



ACSTA CATSA

RAPPORT ANNUEL | 2019

Canada



## TABLE DES MATIÈRES

Profil de l'organisation .....	5
Principales responsabilités de l'ACSTA .....	6
Activités obligatoires .....	7
Message de la présidente du conseil d'administration ....	8
Message du président et chef de la direction .....	10
Points saillants annuels .....	13
Environnement opérationnel .....	15
Profil de risque .....	19
Rapport sur les résultats .....	27
<i>Contrôle préembarquement</i> .....	27
<i>Contrôle des bagages enregistrés</i> .....	37
<i>Contrôle des non-passagers</i> .....	38
<i>Carte d'identité pour les zones réglementées</i> .....	38
Services généraux .....	39
Préparer l'avenir .....	46
Gouvernance de la société .....	49
Rapport de gestion .....	57
États financiers .....	70
Glossaire .....	119

# 8 284

agents de contrôle

# 444

employés de l'ACSTA

# 226

voies de contrôle standard

# 66

voies de contrôle ACSTA Plus

# 89

aéroports désignés dans l'ensemble du Canada

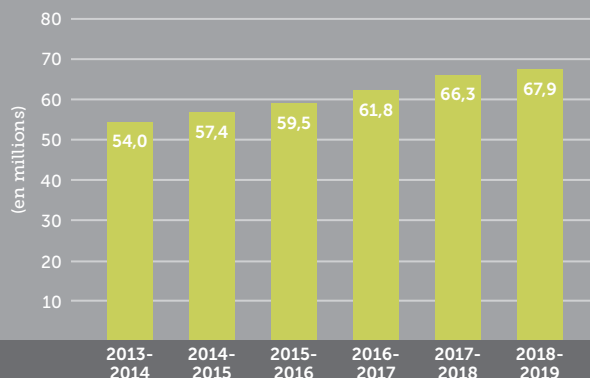
# 109

points de contrôle

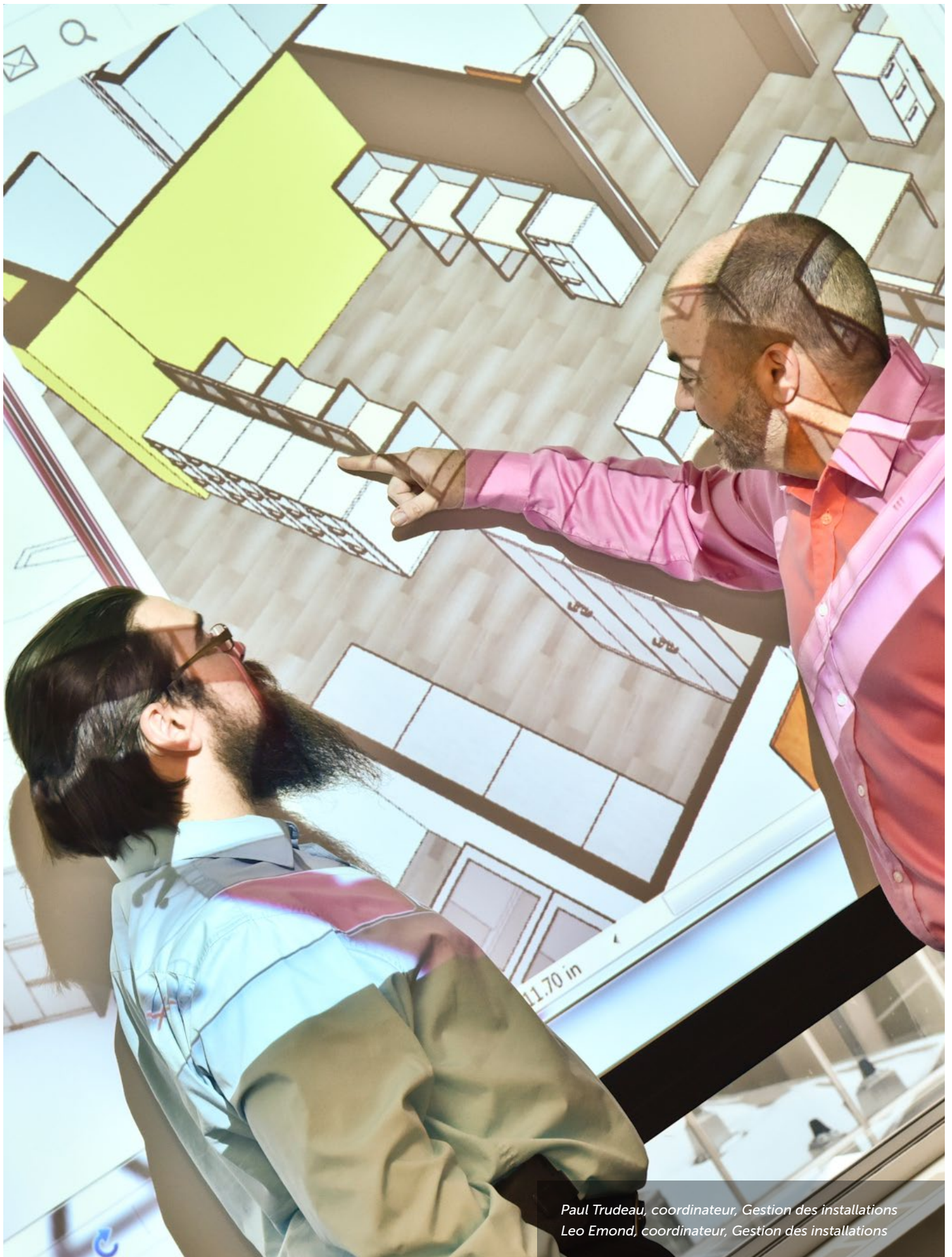
# 67,9

Un total de millions de passagers contrôlés en 2018-2019

### Volume de passagers aux points de contrôle de l'ACSTA







*Paul Trudeau, coordinateur, Gestion des installations  
Leo Emond, coordinateur, Gestion des installations*

# PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie à titre de société d'État mandataire le 1<sup>er</sup> 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

La mission de l'ACSTA vise à protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau 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. L'Administration concrétisera cette vision grâce à ce qui suit :

**notre service :**

nous permettons aux voyageurs d'avoir la meilleure expérience possible et maintenons un niveau de sécurité des plus élevés tout en fournissant une valeur pour les Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources;

**notre capital humain :**

nous sommes dévoués et engagés de manière proactive à donner l'exemple;

**nos partenariats :**

nous travaillons en collaboration avec nos partenaires en vue de faire progresser nos objectifs et intérêts communs.

# PRINCIPALES RESPONSABILITÉS DE L'ACSTA

**En vertu de la politique du Conseil du Trésor du Canada concernant les résultats, on demande aux sociétés d'État de déterminer leurs principales responsabilités 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, laquelle est définie ci-dessous.

The image shows two men in white and dark uniforms, likely airport security or customs officers, sitting at a desk. They are looking at a computer monitor which displays a map or a technical drawing. The man in the foreground is wearing blue gloves and has a watch on his left wrist. The background is slightly blurred, showing other computer monitors and office equipment.

## Responsabilité principale

### Contrôle de la sûreté aux aéroports désignés

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pour mandat de fournir des services de contrôle efficaces, efficaces et uniformes dans l'intérêt du public voyageur dans les aéroports désignés, au moyen des programmes de contrôle préembarquement, de contrôle des bagages enregistrés, de contrôle des non-passagers et de carte d'identité pour les zones réglementées.



# 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 transport aérien 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 aérogare.

## Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

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

## Contrôle des non-passagers (CNP)

Le contrôle aléatoire des non-passagers et de leurs effets personnels, y compris de leurs véhicules, qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports présentant les risques les plus élevés. Les non-passagers comprennent le personnel de l'ACSTA, les agents de contrôle, les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires.

## 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 habilitée à accorder ou à refuser l'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

En plus des activités liées à son mandat, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada qui l'autorise à effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports où la capacité existe. 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.

*Message de la*

# PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Ce fut pour moi un privilège et un honneur de présider le Conseil d'administration de l'ACSTA au cours d'une autre année fructueuse à orienter les activités de l'organisation. De nombreux changements sont survenus au sein du Conseil pendant l'année, et plus nombreux encore seront les changements qui surviendront au sein de l'organisation.

Deux nouvelles membres se sont jointes au Conseil d'administration de l'ACSTA cette année – Diane Trenn et Penny J. Westman – et je remercie le gouvernement fédéral et nos partenaires de nous avoir aidés à procéder à ces nominations. Mme Trenn compte 30 années d'expérience au sein de l'industrie de l'aviation et a été nommée par le Conseil canadien des aéroports. Mme Westman possède une vaste expérience dans le domaine juridique ainsi que dans le secteur des assurances. À la suite de ces ajouts, six des onze administrateurs sont des femmes et notre Conseil compte maintenant une plus grande diversité régionale.

