clés soient portés pour pouvoir déterminer quand comptabiliser les produits :

- (i) la méthode utilisée pour évaluer le degré d'avancement à laquelle l'obligation de prestation est remplie;
- (ii) l'évaluation et la répartition de toute contrepartie variable.

Étant donné que les services sont fournis de façon continue et qu'ils sont substantiellement les mêmes, l'ACSTA a établi qu'une évaluation du degré d'avancement fondée sur le temps écoulé est ce qui dépeint le mieux le transfert de services au client. De plus, étant donné que la contrepartie variable est versée à l'ACSTA en échange de ses efforts pour fournir les services, elle est répartie entre les tranches de temps et comptabilisée au fur et à mesure que les services sont rendus au client.

(c) Stocks

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

(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 le matériel électronique, 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 les dépenses directement attribuables à l'acquisition et à l'installation des immobilisations corporelles, y compris les coûts d'intégration rattachés à leur installation dans les aéroports pour les amener dans l'état où ils doivent se trouver aux fins de leur utilisation prévue. Ces coûts comprennent des systèmes de convoyeur, plateformes et autres structures requis pour relier le matériel de contrôle aux infrastructures aéroportuaires.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Les travaux en cours englobent les coûts relatifs aux projets d'intégration non terminés à la clôture de l'exercice. La valeur des travaux en cours à cette date est déterminée en fonction des estimations qui sont préparées par des experts indépendants ou par la direction, selon l'évaluation des risques effectuée par la direction.

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

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

(ii) Coûts ultérieurs

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

(iii) Amortissement

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

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

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

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

(e) Actifs détenus en vue de la vente

L'ACSTA classe ses immobilisations corporelles comme détenues en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement au moyen d'une transaction de vente plutôt que par une utilisation continue. Cette condition est satisfaite uniquement lorsque l'actif est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel, et que sa vente est hautement probable. Un actif détenu en vue de la vente est évalué au plus faible de sa valeur comptable ou de sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. L'amortissement sur un actif classé comme détenu en vue de la vente cesse.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(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 logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois qu'un projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les coûts de développement qui sont directement attribuables à la conception et à la mise à l'essai de logiciels identifiables et uniques qui sont contrôlés par l'ACSTA sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères suivants sont respectés :

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

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

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

(g) Dépréciation

Au cours de chaque période de présentation de l'information financière, les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont passées en revue au niveau des unités génératrices de trésorerie (UGT) pour déterminer s'il existe un quelconque indice de dépréciation. Aux fins du test de dépréciation, une UGT est le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Selon le modèle d'affaires de l'ACSTA, aucun actif ne génère des flux de trésorerie largement indépendants des flux de trésorerie générés par d'autres actifs et passifs. Au contraire, tous les actifs de l'ACSTA interagissent en appui aux activités faisant partie de son mandat. Ces activités sont principalement financées par des crédits parlementaires. Globalement, les niveaux de trésorerie respectent les exigences et les décisions en matière de politique publique, et les fonds budgétaires sont versés à l'ACSTA dans leur totalité. Par conséquent, l'ACSTA est considérée comme étant une UGT. Les actifs sont testés au niveau de l'UGT lorsqu'il n'est pas possible de les tester individuellement.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Les immobilisations corporelles et incorporelles sont passées en revue à la fin de chaque période de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il existe un quelconque indice de dépréciation et elles sont considérées comme étant dépréciées lorsqu'elles ne peuvent plus contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA. Dans le cas contraire, les durées d'utilité estimées des immobilisations corporelles et incorporelles sont revues et des ajustements à l'amortissement sont comptabilisés sur une base prospective, si nécessaire.

(h) Contrats de location

À la date de passation d'un contrat, l'ACSTA évalue si celui-ci est ou contient un contrat de location en déterminant si le contrat lui confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie. Pour tout contrat de location identifié, l'ACSTA comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative à la date du début du contrat.

L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement évalué au coût en fonction des éléments suivants :

- le montant initial de l'obligation locative;
- le cas échéant, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux engagés;
- une estimation des coûts qu'il faudra engager pour le démantèlement et le retrait du bien sous-jacent ou pour la restauration du lieu ou la remise en état du bien sous-jacent.

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

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

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, actualisée selon le taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, s'il est impossible de déterminer facilement ce taux, en appliquant le taux d'emprunt marginal de l'ACSTA, comme cela est indiqué dans la note 3 b).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative sont les suivants, le cas échéant :

- les paiements fixes (y compris les paiements fixes en substances, le cas échéant), déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir;
- les paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux, initialement évalués au moyen de l'indice ou du taux en vigueur à la date de début;
- les sommes que l'ACSTA s'attend à devoir payer au titre de garanties de valeur résiduelle;
- le prix d'exercice de l'option d'achat si l'ACSTA a la certitude raisonnable d'exercer celle-ci;
- les pénalités exigées en cas de résiliation du contrat de location, si la durée du contrat de location reflète l'exercice par l'ACSTA de l'option de résiliation du contrat de location.