« L'ensemble de nos réussites repose sur les **contributions du personnel talentueux de l'ACSTA** et des **agents de contrôle dévoués aux premières lignes.** »




La représentation de l'ensemble du Canada a été au centre des préoccupations de ce Conseil. Nous tenons désormais deux de nos réunions trimestrielles à l'extérieur de la capitale nationale afin de nous familiariser davantage avec les activités de la société dans les aéroports de taille et de complexité diverses. Cela nous permet aussi de rencontrer directement les employés et les intervenants aéroportuaires. Cette année, nous nous sommes réunis aux aéroports de Toronto et de Kelowna, lesquels sont exposés à des enjeux et des environnements opérationnels très différents.

Le Conseil a assuré la supervision stratégique des activités de l'ACSTA au cours d'une autre année bien remplie, notamment en raison du déploiement d'ACSTA Plus à deux autres aéroports en 2018-2019 – soit l'aéroport Stanfield d'Halifax et l'aéroport international d'Edmonton – et de la mise en œuvre du projet de recapitalisation du CBE sur dix ans, dont l'achèvement est toujours prévu en 2020-2021. Ces deux projets ont nécessité une étroite collaboration avec nos fournisseurs de services de contrôle et les intervenants aéroportuaires.

Une autre initiative de grande envergure se pointe à l'horizon. Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de faire en sorte que l'ACSTA devienne une entité indépendante à but non lucratif. Cette décision fait suite à l'examen du modèle de gouvernance de l'ACSTA qu'a effectué le gouvernement. Le Conseil d'administration a contribué à cet examen et continuera à collaborer en vue d'assurer une transition en douceur.

Je remercie mes collègues du Conseil d'administration pour leurs contributions essentielles au cours de la dernière année. Je tiens aussi à souligner le départ de deux de nos administrateurs, Raf Souccar et Paul Benoit, et à les remercier des efforts qu'ils ont consentis en vue de la réalisation de l'importante mission de l'ACSTA. Leur expérience et leur expertise nous ont été d'une grande utilité.

Le thème du rapport annuel de cette année est «Notre force : notre capital humain», et cette force est clairement établie dans les pages qui suivent, comme en témoignent les profils d'employés et le rapport sur les résultats clés en matière de rendement pour 2018-2019. L'ensemble de nos réussites repose sur les contributions du personnel talentueux de l'ACSTA et des agents de contrôle dévoués aux premières lignes. Au nom du Conseil d'administration, je les remercie tous et toutes pour leur excellent travail. Nous avons bien hâte de collaborer avec eux au cours de l'année fertile à venir.



**Marguerite Nadeau**

*Présidente du Conseil d'administration*

Message du

# PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

« À l'ACSTA, nous savons que l'innovation ne résulte pas de la technologie : elle résulte des idées, et les idées sont créées et mises en œuvre par les gens. »



Chaque réalisation décrite dans le présent rapport, et elles sont nombreuses, est attribuable au travail acharné et à la créativité du personnel de l'ACSTA. Nos employés dévoués, les agents de contrôle de première ligne, nos partenaires externes et les membres de notre Conseil d'administration ont tous consolidé leurs efforts pour que 2018-2019 soit une année réussie.

L'une des importantes réalisations cette année est le déploiement d'ACSTA Plus, notre concept de contrôle préembarquement au rendement élevé, à deux autres des aéroports les plus fréquentés du Canada. Des employés de tous les secteurs de l'organisation ont travaillé de concert afin d'assurer la réussite du déploiement d'ACSTA Plus et de continuer à trouver des moyens de l'améliorer. C'est grâce à ce dévouement que les représentants des aéroports et les passagers continuent d'accueillir ACSTA Plus avec enthousiasme.

Comme toujours, la sûreté du public voyageur est l'ultime priorité de l'ACSTA, mais en tant qu'organisation publique, nous mesurons aussi notre réussite en fonction de l'expérience des passagers. Cette année, la satisfaction générale des passagers a atteint un record à 88 %, et nous avons dépassé nos objectifs de rendement à l'égard de plusieurs autres mesures importantes. Il serait impossible d'obtenir de tels résultats sans l'excellent travail et le professionnalisme des agents de première ligne qu'embauchent nos fournisseurs de services de contrôle.

Jusqu'à présent, mon objectif à titre de chef de la direction était d'enrichir les relations qu'entretient l'ACSTA avec les organisations externes. Cela comprend nos fournisseurs de services de contrôle ainsi que nos partenaires de l'industrie aérienne au Canada et à l'étranger. En janvier, nous avons accueilli des représentants de l'aéroport de Heathrow, l'aéroport le plus occupé au Royaume-Uni. Ils ont été impressionnés de la manière dont nous réalisons nos activités et souhaitaient observer directement nos opérations. Nous avons également apporté du soutien à la Transportation Security Administration des États-Unis en organisant le Forum international sur le contrôle

de la sûreté aérienne 2018. Au cours de ce forum, des cadres supérieurs d'organismes de sûreté aérienne des quatre coins du monde se sont réunis pour échanger des idées et des pratiques exemplaires. Nous continuons d'assumer la vice-présidence de l'initiative Smart Security du Conseil international des aéroports, une fonction qui est également axée sur l'amélioration de la communication de renseignements à nos homologues internationaux. Nous nous appuyons largement sur cette source d'expertise pour comparer notre rendement et concevoir des améliorations sur le plan opérationnel.

À l'interne, nous avons réalisé un troisième sondage auprès des employés afin d'examiner notre culture organisationnelle et de déterminer les forces et les faiblesses de l'ACSTA en tant qu'employeur. Les résultats ont indiqué que la satisfaction globale croît d'année en année, et que l'Administration a réalisé des progrès dans des domaines importants, dégagés lors des sondages précédents. Nous utiliserons ces précieux renseignements pour continuer à mettre en place un effectif motivé.

Lorsque nous contemplons l'avenir, nous devons à présent nous pencher sur le changement. Le gouvernement du Canada a annoncé, dans le Budget de 2019, son intention de déposer un projet de loi qui permettrait de transférer les activités de contrôle de la sûreté actuelles à une entité indépendante à but non lucratif. Le gouvernement a respecté cet engagement en avril 2019. L'ACSTA a participé à l'examen de la gouvernance du gouvernement fédéral et est entièrement disposée à appuyer Transports Canada pendant toute la période de transfert. Effectivement, nous sommes très enchantés de cette nouvelle : ce changement améliorera la marge de manœuvre et permettra de s'adapter plus rapidement au nombre de passagers croissant et aux besoins de l'industrie. J'ai bien hâte de diriger l'ACSTA pendant cette période palpitante.

Bien que notre avenir pourrait se présenter sous un jour différent sur le plan de la gouvernance, notre mandat demeurera le même. Au cours de la dernière année, nous n'avons ménagé aucun effort pour nous préparer à atteindre nos prochains objectifs. Nous avons presque achevé la mise en œuvre de notre programme pluriannuel de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés, lequel permettra de mettre à niveau la technologie utilisée à nos points de CBE et de simplifier le processus de contrôle. De plus, nous procédons à l'essai de nouvelles technologies et de nouveaux processus au contrôle préembarquement en vue de l'introduction de technologies émergentes qui pourraient améliorer notre efficacité et notre efficience. Ce type d'innovation est essentiel à la gestion continue de la croissance du nombre de passagers; nous avons contrôlé 67,9 millions de passagers l'an dernier, ce qui représente près de deux millions de passagers de plus que l'année précédente. Malgré cette augmentation, l'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente, établi à 85 %, en fournissant un niveau de service relatif au temps d'attente où, en moyenne, près de 92 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement. Cela s'est avéré possible en raison de plusieurs facteurs, y compris le déploiement d'ACSTA Plus dans différents aéroports du pays et l'affectation efficace de ressources en matière de contrôle.

À l'ACSTA, nous savons que l'innovation ne résulte pas de la technologie : elle résulte des idées, et les idées sont créées et mises en œuvre par les gens. Dans le domaine des systèmes, c'est ce qu'on nomme «le facteur humain», mais, pour ma part, c'est ce que j'appelle «mon équipe», et je suis fier de la diriger au cours d'une autre année qui sera marquée par le succès.



**Michael Saunders**

*Président et chef de la direction*





## **Tom Marttinen**

*Conseiller principal,  
Systèmes financiers*


**Employé de l'année 2018  
de l'ACSTA**

Tom possède une connaissance approfondie des processus de l'ACSTA, des compétences technologiques et un bagage en comptabilité qui en font une ressource essentielle pour la direction générale de la Technologie et celle des Finances. Grâce à lui, les systèmes financiers de l'ACSTA ont connu peu d'interruptions de service. De plus, il a mis à profit ses connaissances combinées de la technologie et des finances pour aider à concevoir les processus et les systèmes que l'équipe des Finances utilise pour atteindre ses objectifs d'une manière qui profite à l'ensemble de l'ACSTA.