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

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

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

- il y a un changement dans la durée du contrat, notamment dans l'évaluation de la certitude d'exercer une option de prolongation, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés en fonction de la nouvelle durée du contrat à l'aide d'un taux d'actualisation révisé;
- il y a eu un changement dans les paiements en raison de la variation d'un indice ou d'un taux ou un changement dans les paiements attendus au titre d'une garantie de valeur résiduelle, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés à l'aide du taux d'actualisation initial;
- un contrat de location est modifié et la modification n'est pas comptabilisée comme un contrat distinct, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés à l'aide d'un taux d'actualisation révisé.

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(i) Instruments financiers

(i) Instruments financiers non dérivés

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

L'ACSTA classe les actifs financiers non dérivés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût amorti. Ces actifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur. Ils sont par la suite évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'évaluation est basée sur le modèle économique que suit l'ACSTA pour gérer ses actifs financiers et les conditions contractuelles des flux de trésorerie (les actifs financiers sont détenus à seule fin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels, lesquels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts). Si le modèle économique de l'ACSTA devait changer, le classement serait réévalué.

À chaque date de clôture, l'ACSTA évalue, de manière prospective, les pertes de crédit attendues sur tous les actifs financiers évalués au coût amorti. Pour les comptes clients, l'ACSTA applique la méthode simplifiée de l'IFRS 9, *Instruments financiers* selon laquelle les pertes de crédit attendues pour la durée de la vie sont comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des débiteurs. L'ACSTA n'a pas inscrit de provision pour pertes de crédit sur la trésorerie en raison de l'excellente qualité de crédit des institutions financières auprès desquelles l'ACSTA détient ce genre d'instruments.

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

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créditeurs et les retenues de garantie.

L'ACSTA classe les passifs financiers non dérivés dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût amorti. Les passifs financiers non dérivés sont comptabilisés à la date de transaction à laquelle l'ACSTA devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Ces passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur plus les coûts de transaction directement imputables. Par la suite, ces passifs financiers sont évalués au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(ii) Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme conclus par l'ACSTA dans le but de gérer son exposition au risque de change. L'ACSTA n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme évalués à la juste valeur par le biais du résultat net. Ces instruments sont comptabilisés initialement à la juste valeur à la date à laquelle l'ACSTA conclut les contrats dérivés. Par la suite, les instruments financiers dérivés sont évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur qui en résulte est comptabilisée dans la performance financière à l'état du résultat global. L'ACSTA décomptabilise un instrument financier dérivé au moment de son règlement.

Les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont présentées à l'état de la situation financière; les justes valeurs positives sont présentées comme des actifs financiers dérivés et les justes valeurs négatives, comme des passifs financiers dérivés. Tout actif ou passif financier dérivé venant à échéance dans plus de douze mois après la fin de la période est classé comme non courant.

(j) Avantages du personnel

(i) Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies

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

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

Le calcul des intérêts nets se fait en appliquant au passif ou à l'actif net au titre des prestations définies le taux utilisé pour actualiser l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi, compte tenu de la variation de l'actif ou du passif net au titre des prestations définies attribuable aux cotisations et paiements de prestations au cours de la période. Le taux d'actualisation est déterminé par référence aux taux de rendement, au début de la période, du marché des obligations d'entreprise de haute qualité et des obligations provinciales :

- a) ayant une durée globale équivalente à la durée respective de chaque obligation au titre des prestations définies;
- b) étant libellées dans la monnaie dans laquelle les prestations sont censées être versées.

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

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

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

- (ii) Régime d'avantages postérieurs à l'emploi à cotisations définies

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(iii) Indemnités de cessation d'emploi

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

(iv) Avantages du personnel à court terme

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

(k) Provisions et éventualités

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

Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière. Ces passifs peuvent résulter d'une incertitude quant à l'existence d'une obligation, ou représenter un passif actuel dont le règlement n'est pas probable ou, dans de rares cas, une obligation dont le montant ne peut être évalué de manière fiable. Un passif est comptabilisé lorsque son existence est confirmée par un événement futur, que le règlement devient probable et qu'il est possible de l'évaluer de manière fiable. Sauf si la possibilité d'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour régler l'obligation est faible, un passif éventuel est présenté dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- une obligation potentielle résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou de plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'ACSTA; ou
- une obligation actuelle résultant d'événements passés, mais qui n'est pas comptabilisée, car il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation, ou le montant de l'obligation ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(i) Litiges

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

(ii) Coûts de démantèlement

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

(l) Produits

(i) Services de contrôle supplémentaires et autres services de contrôle

Les produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients de l'ACSTA proviennent des services de contrôle supplémentaires fournis aux aéroports désignés et des autres services de contrôle fournis aux aéroports non désignés, selon la méthode du recouvrement des coûts. Un contrat pour ces services de contrôle existe lorsqu'il est probable qu'une contrepartie sera recouvrée, que le contrat a une substance commerciale, que les droits aux services de contrôle et les conditions de paiement sont identifiables, et que les parties ont approuvé le contrat et se sont engagées à remplir leurs obligations. Les contrats peuvent avoir des modalités stipulées variables, mais ils peuvent être annulés en tout temps par l'une ou l'autre des parties, sous réserve d'une période de préavis à respecter. Les paiements pour les services sont exigibles dans les 30 jours suivant la facturation.

Les produits tirés de ces services de contrôle sont comptabilisés dans la performance financière au moment où le client obtient le contrôle du service, ce qui se produit au fur et à mesure que les services de contrôle sont fournis. Une mesure fondée sur le temps écoulé est utilisée pour mesurer le degré d'avancement du transfert des services au client.

Les produits sont évalués au prix de transaction, qui est le montant auquel l'ACSTA s'attend à avoir droit en échange de ces services de contrôle. Le prix de transaction est basé sur les services de contrôle fournis par l'ACSTA et les tarifs mentionnés au contrat. Il exclut les taxes perçues au nom de tiers. Étant donné que ces services de contrôle représentent une obligation unique de prestation, il n'est pas nécessaire d'effectuer une répartition.

(ii) Produits financiers

Les produits financiers sont principalement constitués de produits d'intérêts provenant des soldes de trésorerie. Ils sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel ils sont gagnés.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(m) Financement public

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

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

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

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

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

(n) Charges financières

Les charges financières, qui comprennent principalement les charges d'intérêts associées aux obligations locatives de l'ACSTA, sont comptabilisées dans la performance financière de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

(o) Conversion de devises

Les transactions en monnaie étrangère sont converties aux taux de change en vigueur aux dates des transactions. Les gains et les pertes de change liés au règlement de ces transactions et de la conversion d'actifs ou de passifs monétaires libellés en monnaie étrangère aux taux de change en vigueur à la date de clôture sont comptabilisés dans la performance financière. 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 sont contractées.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2022	31 mars 2021
Crédits parlementaires (note 17)	91 760 \$	110 788 \$
TPS et TVH à recouvrer	6 937	5 329
TVP à recouvrer	1 973	2 072
Autre	–	340
	100 670 \$	118 529 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients sont de 30 jours. Au 31 mars 2022 et au 31 mars 2021, aucun montant inclus dans les clients et autres débiteurs n'était en souffrance. L'ACSTA a toujours perçu ses comptes clients en entier. La note 15 c) contient des informations supplémentaires sur le risque de crédit de l'ACSTA.

5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2022	31 mars 2021
Pièces de rechange	9 733 \$	11 575 \$
CIZR	854	1 502
Uniformes	819	990
	11 406 \$	14 067 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 5 350 \$ (6 672 \$ en 2021) ont été passés en charges, ce qui comprend une moins-value nette de 1 514 \$ (3 603 \$ en 2021) pour des pièces de rechange liées à du matériel mis hors service découlant du programme de recapitalisation des systèmes de CBE et de l'élimination des vérifications obligatoires de température.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

6. 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
Coût									
Solde au 31 mars 2020	156 408 \$	712 085 \$	20 857 \$	4 683 \$	28 706 \$	129 \$	9 914 \$	55 049 \$	987 831 \$
Entrées	3 680	31 915	265	502	6 446	–	258	8 583	51 649
Sorties	(298)	(121 645)	–	–	(663)	–	–	–	(122 606)
Radiations	(3 177)	(127)	(203)	(16)	(4 115)	–	(124)	–	(7 762)
Pertes de valeur	–	–	–	–	(177)	–	–	–	(177)
Reclassements	3 854	40 056	–	167	848	–	65	(44 990)	–
Solde au 31 mars 2021	160 467 \$	662 284 \$	20 919 \$	5 336 \$	31 045 \$	129 \$	10 113 \$	18 642 \$	908 935 \$
Solde au 31 mars 2021	160 467 \$	662 284 \$	20 919 \$	5 336 \$	31 045 \$	129 \$	10 113 \$	18 642 \$	908 935 \$
Entrées	400	1 016	–	226	118	–	–	4 017	5 777
Sorties	(2 394)	(5 630)	–	–	–	–	–	–	(8 024)
Radiations	(616)	(736)	(200)	(1 736)	(2 092)	–	–	(54)	(5 434)
Pertes de valeur	–	–	–	–	(1 582)	–	–	(358)	(1 940)
Reclassements	4 992	1 077	3	163	1 443	–	–	(7 704)	(26)
Solde au 31 mars 2022	162 849 \$	658 011 \$	20 722 \$	3 989 \$	28 932 \$	129 \$	10 113 \$	14 543 \$	899 288 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2020	103 190 \$	355 535 \$	14 029 \$	3 769 \$	19 191 \$	48 \$	8 873 \$	– \$	504 635 \$
Amortissement	9 817	54 704	1 186	453	3 638	24	399	–	70 221
Sorties	(298)	(121 616)	–	–	(663)	–	–	–	(122 577)
Radiations	(3 119)	664	(203)	(16)	(4 115)	–	(124)	–	(6 913)
Solde au 31 mars 2021	109 590 \$	289 287 \$	15 012 \$	4 206 \$	18 051 \$	72 \$	9 148 \$	– \$	445 366 \$
Solde au 31 mars 2021	109 590 \$	289 287 \$	15 012 \$	4 206 \$	18 051 \$	72 \$	9 148 \$	– \$	445 366 \$
Amortissement	8 971	59 943	1 115	383	3 649	23	379	–	74 463
Sorties	(2 394)	(5 630)	–	–	–	–	–	–	(8 024)
Radiations	(555)	(706)	(154)	(1 736)	(2 092)	–	–	–	(5 243)
Solde au 31 mars 2022	115 612 \$	342 894 \$	15 973 \$	2 853 \$	19 608 \$	95 \$	9 527 \$	– \$	506 562 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2021	50 877 \$	372 997 \$	5 907 \$	1 130 \$	12 994 \$	57 \$	965 \$	18 642 \$	463 569 \$
Au 31 mars 2022	47 237 \$	315 117 \$	4 749 \$	1 136 \$	9 324 \$	34 \$	586 \$	14 543 \$	392 726 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Au 31 mars 2022, les durées d'utilité estimées de certains matériels de contrôle et des actifs du logiciel réseau centralisé connexe ont été évaluées et révisées, passant de 10 à 15 ans, afin de mieux refléter leurs cycles de vie prévus. La modification de cette estimation comptable sera comptabilisée de manière prospective à compter du 1^{er} avril 2022, ce qui entraînera une diminution de 34 753 \$ de l'amortissement pour l'exercice 2022-2023. Cette diminution sera entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur de 1 940 \$ (0 \$ en 2021) liées à du matériel de contrôle de la température qui n'était plus en mesure de contribuer à la réalisation de son mandat. Ces actifs ont été jugés entièrement dépréciés. La valeur comptable nette résiduelle a été comptabilisée comme perte de valeur. La valeur recouvrable, soit la valeur d'utilité du matériel pour l'ACSTA, a été considérée comme nulle.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

7. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés à l'interne	En développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 2020	11 627 \$	16 919 \$	4 729 \$	33 275 \$
Entrées	39	1 943	73	2 055
Radiations	(512)	(2 747)	–	(3 259)
Reclassements	–	4 729	(4 729)	–
Solde au 31 mars 2021	11 154 \$	20 844 \$	73 \$	32 071 \$
Solde au 31 mars 2021	11 154 \$	20 844 \$	73 \$	32 071 \$
Entrées	439	39	–	478
Radiations	(776)	(395)	–	(1 171)
Reclassements	26	73	(73)	26
Solde au 31 mars 2022	10 843 \$	20 561 \$	– \$	31 404 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2020	4 722 \$	11 524 \$	– \$	16 246 \$
Amortissement	1 058	1 192	–	2 250
Radiations	(512)	(2 747)	–	(3 259)
Solde au 31 mars 2021	5 268 \$	9 969 \$	– \$	15 237 \$
Solde au 31 mars 2021	5 268 \$	9 969 \$	– \$	15 237 \$
Amortissement	1 028	1 560	–	2 588
Radiations	(771)	(395)	–	(1 166)
Solde au 31 mars 2022	5 525 \$	11 134 \$	– \$	16 659 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2021	5 886 \$	10 875 \$	73 \$	16 834 \$
Au 31 mars 2022	5 318 \$	9 427 \$	– \$	14 745 \$

Aucuns frais de recherche et développement n'ont été passés en charges au cours des exercices clos le 31 mars 2022 ou le 31 mars 2021.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

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

	Espaces à bureaux	Centres de données	Total
Solde au 31 mars 2020	20 573 \$	1 638 \$	22 211 \$
Entrées	5	–	5
Diminutions	(8 624)	–	(8 624)
Amortissement	(3 388)	(267)	(3 655)
Solde au 31 mars 2021	8 566 \$	1 371 \$	9 937 \$
Solde au 31 mars 2021	8 566 \$	1 371 \$	9 937 \$
Entrées	10 292	–	10 292
Diminutions	(49)	–	(49)
Amortissement	(3 343)	(268)	(3 611)
Solde au 31 mars 2022	15 466 \$	1 103 \$	16 569 \$

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2022, l'ACSTA a modifié ses contrats de location pour son administration centrale et son entrepôt, ce qui a eu pour effet d'augmenter le montant des actifs au titre de droits d'utilisation.

9. Avantages du personnel

(a) Aperçu des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

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

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

Les régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA englobent la composante à prestations définies du RRE et le RRS. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à la pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Le régime de retraite à cotisations définies de l'ACSTA correspond à la composante à cotisations définies du RRE. Tous les employés à temps plein et à temps partiel nommés pour une période indéterminée sont admissibles à l'ARPD.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés embauchés après le 30 juin 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires qui sont complétées d'un apport de l'employeur à différents niveaux selon le nombre d'années de service. L'obligation financière de l'ACSTA se limite à verser des cotisations équivalentes à celles des employés, conformément aux dispositions du régime.

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, y compris d'examiner les stratégies de placement et de financement, d'examiner et d'approuver les documents et rapports qui sont exigés par la loi, et de définir les politiques encadrant les régimes. Le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite, en tant que comité du Conseil, aide ce dernier à s'acquitter de ses responsabilités. Ce comité a la responsabilité de superviser la gestion et l'administration des régimes.