# POINTS SAILLANTS ANNUELS

- ▶ Comme toujours, diverses équipes de l'ACSTA, composées d'experts hautement qualifiés, ont travaillé de concert pour assurer la prestation des services de contrôle dans l'ensemble du Canada de manière **efficace, efficiente, cohérente et professionnelle**.
- ▶ En 2018-2019, l'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente en fournissant un niveau de service relatif au temps d'attente où, en moyenne, **près de 92 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins** avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.
- ▶ Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de déposer **un projet de loi qui permettrait à l'ACSTA de devenir une entité indépendante à but non lucratif**. En avril 2019, le gouvernement a respecté cet engagement en déposant la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, laquelle fait partie de la *Loi d'exécution du budget*.
- ▶ En collaboration avec les administrations aéroportuaires, **l'ACSTA a poursuivi la mise en place du concept ACSTA Plus** à l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international Montréal-Trudeau et l'aéroport international Stansfield d'Halifax.
- ▶ On a entamé la mise à l'essai d'une **technologie de tomographie** à l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg pour aider à la prise de décisions éclairées concernant la prochaine génération d'équipement radioscopique au CPE.
- ▶ L'Administration a poursuivi la mise en œuvre du programme de recapitalisation du CBE, qu'elle **devrait achever en 2020-2021, conformément au calendrier et au budget établis**.
- ▶ L'ACSTA a continué à travailler de manière concertée et à renforcer ses liens avec d'importants partenaires nationaux et internationaux dans le cadre de diverses initiatives. Ces initiatives comprenaient notamment le projet d'identité numérique des voyageurs digne de confiance, **le groupe de travail sur l'innovation du Canada et des États-Unis et l'initiative SMART Security**.
- ▶ Dans le cadre de ses efforts constants pour améliorer l'expérience des clients, l'ACSTA a participé à diverses initiatives de sensibilisation. Elle a entre autres **mobilisé les Aînés autochtones et participé à des événements promouvant l'engagement communautaire**, comme la campagne «I am Toronto Pearson» (Je suis Toronto Pearson) à l'aéroport international Pearson de Toronto.
- ▶ Le nombre moyen de plaintes de passagers était **inférieur à une plainte par 50 000 passagers** contrôlés en 2018-2019.
- ▶ **La satisfaction générale des passagers enregistrée était de 88 %**, soit trois points supérieurs à la cible organisationnelle de 85 %.



A photograph of three ACSTA legal professionals. On the left, a man in a grey suit and blue shirt. In the center, a woman in a red sweater. On the right, a woman in a white blazer and black dress. They are all smiling and standing in an office setting with a plant in the background.

L'ACSTA reconnaît que de **solides relations avec ses partenaires sont essentielles** au rendement positif général des opérations de sûreté de l'aviation, ainsi qu'à sa capacité d'exécuter son mandat de façon quotidienne.

*Gordon Archibald, avocat-conseil principal  
Lindsey Laframboise, avocate-conseil  
Jessica Bakhos, avocate-conseil*



# ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

## Cadre législatif

---

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 exploitants d'aéroports. L'ACSTA, en tant qu'autorité responsable du contrôle de sûreté de l'aviation civile au Canada, est réglementée par Transports Canada, l'autorité nationale désignée qui est chargée d'assurer la sûreté de l'aviation civile.

L'ACSTA 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, sans toutefois s'y limiter : la *Loi sur l'ACSTA*; la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), partie X; la *Loi sur l'aéronautique*; le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et les *Mesures de contrôle de sûreté*.

Le cadre législatif et réglementaire est le fondement sur lequel l'ACSTA se base pour élaborer ses Procédures normalisées d'exploitation (PNE) et son programme de formation afin de guider les agents de contrôle dans l'exécution de leurs tâches.

## Cadre réglementaire

---

Il incombe à Transports Canada de surveiller les modifications réglementaires de ses partenaires internationaux et d'évaluer l'incidence potentielle des futures mesures réglementaires sur le système de sûreté aérienne du Canada, y compris sur le mandat de contrôle de l'ACSTA.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué à collaborer avec Transports Canada et la Transportation Security Administration (TSA) sur d'importants dossiers, comme l'essai du scanner corporel comme méthode de contrôle primaire, le contrôle des personnes choisies, le programme des voyageurs dignes de confiance et l'ajout des nouvelles installations de prédédouanement aux douanes américaines.

De plus, de récentes discussions tenues au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont porté sur l'avenir du contrôle des non-passagers, lesquelles pourraient avoir des répercussions considérables sur le programme. Par conséquent, l'ACSTA et Transports Canada ont collaboré tout au long de 2018-2019 afin de présenter une proposition à l'OACI sur ce à quoi pourrait ressembler l'avenir du CNP au Canada, si l'on tirait parti de l'avantage unique que représenterait le déploiement du programme de CIZR à tous les principaux aéroports au Canada.

Tout au long de l'année, l'ACSTA a également travaillé en étroite collaboration avec l'Office des transports du Canada (OTC) dans le but de formuler des commentaires sur son projet de renouvellement réglementaire. Une évaluation de l'incidence des changements proposés par l'OTC a été menée à l'échelle de l'organisation, et a révélé que l'ACSTA est en accord avec l'orientation que prend l'OTC. En outre, l'ACSTA a surveillé de près l'incidence du Projet de loi C-81 (« *Loi visant à assurer un Canada exempt d'obstacles* ») sur le projet de renouvellement réglementaire de l'OTC ainsi que l'incidence directe du projet de loi sur l'organisation.

Enfin, le projet de *Loi sur la modernisation des transports* (Projet de loi C-49), qui contient deux modifications à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, a reçu la sanction royale le 23 mai 2018. Ces modifications officialisent les pouvoirs en matière de politique relative aux initiatives de recouvrement des coûts dans les aéroports désignés qui s'efforcent d'accélérer le contrôle des passagers, et le recouvrement des coûts des services de contrôle aux aéroports non désignés.

## Partenaires de l'industrie

---

L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré et comprend plusieurs organismes différents, notamment d'autres entités gouvernementales, administrations aéroportuaires, transporteurs aériens et organismes d'application de la loi, auxquels on a attribué des responsabilités précises en matière de sûreté. 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 heurts pour assurer le déplacement optimal 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 dans le réseau, car les retards dans un aéroport donné peuvent avoir des répercussions sur l'ensemble du réseau. L'ACSTA reconnaît que de solides relations avec ses partenaires sont essentielles au rendement positif général des opérations de sûreté de l'aviation, ainsi qu'à sa capacité d'exécuter son mandat de façon quotidienne. C'est pourquoi l'ACSTA est déterminée à renforcer les relations de collaboration avec ses partenaires de l'industrie.

L'ACSTA échange activement des renseignements et discute des perspectives d'innovation avec les intervenants. Tout au long de 2018-2019, l'Administration a rencontré plusieurs administrations aéroportuaires partout au pays afin de discuter avec elles d'importantes initiatives y compris, sans toutefois s'y limiter, ACSTA Plus, les objectifs de niveau de service relatif au temps d'attente et le financement à long terme.

## Relations de travail

---

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle, qui comptent sur des agents de contrôle syndiqués pour fournir les services. L'Administration doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de PNE, la formation et la certification. Toutefois, étant donné la nature du modèle de prestation de services par des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail. Elle surveille toutefois le climat de travail de très près et compte sur ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats.

Les conventions collectives arrivant à échéance font actuellement l'objet d'une nouvelle négociation, et des règlements ont été conclus à plusieurs aéroports. L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'assurer la stabilité des effectifs durant les cycles de négociations collectives, ce qui est essentiel au bon déroulement des opérations de l'organisation.

## Bureau du vérificateur général (BVG) du Canada – Résultats de l'examen spécial

---

Aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA doit faire l'objet d'un examen spécial au moins tous les dix ans. Cet examen permet de déterminer si les systèmes et les pratiques de l'ACSTA offrent une assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de manière économique et efficiente, et que ses opérations se déroulent efficacement.

Le dernier examen spécial a commencé en 2013-2014, et le BVG a présenté la version définitive du rapport à l'ACSTA en juin 2015. Le BVG a déterminé que des améliorations importantes avaient été apportées depuis l'examen spécial précédent, qui avait eu lieu en 2006. Il a conclu que l'ACSTA fournit une assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente, et que ses opérations sont exécutées de façon efficace.

Dans le rapport annuel de l'année dernière, l'ACSTA a confirmé qu'elle avait mis en œuvre l'ensemble des mesures des plans d'action découlant des recommandations de l'examen spécial du BVG, à l'exception du déploiement définitif du nouveau système de gestion de l'apprentissage (SGA). Le SGA de l'ACSTA est un système en ligne conçu pour planifier et offrir de la formation et des certifications aux agents de contrôle, en faire le suivi et les documenter. En 2016, l'Administration a entamé un projet visant à remplacer le SGA existant par un nouveau système permettant d'améliorer les processus de gestion du rendement des agents de contrôle, de même que l'établissement de rapports, la réalisation d'analyses et l'intégrité des données en la matière.