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

Les régimes à prestations définies exposent l'ACSTA à des risques actuariels, comme le risque d'inflation, le risque de taux d'intérêt, le risque d'investissement, le risque lié à la longévité, le risque lié aux demandes d'indemnisation pour des soins de santé et le risque lié à l'évolution des salaires. Par ailleurs, étant donné que les régimes de retraite à prestations définies sont désormais fermés, les coûts des services futurs vont augmenter au fur et à mesure du vieillissement des membres. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts ont également fait augmenter les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par le *Règlement de l'impôt sur le revenu*. L'ACSTA a obtenu une exonération de l'Agence du revenu du Canada lui permettant d'excéder le seuil jusqu'au 31 décembre 2023. Afin de prolonger cette période d'exonération, l'ACSTA doit présenter une nouvelle demande.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(c) Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

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

	31 mars					
	RRE		RRS		ARPD	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	245 640 \$	196 769 \$	7 710 \$	6 515 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	8 746	7 496	270	243	–	–
Frais administratifs	(375)	(375)	(15)	(15)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gains (pertes) de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	(3 721)	33 855	239	954	–	–
<i>Autre</i>						
Cotisations de l'ACSTA	9 862	7 885	58	62	188	185
Cotisations des membres des régimes	3 483	3 366	58	62	–	–
Prestations payées et transferts	(3 543)	(3 356)	(121)	(111)	(188)	(185)
Solde à la clôture de l'exercice	260 092 \$	245 640 \$	8 199 \$	7 710 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	213 582 \$	202 596 \$	5 243 \$	5 033 \$	20 054 \$	20 609 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	6 904	7 336	81	76	1 022	1 070
Charges d'intérêts	7 756	7 905	186	190	733	808
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Gains) pertes de réévaluation :						
(Gains) pertes actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	–	(8 535)	–	103	–	(1 304)
(Gains) pertes actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	(21 219)	5 760	(421)	65	(2 516)	(946)
(Gains) pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(471)	(1 490)	(177)	(175)	2	2
<i>Autre</i>						
Cotisations des membres des régimes	3 483	3 366	58	62	–	–
Prestations payées et transferts	(3 543)	(3 356)	(121)	(111)	(188)	(185)
Solde à la clôture de l'exercice	206 492 \$	213 582 \$	4 849 \$	5 243 \$	19 107 \$	20 054 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	53 600 \$	32 058 \$	3 350 \$	2 467 \$	(19 107) \$	(20 054) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

	31 mars 2022	31 mars 2021
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	53 600 \$	32 058 \$
RRS	3 350	2 467
	56 950	34 525
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(19 107)	(20 054)
	(19 107)	(20 054)
Avantages du personnel – actif net à la clôture de l'exercice	37 843 \$	14 471 \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	31 mars							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Coût des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	6 904 \$	7 336 \$	81 \$	76 \$	1 022 \$	1 070 \$	8 007 \$	8 482 \$
Frais administratifs	375	375	15	15	–	–	390	390
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	7 756	7 905	186	190	733	808	8 675	8 903
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(8 746)	(7 496)	(270)	(243)	–	–	(9 016)	(7 739)
	6 289 \$	8 120 \$	12 \$	38 \$	1 755 \$	1 878 \$	8 056 \$	10 036 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	(3 721) \$	33 855 \$	239 \$	954 \$	– \$	– \$	(3 482) \$	34 809 \$
Gains actuariels	21 690	4 265	598	7	2 514	2 248	24 802	6 520
	17 969 \$	38 120 \$	837 \$	961 \$	2 514 \$	2 248 \$	21 320 \$	41 329 \$

Le coût des prestations définies est comptabilisé dans les frais relatifs aux employés à la note 13 et réparti entre les charges des programmes dans l'état du résultat global.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(e) Composition des actifs des régimes

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

	RRE		RRS		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Fonds d'investissement						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	37 774 \$	36 920 \$	1 744 \$	1 435 \$	39 518 \$	38 355 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	–	–	1 576	1 553	1 576	1 553
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	100 000	99 740	1 491	1 468	101 491	101 208
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	90 674	86 332	–	–	90 674	86 332
Immobilier	31 644	22 860	–	–	31 644	22 860
Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada	–	–	3 388	3 254	3 388	3 254
Trésorerie et équivalents de trésorerie¹	–	(212)	–	–	–	(212)
Total des actifs à la clôture de l'exercice	260 092 \$	245 640 \$	8 199 \$	7 710 \$	268 291 \$	253 350 \$

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

La juste valeur de tous les titres de capitaux propres, des titres de créance et des titres immobiliers est basée sur les cours des marchés actifs. Les actifs détenus par l'Agence du revenu du Canada dans le compte d'impôts remboursables sont détenus dans un compte ne portant pas intérêt. La juste valeur est basée sur les montants transférés dans le compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada.

Une étude de modélisation des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs de la composante à prestations définies du RRE et de dégager une structure optimale de placement afin de maximiser le rendement des placements tout en réduisant au minimum le risque associé à la fluctuation des passifs au titre des prestations définies découlant de la variation des taux d'intérêt. Étant donné que les caractéristiques de l'obligation s'apparentent à celles des titres de créance, l'atténuation des risques de capitalisation se fait au moyen d'investissements en titres de créance, alors que les autres types de placement servent à accroître le rendement du régime. Compte tenu des caractéristiques de la composante à prestations définies du RRE, la structure optimale consistait à maintenir à 35 % le pourcentage des actifs des régimes investis dans des titres de créance qui ont des caractéristiques semblables à celles de l'obligation. Le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation s'en trouve réduit sans que le rendement futur des placements en soit affecté.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(f) Hypothèses actuarielles et analyse de sensibilité

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

	RRE		RRS		ARPD	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	4,00 %	3,50 %	4,00 %	3,50 %	4,00 %	3,50 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	3,25 %	3,25 %	3,25 %	3,25 %	3,25 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité ¹	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					5,14 %	5,19 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					3,92 %	3,93 %
Année d'atteinte du taux ultime					2040	2040

¹ Table de mortalité des retraités canadiens 2014 pour le secteur public, projetée avec l'échelle d'amélioration CPM-B.

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2022, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Effet sur les passifs au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1 %	(39 517) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	52 165
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	13 398
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(11 945)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	34 367
Diminution du taux d'inflation	1 %	(27 935)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 612
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(5 461)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	3 124
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(2 357)

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

(g) Cotisations futures prévues

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

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

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

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2020	31 décembre 2021
RRS	31 décembre 2020	31 décembre 2021
ARPD	S.O.	S.O.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 totaliseront 9 717 \$, soit 6 314 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 403 \$ au titre des cotisations des membres des régimes.

Les versements à effectuer à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime que ces versements s'élèveront à 297 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2023.

Au 31 mars 2022, la durée moyenne pondérée des passifs au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 19,6 ans (20,9 ans en 2021), de 16,4 ans (18,1 ans en 2021) et de 20,4 ans (21,2 ans en 2021).

(h) Frais relatifs aux employés

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	55 037 \$	55 466 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	8 056	10 036
Régimes de retraite à cotisations définies	879	783
Indemnités de cessation d'emploi	206	11
Total des frais relatifs aux employés (note 13)	64 178 \$	66 296 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

10. Provisions et éventualités

(a) Provisions

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

La provision au 31 mars 2022 est liée à des montants évalués par Transports Canada et n'a pas changé depuis le 31 mars 2021.

(b) Éventualités

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

(i) Litiges et poursuites judiciaires

Au 31 mars 2022, il n'y avait aucune poursuite judiciaire importante en cours contre l'ACSTA.

(ii) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent du retrait de matériel de Systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports du Canada, dont certaines composantes contiennent des matières dangereuses, ainsi de la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer aux termes de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer au cours des prochains exercices, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs entre 2022-2023 et 2036-2037 (2021-2022 et 2030-2031 en 2021) est estimé à 3 391 \$ (3 754 \$ en 2021).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

11. Obligations locatives

L'ACSTA a conclu des contrats de location pour des espaces à bureaux et des centres de données. L'ACSTA a pris en compte les options de prolongation pour évaluer ses obligations locatives lorsqu'elle avait la certitude raisonnable de les exercer.

Le rapprochement des obligations locatives se présente comme suit :

	31 mars 2022	31 mars 2021
Solde à l'ouverture de l'exercice	10 674 \$	22 927 \$
Entrées	10 430	5
Diminutions	(49)	(8 624)
Paiements de loyers	(4 014)	(3 973)
Charges financières	194	348
Réévaluation de change	1	(9)
Solde à la clôture de l'exercice	17 236 \$	10 674 \$
Solde à la clôture de l'exercice		
Partie courante	3 129 \$	3 667 \$
Partie non courante	14 107	7 007

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2022, l'ACSTA a modifié ses contrats de location pour son administration centrale et son entrepôt, ce qui a eu pour effet d'augmenter les obligations locatives.

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Paiements de loyers variables	2 148 \$	2 659 \$
Contrats de location de faible valeur	58	57
Contrats de location à court terme	–	64
Autres coûts de location (note 13)	2 206 \$	2 780 \$

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 6 220 \$ (6 753 \$ en 2021).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
1 an au plus	5 931 \$	7 262 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	13 852	5 368
Plus de 5 ans	3 387	213
	23 170 \$	12 843 \$

12. Financement public différé

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	21 079 \$	19 420 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 14)	674 625	628 069
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés dans la performance financière	(677 463)	(626 410)
Solde à la clôture de l'exercice	18 241 \$	21 079 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	479 306 \$	498 794 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 14)	6 259	53 720
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations comptabilisé dans la performance financière	(78 986)	(73 208)
Solde à la clôture de l'exercice	406 579 \$	479 306 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	424 820 \$	500 385 \$

Se reporter à la note 14 pour obtenir un complément d'information sur le financement public.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

13. Charges

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	528 801 \$	485 644 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	10 439	8 674
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	9 406	6 670
	548 646	500 988
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	38 714	38 695
CIZR	663	503
Formation et certification	546	17
	39 923	39 215
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 9)	64 178	66 296
Frais de bureau et frais informatiques	6 964	6 568
Autres frais administratifs ¹	6 256	6 939
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires ²	5 707	5 122
Autres frais de location (note 11)	2 206	2 780
Communications et sensibilisation du public	873	945
	86 184	88 650
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 6)	74 463	70 221
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	3 611	3 655
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 7)	2 588	2 250
	80 662	76 126
	755 415 \$	704 979 \$

¹ Les autres frais administratifs englobent les coûts d'assurance, de réseau et de téléphonie et l'entretien des installations.