Après plusieurs années de travaux intensifs et détaillés, l'équipe du projet de l'ACSTA a introduit le nouveau SGA en octobre 2018. L'Administration et les responsables de la formation des fournisseurs de services de contrôle utilisent désormais le nouveau SGA pour tenir à jour les dossiers de formation et de certification des 8 284 agents de contrôle partout au pays ainsi que le contenu des programmes de formation qui leur sont destinés. Le rapport complet de l'examen spécial du BVG peut être consulté au [lien suivant](#).

## Commissariat aux langues officielles – Rapport de vérification

---

L'ACSTA est déterminée à travailler dans les deux langues officielles dans les aéroports désignés bilingues et ses bureaux administratifs.

En 2015-2016, l'ACSTA a travaillé en collaboration avec le Commissariat aux langues officielles (CLO), qui a effectué une vérification de ses services au public voyageur aux points de contrôle dans les huit aéroports les plus fréquentés du Canada. Le rapport du CLO, qui contient 15 recommandations, a été publié en mars 2018.

En octobre 2018, l'ACSTA avait pris des mesures en réponse aux 15 recommandations du CLO.

Par ailleurs, des modifications à la *Loi sur les langues officielles* ont été proposées en octobre 2018. L'ACSTA a participé aux discussions sur ces modifications et s'engage à satisfaire aux exigences de la Loi, aujourd'hui comme à l'avenir. C'est pourquoi l'Administration évalue l'incidence des modifications à la Loi et détermine les changements que nécessite l'application de ces modifications.





# PROFIL DE RISQUE

## **Le succès de l'ACSTA repose sur sa capacité à s'adapter aux évolutions de son environnement opérationnel et de sûreté.**

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

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

- i) réaliser les activités obligatoires de manière efficace, efficiente et uniforme, tout en protégeant les intérêts des voyageurs;
- ii) fournir des services ou des programmes à l'appui des activités obligatoires.

En tant que membre clé du système de sûreté de l'aviation civile du Canada, l'ACSTA est exposée à divers risques qui peuvent compromettre sa capacité à remplir son mandat. Des mesures particulières permettant de faire face aux menaces et aux risques touchant la sûreté aérienne sont exigées par Transports Canada et mises en œuvre par l'ACSTA. En plus de la collecte de renseignements sur les menaces supervisée par Transports Canada et des interventions en cas de risques, l'ACSTA effectue aussi diverses évaluations des risques liées à ses stratégies et ses activités organisationnelles.







## Gouvernance des risques

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

### Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration consistent à fournir une orientation stratégique, à exercer une surveillance financière et une surveillance de l'organisation en général, et à assurer une bonne gouvernance. Plus précisément, le Conseil est responsable de surveiller les activités de gestion des risques, y compris fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour la gestion des risques et approuver la politique à cet égard ainsi que le profil de risque de l'entreprise.

### Comité de la haute direction

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

## Risques et incertitudes

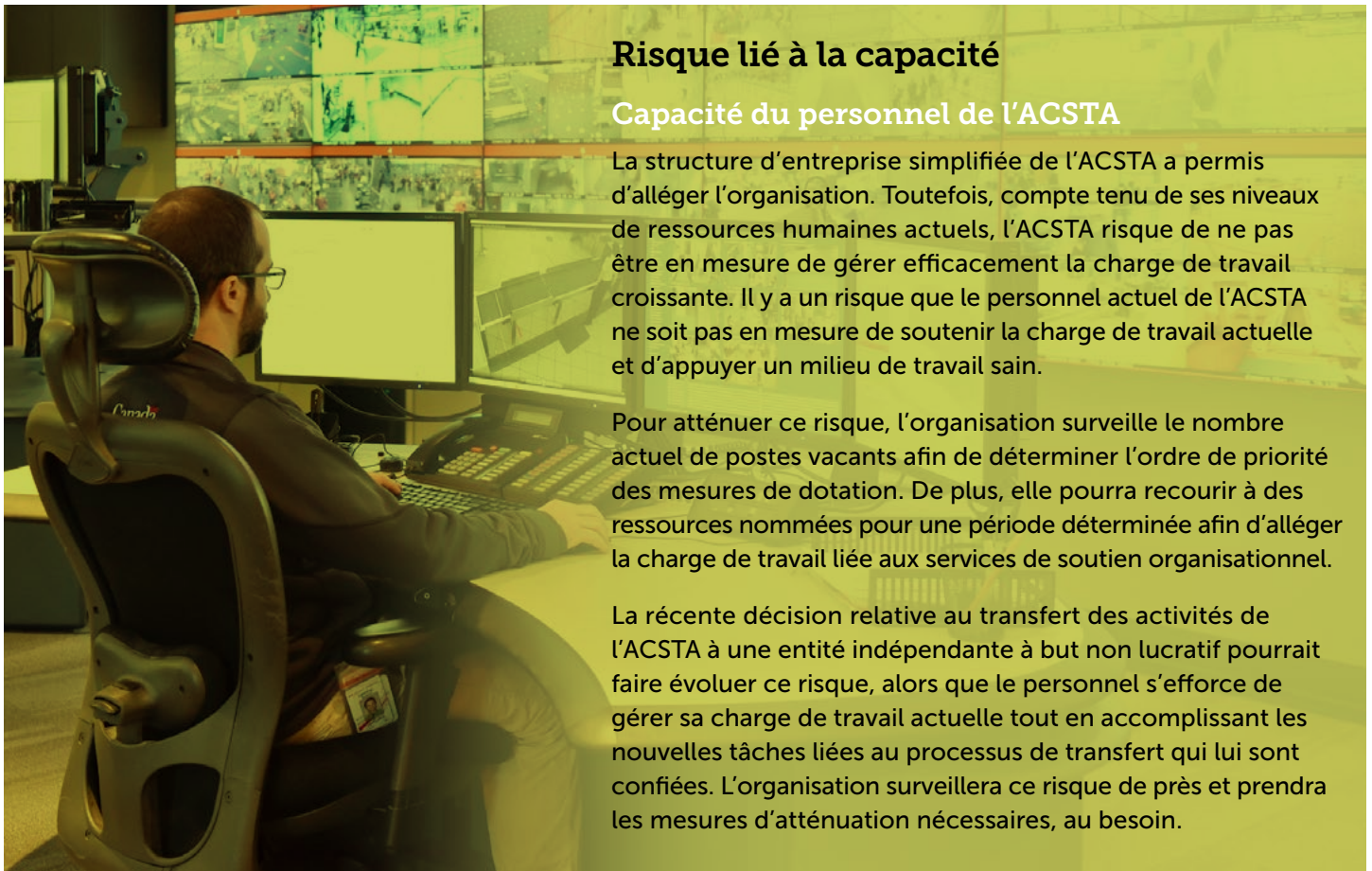
Les principaux risques pour l'ACSTA sont ceux qui pourraient empêcher l'organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques. Le résumé des principaux risques organisationnels, classés par catégorie, figure ci-après.

### Risque lié aux responsabilités

#### Capacité de détection

La sûreté de l'aviation est la priorité absolue de l'ACSTA. L'équipement de contrôle est approuvé et les normes de détection sont établies par Transports Canada. Bien que l'ACSTA réponde à ces normes, la capacité de détection de l'organisation risque d'être limitée par la technologie, les processus ou les facteurs humains existants. Il y a un risque que l'ACSTA ne dispose pas de la technologie, des renseignements sur les menaces et les risques, des processus ou de la capacité humaine nécessaires à la détection de tous les articles présentant un risque élevé, ce qui pourrait avoir des répercussions importantes sur le système d'aviation civile.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA travaille continuellement à revoir, à vérifier et à améliorer l'efficacité de ses procédures et processus opérationnels, et gère un programme d'immobilisations pour appuyer le remplacement et la mise à niveau de son équipement. De plus, l'Administration collabore régulièrement avec Transports Canada afin de se tenir au fait du contexte de menace et utilise un outil de base de référence de détection des menaces pour cerner les lacunes, puis élabore des solutions pour les combler.



### Risque lié à la capacité

#### Capacité du personnel de l'ACSTA

La structure d'entreprise simplifiée de l'ACSTA a permis d'alléger l'organisation. Toutefois, compte tenu de ses niveaux de ressources humaines actuels, l'ACSTA risque de ne pas être en mesure de gérer efficacement la charge de travail croissante. Il y a un risque que le personnel actuel de l'ACSTA ne soit pas en mesure de soutenir la charge de travail actuelle et d'appuyer un milieu de travail sain.

Pour atténuer ce risque, l'organisation surveille le nombre actuel de postes vacants afin de déterminer l'ordre de priorité des mesures de dotation. De plus, elle pourra recourir à des ressources nommées pour une période déterminée afin d'alléger la charge de travail liée aux services de soutien organisationnel.

La récente décision relative au transfert des activités de l'ACSTA à une entité indépendante à but non lucratif pourrait faire évoluer ce risque, alors que le personnel s'efforce de gérer sa charge de travail actuelle tout en accomplissant les nouvelles tâches liées au processus de transfert qui lui sont confiées. L'organisation surveillera ce risque de près et prendra les mesures d'atténuation nécessaires, au besoin.