² Les autres coûts liés aux affaires comprennent les frais de déplacement, les coûts et frais liés aux conférences et aux réunions et les divers droits d'adhésion et frais d'association.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

Le tableau précédent comprend des coûts directement liés à la pandémie de COVID-19. Le tableau ci-après présente les transactions importantes liées à la COVID-19 qui ont été réalisées par l'ACSTA ainsi que leur ventilation à l'état du résultat global :

	31 mars							
	CPE		CBE		CNP		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle								
Ententes temporaires ¹	36 262 \$	89 891 \$	6 809 \$	19 909 \$	11 231 \$	20 028 \$	54 302 \$	129 828 \$
Vérification de la température ²	7 341	14 119	–	–	9 781	17 299	17 122	31 418

¹ Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle selon des ententes temporaires visant à maintenir l'effectif d'agents de contrôle certifiés à un niveau jugé approprié pour permettre à l'ACSTA de s'adapter à la reprise des activités dans le secteur du transport aérien. Ces montants ont été répartis dans l'état du résultat global en fonction de la distribution historique des paiements aux fournisseurs de services de contrôle.

² Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour effectuer la vérification de la température des passagers et non-passagers dans 15 aéroports désignés du Canada. Ces montants sont fondés sur le nombre de postes de contrôle ouverts et d'agents de contrôle prévus pour les faire fonctionner. En août 2021, Transports Canada a supprimé l'obligation qui était faite à l'ACSTA de vérifier la température.

14. Financement public

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Budget principal des dépenses	567 829 \$	562 700 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	291 711	355 029
Total des crédits parlementaires votés	859 540	917 729
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisations – demande en cours ¹	(25 468)	(14 001)
Crédits parlementaires inutilisés	(149 312)	(217 966)
Total des crédits parlementaires utilisés	684 760 \$	685 762 \$

¹ La demande de report de fonds qui était en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2021 a été approuvée au cours de l'exercice clos le 31 mars 2022.

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 12)	674 625 \$	628 069 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 12)	6 259	53 720
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 876	3 973
Total des crédits parlementaires utilisés	684 760 \$	685 762 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

15. Juste valeur et risques découlant des instruments financiers

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET HIÉRARCHIE DE LA JUSTE VALEUR

Les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur dans l'état de la situation financière. La juste valeur de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle, des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues de garantie courantes correspond approximativement à leur valeur comptable étant donné la nature à court terme de ces instruments.

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans l'état de la situation financière, une hiérarchie est utilisée pour classer les données selon les techniques d'évaluation employées pour les mesurer. La hiérarchie de la juste valeur accorde la plus haute priorité aux cours du marché et la plus faible priorité aux données non observables de la manière suivante :

Niveau 1 : cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.

Niveau 2 : données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 : données non observables concernant l'actif ou le passif.

Les valeurs comptables et les justes valeurs correspondantes déterminées à l'aide de la hiérarchie de la juste valeur des autres actifs et passifs financiers de l'ACSTA sont les suivantes :

	31 mars 2022		31 mars 2021	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés ¹	40 \$	40 \$	– \$	– \$
Passifs financiers dérivés ¹	–	–	1 197	1 197

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

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux de la hiérarchie de la juste valeur au cours des exercices clos le 31 mars 2022 ou le 31 mars 2021.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

FACTEURS RELATIFS AUX RISQUES FINANCIERS

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

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

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

	\$ US	\$ CA
31 mars 2022	1 542 \$	1 929 \$
31 mars 2021	3 582	4 499

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de la performance financière de 96 \$ (225 \$ en 2021).

(b) Risque de liquidité

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

La valeur comptable des fournisseurs et autres créditeurs, des retenues de garantie et des passifs financiers dérivés représente 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	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2022
Fournisseurs et autres créditeurs	92 124 \$	14 624 \$	– \$	106 748 \$
Retenues de garantie	58	1 579	–	1 637
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2021
Fournisseurs et autres créditeurs	92 664 \$	17 527 \$	– \$	110 191 \$
Retenues de garantie	12 116	10 236	–	22 352
Passifs financiers dérivés	423	704	70	1 197

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2021.

(c) Risque de crédit

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

L'ACSTA est exposée au risque de crédit en raison de sa trésorerie, des comptes clients pour les services de contrôle et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2022 et au 31 mars 2021 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

(i) Services de contrôle – supplémentaires et autres

Avant de faire crédit à un nouveau client, l'ACSTA procède à un examen en bonne et due forme de la qualité de son crédit pour déterminer sa solvabilité et les modalités appropriées de paiement. Pour ce faire, l'ACSTA fait appel à une agence de notation du crédit indépendante. De plus, l'ACSTA effectue des examens de crédit à intervalles réguliers ou lorsqu'elle apprend que la situation financière ou les circonstances de l'entreprise d'un client ont changé.

L'ACSTA n'avait aucun débiteur au titre des services de contrôle supplémentaires et autres au 31 mars 2022 ou au 31 mars 2021.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

(ii) Contrats de change à terme

La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige que tous les contrats de change à terme importants utilisés pour couvrir économiquement une exposition au risque de change soient conclus avec des contreparties dont la cote de crédit est égale ou supérieure à celle des grandes banques canadiennes.