*Balvinder Dutta, chef d'équipe, Rendement des services de contrôle  
Baljeet Pooni, conseillère, Apprentissage et rendement  
Bal Badyal, agent de rendement*



## Niveau de financement public nécessaire à la prestation du mandat de base

Les niveaux de financement actuels de l'ACSTA sont demeurés relativement stables et l'organisation a dû se fier au financement supplémentaire d'un an pour combler le manque de fonds. Cette réalité nuit à l'exécution de son mandat de base et au niveau de service qu'elle offre au public voyageur.

Le Budget de 2019 accordait une enveloppe de financement sur deux ans de 597 millions de dollars, soit 288 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020 et 309 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021, afin de continuer à protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien.

Les fonds supplémentaires alloués pour 2019-2020 permettront à l'ACSTA de viser un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement, et poursuivre la mise en œuvre du programme actuel de contrôle des non-passagers amélioré.

Une fois que le plan de transfert aura été mis en œuvre, la nouvelle autorité désignée responsable du contrôle deviendra autonome sur le plan financier, à titre de société à but non lucratif qui génère des recettes, et Transports Canada continuera d'assumer son rôle à titre d'organisme de réglementation.

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

### Interruptions légales ou illégales de travail

La majorité des conventions collectives établies entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats ont pris fin le 31 mars 2018, et le processus de renouvellement est en cours. Il y a un risque d'interruptions illégales de travail dans certains aéroports en raison des activités syndicales qui y sont menées et que l'ACSTA ait une capacité ou une résilience limitée pour réagir en cas d'interruption de travail légale.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille constamment les litiges de travail entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle, et tient Transports Canada au courant des progrès.

Dans le cas d'une interruption légale ou illégale de travail, l'ACSTA a préparé des plans d'urgence relatifs au personnel comprenant des volets opérationnels, juridiques et de communication.

### Modèle de prestation de services – sous-traitance des services de contrôle et des services d'entretien de l'équipement

L'ACSTA s'en remet entièrement aux fournisseurs de services de contrôle pour offrir des services de contrôle essentiels et ainsi remplir son mandat. Parallèlement, elle dépend entièrement des fournisseurs de services d'entretien à qui elle confie l'entretien de son équipement. Il y a un risque que le modèle de sous-traitance des services de contrôle et d'entretien de l'équipement de l'ACSTA ait des répercussions sur la prestation de services dans l'éventualité où un fournisseur ne serait plus apte ou disposé à fournir les services convenus.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille continuellement le rendement des fournisseurs de services de contrôle et a établi un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs, qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA. De plus, l'Administration a pris des dispositions alternatives pour assurer la continuité des services d'entretien de l'équipement de contrôle.

## Relations avec les intervenants

En raison de diverses questions opérationnelles, il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit compromise auprès de ses intervenants, ce qui donnerait lieu à la perte de la confiance du public ou l'augmentation potentielle du nombre de plaintes.

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

## Risque lié à la conformité

### Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

L'ACSTA produit, recueille et conserve de nombreux documents et renseignements sensibles, secrets et personnels. Il existe un risque que des renseignements sensibles, secrets ou personnels, sous forme matérielle ou électronique, soient perdus, volés ou divulgués de façon inappropriée sur diverses plateformes.

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

## Risque lié aux ressources humaines

### Recrutement des employés

L'ACSTA s'efforce de recruter les meilleurs talents disponibles. Cependant, il y a un risque que l'ACSTA éprouve des difficultés à recruter du personnel qualifié clé ou spécialisé en raison des conditions actuelles du marché du travail ou de ses stratégies globales en matière de ressources humaines.

Pour remédier à ce risque, l'organisation a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives visant à offrir des régimes concurrentiels de rémunération globale, et a élargi ses stratégies de recrutement afin d'intégrer une publicité spécialisée visant des talents essentiels ou uniques.



### Maintien de l'effectif

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif motivé dont le rendement est élevé. Il y a un risque que les stratégies globales de l'ACSTA entravent la capacité de l'organisation à maintenir en poste des talents dans des rôles clés et spécialisés.

Pour atténuer ce risque, l'organisation s'efforce de mettre en œuvre des initiatives visant à conserver les talents, y compris des programmes de gestion des talents et de perfectionnement de la direction. De plus, l'organisation a récemment mis en œuvre un cadre sur la diversité et l'inclusion, lequel a pour but d'intégrer les valeurs et pratiques en matière de diversité et d'inclusion aux processus organisationnels.

## Risque lié aux technologies de l'information (TI)

### Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

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

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



Nelson Realegeño, conseiller, Réseau de TI  
Paul Gagliano, agent, Centre de services TI

## Risque lié à la transition

### Transition en douceur

Dans le Budget de 2019, le gouvernement a annoncé son intention de présenter une loi qui permettrait de créer une société indépendante à but non lucratif, établie par l'industrie, qui prendra la responsabilité d'assurer le contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens. En avril 2019, le gouvernement a respecté cet engagement en déposant la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, laquelle fait partie de la *Loi d'exécution du budget*.

Étant donné que l'ACSTA joue un rôle de second plan dans cette transition, il y a un risque que l'organisation n'ait pas directement accès aux renseignements pertinents requis pour assurer une transition en douceur vers la nouvelle entité dans les délais établis.

L'ACSTA atténuera ce risque en continuant de faire preuve d'initiative pour planifier et évaluer l'incidence de la transition sur divers secteurs d'activité, et conseiller Transports Canada à cet égard.



En 2018-2019, près de **92 %** des passagers ont attendu **15 minutes ou moins** avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I.



*Liane Gillis, agente de rendement  
Jason Turple, gestionnaire, Liaison avec les aéroports*

# RAPPORT SUR LES RÉSULTATS

## **En 2018-2019, l'ACSTA a accompli plusieurs réalisations importantes qui ont amélioré ses opérations.**

Ces initiatives permettront à l'Administration de continuer à répondre à l'évolution des menaces, à réaliser d'autres gains d'efficacité et à améliorer l'expérience des passagers. Les sections suivantes présentent un aperçu des réalisations, des progrès et du rendement de l'ACSTA par rapport à ses activités obligatoires<sup>1</sup>.

Bien que les détails varient d'un programme à l'autre, l'ACSTA évalue le rendement comme suit :

### **Efficacité :**

La mesure dans laquelle le programme atteint ses résultats escomptés.

### **Efficience :**

La mesure dans laquelle les ressources du programme sont optimisées.

### **Uniformité :**

La mesure dans laquelle les lois et règlements, les PNE, les politiques opérationnelles et les exigences en matière de marchés et de dotation d'un programme sont respectés.

### **Dans l'intérêt du public voyageur :**

La mesure dans laquelle le programme est exécuté dans l'intérêt des voyageurs.

## CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

### **Réalisations clés**

---

L'ACSTA a continué à assurer son mandat principal de protection du public par un contrôle efficace et efficient des voyageurs aériens, de leurs bagages et effets personnels.

L'Administration a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente en fournissant un niveau de service selon lequel, en moyenne, près de 92 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.

<sup>1</sup> En raison de leur nature sensible, les résultats des essais du CPE, du CBE et du CNP, et les données ayant trait aux infractions à la sécurité au CPE ne sont pas inclus.



## ACSTA Plus

---

Le succès de l'ACSTA est principalement attribuable à sa culture d'innovation continue et à son service à la clientèle exemplaire.

L'initiative d'ACSTA Plus permet d'améliorer l'efficacité du processus de contrôle au moyen d'innovations tangibles aux points de contrôle et d'investissements dans de l'équipement de contrôle à rendement élevé. ACSTA Plus adhère pleinement aux concepts du programme SMART Security, une initiative conjointe de l'IATA et du Conseil international des aéroports (ACI).

ACSTA Plus comprend les caractéristiques que voici : un système de suivi des bacs utilisant des étiquettes d'identification, lequel facilite l'identification des articles devant être fouillés par les agents de contrôle; des courroies d'appareil de radioscopie fonctionnant de manière continue; un processus d'examen à distance des images radioscopiques et des dérouters de bagages motorisés avec voie divisée pour réacheminer les bagages nécessitant un contrôle supplémentaire.

Les déploiements du concept ACSTA Plus se poursuivent comme prévu : 26 autres voies ACSTA Plus ont été installées au cours de la dernière année, ce qui porte le nombre total de voies en service à 66. En 2018-2019, plus de 1 200 agents de contrôle ont été formés et certifiés sur ACSTA Plus.

Étant donné qu'il s'agit d'une importante initiative de l'organisation, l'ACSTA continuera à déployer de nouvelles voies ACSTA Plus aux aéroports les plus fréquentés du Canada.

## Recouvrement des coûts

---

Depuis 2014, l'ACSTA dispose d'ententes relatives aux services de contrôle supplémentaires afin de mettre à l'essai le principe de recouvrement des coûts au CPE, avec l'objectif commun d'améliorer les temps d'attente des passagers. Cette initiative, entamée le 5 octobre 2014, a permis à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) d'acheter des services de contrôle supplémentaires afin d'augmenter la capacité de contrôle et d'améliorer les niveaux de service relatif au temps d'attente.

Transports Canada a récemment consenti à ce que l'ACSTA prolonge l'entente actuelle avec la GTAA jusqu'au 31 mars 2020, en vertu des autorisations découlant de l'adoption du Projet de loi C-49.

L'administration aéroportuaire de l'aéroport international de YVR (AAYVR) a commencé à acheter des heures de CPE supplémentaires auprès de l'ACSTA le 26 juin 2017, aux termes d'une entente qui prenait fin le 30 juin 2018. En juin 2018, l'AAYVR a indiqué qu'elle n'achèterait pas d'heures de contrôle supplémentaires au-delà de la date d'expiration de l'entente.

Ces deux essais ont permis l'achat d'heures de contrôle supplémentaire auprès de l'ACSTA, une mesure qui a eu une incidence positive sur les niveaux de service relatif au temps d'attente aux deux aéroports.

L'ACSTA a également conclu une entente avec l'aéroport de Muskoka relativement à l'acquisition de services de contrôle, pour une période de dix semaines commençant en juin 2019. Pendant cette période, l'ACSTA devrait offrir des services de contrôle pour 20 vols au total. À la fin des dix semaines, l'administration aéroportuaire de l'aéroport de Muskoka et l'ACSTA peuvent convenir mutuellement de prolonger l'entente. Transports Canada a définitivement approuvé l'entente.

## L'ACSTA dans la collectivité

Comme toujours, l'ACSTA continue à faire de son mieux pour offrir le meilleur service possible aux passagers, du début à la fin du processus de contrôle. L'Administration s'efforce de traiter toutes les personnes avec diligence, courtoisie et respect pour leur offrir une expérience de voyage positive et sûre.

### Mobilisation des Aînés autochtones

Depuis 2017-2018, l'ACSTA consulte des Aînés autochtones en vue de trouver des moyens d'améliorer ses procédures relatives au contrôle des articles sacrés et spirituels. La première ronde de consultations dans le cadre de cette initiative pluriannuelle a eu lieu en mars 2018, et a permis d'établir des objectifs réalisables sur le plan opérationnel pour améliorer les services offerts aux voyageurs autochtones. À la suite de ces consultations, l'ACSTA a élaboré une stratégie de mobilisation pluriannuelle ainsi qu'un plan détaillant la formation sur la sensibilisation culturelle qui seront conçus pour les employés de l'ACSTA et des fournisseurs de services de contrôle.

En mars 2019, l'ACSTA a participé à une séance nationale avec des Aînés autochtones afin de solliciter leurs commentaires sur la formation et les modifications procédurales proposées.



### Engagement communautaire

En 2018-2019, l'ACSTA a appuyé plusieurs initiatives axées sur les clients, y compris la campagne «I Am Toronto Pearson» (Je suis Toronto-Pearson) à l'aéroport international Pearson de Toronto. La campagne a pour but de promouvoir un excellent service à la clientèle. Les agents de contrôle ont été identifiés comme étant les principales cibles démographiques du programme étant donné qu'ils sont le point de contact des passagers qui se présentent au point de contrôle.

En 2018-2019, l'ACSTA a, une fois de plus, participé au programme «I CAN Fly» à l'aéroport international de Vancouver, lequel a pour but de rendre les voyages plus accessibles aux voyageurs autistes. Le programme comprend une visite relative à l'accessibilité, une trousse d'outils sur les ressources liées aux voyages, une série de vidéos étape par étape, ainsi que l'autocollant de l'AAYVR, Accès Autisme, qui permet un passage accéléré par des voies spéciales dans l'aéroport. L'ACSTA participe activement à ce programme et offre son soutien à l'administration aéroportuaire de Vancouver en rencontrant les familles et les participants pendant la visite afin de leur décrire brièvement en quoi consistent les opérations au CPE.

De plus, l'ACSTA a participé à plusieurs collectes de fonds pour de jeunes voyageurs, dont une pour Voyage de rêve, qui permet à des enfants ayant des besoins spéciaux d'aller à Disneyland, et une pour la Fondation Rêves d'enfants, qui organise un vol avec le père Noël avant Noël.





*Yusra Abbasi, agente, Satisfaction de la clientèle  
Marie-Eve Robert, agente, Satisfaction de la clientèle  
Sandra Alvarez, superviseure, Satisfaction de la clientèle  
Danielle Gauthier, agente, Satisfaction de la clientèle  
Sarah Bourgon, agente, Satisfaction de la clientèle*

## Objets perdus et trouvés

Étant la seule administration de contrôle sûreté dotée d'un système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) jumelé aux systèmes de radioscopie en réseau et à la télévision en circuit fermé (TVCF), l'ACSTA se sert de technologies d'abord destinées au contrôle de sûreté afin d'aider également les passagers à retrouver des articles perdus ou oubliés au point de contrôle.

En 2018-2019, l'ACSTA a pu rendre 2 326 articles perdus à leur propriétaire grâce à l'aide précieuse du personnel de l'ACSTA et des employés des fournisseurs de services de contrôle.

## Mobilisation du public

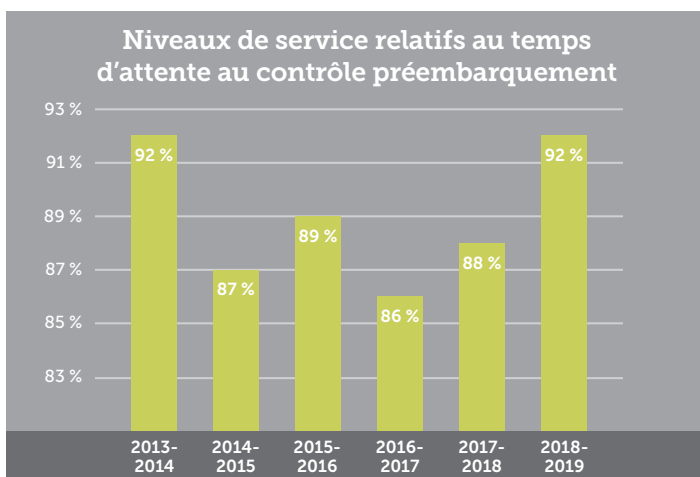
L'ACSTA fait en sorte que le public voyageur soit au courant de son mandat, des procédures de contrôle et des règlements connexes. Ces efforts comprennent notamment :

- ▶ communiquer, de façon proactive et avant les périodes de pointe, des messages clés sur le contrôle de sûreté dans les médias généraux et spécialisés;
- ▶ fournir des conseils sur le contrôle de sûreté et répondre quotidiennement aux demandes de renseignements des passagers sur les médias sociaux;
- ▶ offrir l'application mobile «Passez rapidement à la sécurité», qui permet aux voyageurs de vérifier les temps d'attente aux aéroports et d'obtenir des renseignements pour les aider à faciliter leur passage au point de contrôle;
- ▶ mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation au contrôle de sûreté destinées aux voyageurs venant de diverses régions du pays, et pendant les périodes de pointe;
- ▶ présenter des renseignements à divers groupes communautaires et associations de défense d'intérêts.

## Niveaux de service relatif au temps d'attente au CPE

Afin de veiller à ce que les ressources de contrôle soient attribuées de manière efficace et uniforme, ce qui permet de fournir un service optimal aux passagers et de maintenir un niveau élevé de sûreté, l'organisation se fonde sur le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE. Cet outil est essentiel à la planification et à l'attribution des ressources opérationnelles de l'ACSTA.

En 2018-2019, l'ACSTA a reçu un autre financement supplémentaire d'un an du gouvernement du Canada, grâce auquel elle a pu atteindre un niveau de service selon lequel, en moyenne, près de 92 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement. Au-delà, lorsqu'on s'attarde à la répartition des passagers contrôlés pendant cet exercice, en moyenne, 97 % des passagers ont attendu 20 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.



■ NSTA

Il est toutefois important de se rappeler que ce rendement reflète la moyenne du niveau de service relatif au temps d'attente à tous les aéroports de classe I au pays. En 2018-2019, les passagers ont dû attendre plus longtemps dans certaines situations. Par exemple, les temps d'attente seront plus longs pendant les périodes de pointe et lorsque le volume aux points de contrôle est très élevé. Ces périodes peuvent varier de manière importante d'un point de contrôle à l'autre et même au sein du même point de contrôle. Ces écarts de niveau de service sont principalement attribuables à des variables comme les volumes de passagers prévus par rapport aux volumes actuels, les horaires de vol, les incidents météorologiques, les limites du traitement en

aval, la capacité du point de contrôle, les modifications du modèle de trafic au fil du temps et la souplesse des horaires. Néanmoins, l'ACSTA continue de s'efforcer d'offrir la meilleure expérience aux passagers qui se présentent aux points de contrôle partout au Canada en collaborant avec ses partenaires de l'industrie comme les aéroports et les transporteurs aériens.