	31 mars 2022		31 mars 2021	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme ¹	17 901 \$	17 941 \$	20 408 \$	19 211 \$

¹ Au 31 mars 2022, les taux varient entre 1,2389 et 1,3286 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 6 avril 2022 au 6 avril 2023.

16. Accords contractuels

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA conclut des accords contractuels pour l'acquisition de biens et services. Ces accords contractuels doivent respecter les crédits autorisés et être assortis de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de mettre fin aux contrats, à sa discrétion et sans pénalité. Les accords les plus importants 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.

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Exploitation	1 816 147 \$	2 283 534 \$
Immobilisations	5 814	10 688
	1 821 961 \$	2 294 222 \$

Après le 31 mars 2022, l'ACSTA a conclu un contrat avec un nouveau fournisseur de service d'entretien de l'équipement. La transition entre le fournisseur de service actuel et le nouveau fournisseur commencera durant l'exercice 2022-2023. Les montants indiqués dans le tableau ci-dessus excluent ce contrat puisque ce dernier a été conclu après la période de présentation de l'information financière.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

17. Transactions entre parties liées

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

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

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Le financement public de 760 325 \$ (703 591 \$ en 2021), qui a été comptabilisé à l'état du résultat global, comprend les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation, les crédits parlementaires pour les paiements de loyers et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Des crédits parlementaires à recevoir de 91 760 \$ (110 788 \$ en 2021) sont inclus dans les clients et aux débiteurs qui sont présentés à l'état de la situation financière.

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2022, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les dix membres (onze en 2021) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2021) de l'équipe de la haute direction.

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

	31 mars 2022	31 mars 2021
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	1 674 \$	1 730 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	293	282
	1 967 \$	2 012 \$

Outre la rémunération ci dessus, il n'y a aucune autre transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2022 ou le 31 mars 2021.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations, établies selon les évaluations actuarielles réalisées, telles qu'elles sont présentées à la note 9. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours des exercices clos le 31 mars 2022 ou le 31 mars 2021.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

18. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) qui lui interdit généralement de contracter des emprunts. 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 dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. L'ACSTA gère son capital conformément aux directives pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, en prélevant du Trésor les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

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

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé pendant les exercices clos le 31 mars 2022 ou le 31 mars 2021.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

19. 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 exercices clos le :

	31 mars 2022	31 mars 2021
Diminution des clients et autres débiteurs	7 901 \$	35 877 \$
Diminution (augmentation) des stocks	1 147	(1 645)
Diminution (augmentation) des dépenses payées d'avance	177	(3 617)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	18 140	(15 877)
Augmentation des provisions	–	200
(Diminution) augmentation des retenues de garantie	(30)	30
(Diminution) augmentation du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(2 838)	1 659
	24 497 \$	16 627 \$

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 9 958 \$ (12 093 \$ en 2021) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation des stocks exclut un montant de 1 514 \$ (3 603 \$ en 2021) résultant de moins-values nettes des stocks. Ce montant est inclus dans les autres transactions sans effet sur la trésorerie au tableau des flux de trésorerie.

La variation des dépenses payées d'avance n'exclut aucun montant (1 101 \$ en 2021) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 21 583 \$ (14 650 \$ en 2021) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

La variation des retenues de garantie exclut un montant de 20 685 \$ (545 \$ en 2021) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2022

20. Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté

Dans le cadre du Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi portant sur la création d'une entité indépendante sans but lucratif, établie par l'industrie, qui assumerait la responsabilité du contrôle de la sûreté aérienne dans les aéroports canadiens. La *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* a reçu la sanction royale en juin 2019. Cette loi autorise la cession des actifs et des passifs de l'ACSTA et le transfert de ses activités de contrôle à la nouvelle entité.

Ces faits nouveaux n'ont en rien modifié le mandat de l'ACSTA et elle entend continuer de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal de ses activités.

Les négociations officielles concernant la vente des actifs et des passifs de l'ACSTA ont été suspendues en mars 2020 alors que le secteur du transport aérien devait faire face à la pandémie de COVID-19. Le calendrier de la vente éventuelle de la société n'a pas encore été établi.

21. Répercussions de la pandémie de COVID-19

La pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction des volumes de passagers dans les aéroports canadiens au cours des exercices clos le 31 mars 2022 et 2021. Les activités et le matériel de contrôle de l'ACSTA ont été touchés puisque certaines voies de contrôle sont restées temporairement fermées.

Étant donné les répercussions de la pandémie sur ses activités de contrôle, l'ACSTA a conclu des ententes temporaires avec ses fournisseurs de services de contrôle tiers. Ces ententes ont entraîné une réduction du nombre d'heures de services de contrôle achetées qui ne reflète pas entièrement le déclin des volumes de passagers, ce qui a permis à l'ACSTA de maintenir l'effectif d'agents de contrôle certifiés à un niveau jugé approprié pour maîtriser les coûts tout en lui donnant la flexibilité de s'adapter à la reprise des activités dans le secteur du transport aérien.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez visiter
notre site Web :

www.acsta.gc.ca

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

99, rue Bank, 13^e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Téléimprimeur : 1-833-339-1021

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : correspondence@catsa-acsta.gc.ca