En outre, l'ACSTA adopte une approche fondée sur des données probantes et en temps réel de grande qualité pour estimer les coûts de divers niveaux de service au fil du temps. Cette approche lui permet de fournir en retour au Conseil d'administration et au gouvernement du Canada des prévisions fiables et exactes. En 2018-2019, l'ACSTA a accru les capacités de modélisation et de simulation, ce qui a amélioré l'exactitude des prévisions. L'organisation s'est servi de son ensemble de données enrichies pour créer des modèles de simulation des points de contrôle dotés du modèle ACSTA Plus, et ainsi déterminer les meilleures configurations d'aménagement, d'espace et d'affectation du personnel. Pendant l'exercice 2018-2019, l'organisation a tiré parti de ces outils et renseignements pour appuyer l'examen du modèle de gouvernance de l'ACSTA réalisé par le gouvernement du Canada.

En 2018-2019, l'ACSTA a conçu un modèle d'établissement de prévisions qui permet de prédire le nombre de passagers attendus aux points de contrôle des aéroports de classe I par journée ou par heure donnée. Ces prévisions sont basées sur les derniers horaires de vol et tiennent compte des heures d'arrivée avant le départ aux points de CPE. Les extraits découlant du modèle sont utilisés pour élaborer des plans de préparation en vue de gérer les opérations pendant les périodes de pointe. À l'avenir, l'ACSTA continuera à mettre ce modèle à jour afin d'améliorer l'exactitude des prévisions.

# L'ACSTA DANS LES RÉGIONS

## Gestionnaires du rendement régional et leurs équipes

Les gestionnaires du rendement régional (GRR) de l'ACSTA sont responsables de la gestion de la prestation de la formation et du programme de surveillance de l'ACSTA, et doivent s'assurer que tout le monde est prêt à réussir. Ils sont en première ligne tous les jours, s'assurant que les agents de contrôle reçoivent la formation nécessaire, tout en évaluant simultanément leurs compétences et leur rendement grâce à la surveillance. Ils cernent les lacunes potentielles et assurent fréquemment la liaison avec l'administration centrale de l'ACSTA pour s'assurer que tous les éléments fonctionnent bien ensemble. Ils assurent également la liaison avec les fournisseurs de services de contrôle pour diverses questions, notamment les pratiques exemplaires liées à la formation, à la gestion des ressources et aux essais. Les gestionnaires du rendement régional et leurs équipes diligentes sont un rouage essentiel des opérations régionales de l'ACSTA.

Chaque gestionnaire du rendement régional a une équipe composée de membres consciencieux et motivés qui occupent les postes suivants :



**Doug Pow**  
*Gestionnaire du  
rendement régional  
- Pacifique*

Employé de l'ACSTA depuis 15 ans;  
GRR depuis 9 ans

« Je gère une équipe de 12 personnes fortes et coordonnées, qui jouent un rôle essentiel dans la prestation de la formation et la collecte de données sur le rendement. Malgré des horaires exceptionnellement chargés tout au long de l'exercice 2018-2019, l'équipe a poursuivi ses efforts en vue d'aider le personnel à assurer un contrôle de sécurité efficace et efficient tout en mettant l'accent sur le service à la clientèle. »



**Shannon Martens**  
*Gestionnaire du  
rendement régional  
- Prairies*

Employée de l'ACSTA depuis 14 ans;  
GRR depuis 7 ans

« Ce qui est mesuré est accompli. Mon équipe de plus de 20 personnes est remplie de gens qui font une différence par leur seule présence au point de contrôle. Il y a toujours du changement et cela me donne envie de venir travailler tous les jours pour aborder quelque chose de nouveau et contribuer à nous améliorer! »

## Agents de rendement (AR)

Ils sont chargés d'observer le rendement opérationnel des fournisseurs de services de contrôle, de l'enregistrer et d'en rendre compte. Leur travail quotidien comporte également de nombreuses responsabilités supplémentaires, entre autres les essais de vérification secrète, les séances d'évaluation des compétences en radioscopie, la surveillance dans les aéroports de classes II et III, les vérifications du programme de conformité des contrats et la participation aux réunions des conseils décisionnels locaux.

## Chefs d'équipe du rendement des services de contrôle (CERSC)

Ils sont responsables de l'administration fonctionnelle des agents de rendement et veillent à ce que les objectifs du programme soient atteints de façon uniforme et efficace. Ils fournissent une rétroaction précieuse aux Opérations et aux fournisseurs de services de contrôle lors de réunions hebdomadaires.

## Conseillers en apprentissage et en rendement (CAR)

Ils sont responsables de la formation, l'encadrement et la certification des agents de contrôle qui utilisent le Programme national de formation et de certification des agents de contrôle et le Programme de perfectionnement professionnel continu. Encadrer en permanence le rendement des agents de contrôle et aider les fournisseurs de services de contrôle à effectuer des exercices de formation et des simulations au point de contrôle.

## Coordonnateur de la certification et de la formation (CCF)

Chaque région a un contrôleur de la certification et de la formation, qui travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle pour planifier la formation, mettre à jour le SGA, le PUA et le SGER et organiser toutes les activités du CAR.



**Mark Duda**

*Gestionnaire du rendement régional - Centre*

Employé de l'ACSTA depuis 9 ans;  
GRR depuis 8 ans

« Le rôle des GRR et de leurs équipes respectives est quelque peu unique au sein de l'ACSTA. En tant que leaders d'équipes diversifiées sur le plan culturel et professionnel et composées de 25 personnes hautement compétentes et soucieuses du détail, nous avons la responsabilité de corriger, d'encadrer, de guider et d'appliquer les contrôles contractuels qui nous sont confiés pour nous améliorer continuellement. Cela nous permet aussi de changer, de façonner et d'améliorer les politiques, les procédures, les programmes, la surveillance et les contrôles dans l'espoir de renforcer notre mandat pour les années à venir. »



**Stephen Wiltshire**

*Gestionnaire du rendement régional - Est*

Employé de l'ACSTA depuis 10 ans;  
GRR depuis 3 ans

« Mon équipe de 18 personnes hautement efficaces apporte une contribution considérable au quotidien et constitue pratiquement l'échine dorsale de la région. Malgré des changements de personnel considérables et le déploiement fréquent de nouveaux projets et programmes, mon équipe a résisté à la tempête et a continué à relever les défis les uns après les autres, sans faillir. Nous accomplissons souvent beaucoup avec peu. »



## Voyageurs dignes de confiance

En janvier 2013, Transports Canada et la TSA ont décidé d'harmoniser leurs procédures de CPE pour les voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle transfrontaliers dans le cadre du plan d'action *Par-delà la frontière : une vision commune pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique*.

L'harmonisation a donné lieu à de nouvelles procédures de contrôle procurant des avantages tangibles à certains passagers qui voyagent à destination des États-Unis dont les antécédents ont été vérifiés et qui sont réputés présenter un risque faible. Cela comprend un processus de vérification qui tient compte du statut de voyageur à faible risque. Ces passagers, par exemple, n'ont pas à retirer leurs vêtements, tels que manteau, chapeau, ceinture ou chaussures, et peuvent conserver les liquides autorisés dans leurs bagages de cabine. Ces nouvelles procédures promeuvent davantage le contrôle axé sur les risques.

Tout au long de l'année, l'ACSTA a commencé à autoriser les membres du programme américain PreCheck à emprunter les voies réservées aux voyageurs dignes de confiance (VDC) aux points de contrôle des vols transfrontaliers.

## Essais et innovations

---

L'ACSTA entreprend régulièrement des initiatives et des essais afin de favoriser l'innovation, l'efficacité et l'efficience dans le domaine du contrôle de sûreté.

### Scanner corporel

Approuvés par Santé Canada, les scanners corporels utilisent de faibles fréquences radio pour détecter les objets métalliques et non métalliques sur une personne. Ces appareils constituent un niveau de sûreté supplémentaire pour les voyageurs aériens, et ils améliorent l'efficacité en matière de sûreté. À l'heure actuelle, des scanners corporels sont utilisés comme méthode de contrôle secondaire aux points de CPE.

Le Budget de 2019 a accordé un financement à l'ACSTA afin qu'elle introduise le concept d'utilisation du scanner corporel comme méthode de contrôle primaire à certains points de contrôle transfrontalier au cours de l'année à venir.

### Système de sûreté des cartes d'embarquement

Le système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) de l'ACSTA permet de balayer électroniquement les cartes d'embarquement présentées aux points de CPE afin de vérifier qu'elles sont valides et de détecter toute carte fausse ou reproduite frauduleusement. Outre les avantages en matière d'efficacité de la sûreté qu'apporte ce système, il permet aussi d'améliorer la résolution des incidents de sûreté de même que la surveillance du rendement aux points de contrôle. Le SSCE est devenu un outil essentiel à la prise de décisions stratégiques ainsi qu'à la gestion quotidienne des opérations de l'ACSTA partout au Canada.

En 2018-2019, l'ACSTA a déployé deux nouvelles versions du système, lesquelles ont permis d'améliorer la collecte de données et production de rapports sur les contrôles supplémentaires, la détection des voyageurs dont l'identité est connue et la production de rapports sur les temps d'attente par type de file.



## Melanie Allen

*Conseillère principale, Procédures opérationnelles, Affaires réglementaires et politiques opérationnelles*

Melanie a créé la base de données d'ACSTA Assiste sur les articles permis ou non permis au point de contrôle; elle a collaboré avec un large éventail d'intervenants internes pour élaborer le concept. Ses collègues des Affaires réglementaires et politiques organisationnelles et elle ont ensuite alimenté et tenu à jour la base de données des articles, qui est passée depuis à 600 rubriques. ACSTA Assiste est devenu un outil indispensable et il y a à présent près de 50 appareils aux points de CPE des aéroports de classe I. Vingt autres seront installés d'ici le début de 2020.

### ACSTA Assiste

En 2017-2018, l'ACSTA a fait l'essai d'une solution novatrice nommée ACSTA Assiste au point de contrôle des vols intérieurs et internationaux de l'aéroport international d'Ottawa. La solution avait pour but de fournir un outil additionnel aux agents de contrôle pour les aider à s'y retrouver dans la complexité des procédures de contrôle et la grande diversité des articles que les passagers apportent au point de contrôle. ACSTA Assiste est une base de données qui apporte des renseignements opportuns aux agents dans la voie de contrôle quant aux divers articles permis et non permis au point de CPE, de CNP et de CBE.

La première phase de l'essai d'ACSTA Assiste en 2017-2018 a connu un grand succès, avec plus de 40 000 recherches effectuées au cours des six premiers mois de l'essai. Les recherches ont donné à l'ACSTA une meilleure connaissance des difficultés auxquelles sont confrontés les agents de contrôle lorsqu'ils doivent prendre des décisions concernant certains articles. Cela a permis de prévoir l'élaboration de documents de communication ciblés et de possibilités de formation continue. Étant donné que la base de données se trouve sur le réseau interne de l'ACSTA, toutes les recherches peuvent être consultées par l'administration centrale afin d'enrichir la base de nouvelles entrées, au besoin.

À la suite de l'essai, 58 appareils réservés à l'utilisation d'ACSTA Assiste ont été déployés aux points de CPE des aéroports de classe I du Canada en 2018-2019. Les agents de contrôle et le personnel local de l'ACSTA disposent désormais d'un accès direct à la base de données sur les articles, au moment où ils en ont besoin, et ont accueilli favorablement l'installation de ces appareils. Cela a donné lieu à une amélioration considérable de l'autonomie des agents de contrôle en ce qui concerne la prise de décisions sur l'autorisation ou l'interception des articles dans les délais impartis.

Depuis le déploiement officiel d'ACSTA Assiste au début de 2019, 12 000 recherches ont été effectuées sur les appareils destinés à cette fin aux points de contrôle, et près de 30 000 recherches ont été effectuées sur les postes de formation, les postes de travail de l'ACSTA et des fournisseurs de services de contrôle ou le portail de l'ACSTA.

## Essai des améliorations aux files d'attente

L'essai des améliorations aux files d'attente est en cours au point de CPE de l'aérogare 3 de l'aéroport international Pearson de Toronto. Cet essai vise à améliorer les aires d'attente afin d'améliorer le service à la clientèle et le débit des passagers. Il comprend une signalisation améliorée à l'entrée de la file pour mieux renseigner les passagers sur les diverses files disponibles, ainsi qu'une communication améliorée dans la file afin d'aider les passagers à mieux se préparer au contrôle. L'essai comporte également de nouvelles lignes directrices sur le dépôt des effets personnel dans les bacs, lesquelles visent à augmenter le débit dans les voies de contrôle.

## Conception de modèles de simulation

L'utilisation de modèles de simulation a permis à l'ACSTA d'évaluer de manière fiable les répercussions des modifications aux points de contrôle, à la dotation ou aux procédures sans interrompre les activités. Ces modèles conçus à l'aide d'un logiciel spécial intègrent les données recueillies par l'équipement de contrôle et les données obtenues lors de sondages effectués sur place.

Plus précisément, l'ACSTA a créé un modèle de simulation au CPE détaillé afin d'évaluer l'incidence des différentes configurations employées aux points de contrôle ACSTA Plus sur le débit de traitement. Cette simulation a permis à l'ACSTA d'établir le débit de traitement pouvant être atteint si l'on réduit ou augmente le nombre d'opérateurs d'appareil de radioscopie, d'agents à la fouille des bagages ou d'agents à d'autres fonctions de contrôle. De plus, ce modèle a permis à l'ACSTA de confirmer que la capacité de traitement aux voies ACSTA Plus est largement tributaire de certaines caractéristiques du point de contrôle, comme le nombre d'articles de cabine par passager et le temps nécessaire aux fouilles.

En outre, l'ACSTA s'est servi des simulations pour montrer visuellement la relation entre le débit de traitement des voies de contrôle et le niveau de service relatif au temps d'attente. L'Administration continuera de mettre cette technologie à profit en vue d'évaluer les scénarios opérationnels, au besoin.

## Tomodensitométrie au CPE

L'ACSTA souhaite faire l'expérience des nouvelles technologies de tomodensitométrie (TDM) afin de contrôler les bagages de cabine au CPE afin de prendre des décisions éclairées concernant la prochaine génération d'équipement de radioscopie au CPE. À cette fin, un essai a été entamé à l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg.

L'objectif de cet essai est de se renseigner davantage sur les capacités de cette technologie et sur l'incidence du déploiement de cette dernière sur les opérations de contrôle des passagers, de même que sur les programmes de formation de l'ACSTA.

L'essai, échelonné sur plusieurs phases, permettra d'évaluer différents concepts d'opérations, lesquels sont fondés sur divers modèles utilisés à l'étranger. Les résultats de cet essai aideront à déterminer les besoins de l'ACSTA ainsi que les processus d'acquisition futurs.





## CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

En 2018-2019, l'ACSTA a poursuivi son engagement à l'égard du programme de recapitalisation sur dix ans du CBE. Le programme, qui a été entrepris en 2011, permettra à l'Administration d'actualiser ses systèmes partout au Canada et de passer d'un processus de contrôle à cinq niveaux à un processus à trois niveaux.

Dans le cadre du programme, l'ACSTA a doté ses systèmes de CBE de technologies de pointe, en appui au plan d'action commun du Canada et des États-Unis intitulé Par-delà la frontière : Une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique, afin de faciliter les déplacements transfrontaliers.

Le programme élimine la nécessité de répéter les tâches de contrôle et facilite les déplacements des passagers en partance du Canada et ayant une correspondance dans un aéroport américain.

L'ACSTA s'apprête à entamer la dernière phase de cette initiative de grande envergure et, grâce à un suivi étroit et à de rigoureuses pratiques de gestion de projet, tout indique que le programme sera achevé en 2020-2021 comme prévu. L'Administration continue de travailler en collaboration avec tous les intervenants pour que le calendrier de déploiement concorde avec la disponibilité des ressources dans les aéroports afin de répondre aux besoins actuels et futurs de chaque aéroport.

Depuis mars 2019, le programme de recapitalisation du CBE compte 45 projets dans 32 aéroports, dont 27 sont maintenant concrétisés et 18 sont en cours.

# CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

En conformité avec les normes et obligations de l'OACI, l'ACSTA est tenue par Transports Canada de contrôler les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers et les passagers sont contrôlés à l'aide du même équipement. Les bagages, les outils et les autres articles transportés par les non-passagers peuvent aussi être vérifiés à l'aide d'équipement radioscopique ou de détection d'explosifs.

À la suite de la mise en place de normes de CNP plus rigoureuses par l'OACI en juillet 2013, le programme de CNP amélioré a été mis en œuvre aux principaux aéroports désignés, ce qui représente 90 % des vols internationaux. Les améliorations au programme apportées à chacun de ces aéroports ont été déterminées en fonction de leur profil de risques.

En 2018-2019, l'ACSTA a reçu un financement supplémentaire d'un an qui lui a permis de poursuivre la mise en œuvre du programme de CNP amélioré.

L'an dernier, l'ACSTA a conçu et déployé un tableau de bord du système de gestion de la circulation doté de capacités analytiques. Ce tableau de bord fournit des mises à jour en temps réel sur l'état opérationnel de chaque point de contrôle, y compris la conformité au taux de fouille et le débit de traitement en période de pointe.

Dans le cadre de ce déploiement, l'Administration a installé trois installations permanentes de CNP-V à plusieurs aéroports du pays, et compte réaliser d'autres installations au cours du prochain exercice.

# CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES

L'ACSTA et les administrations aéroportuaires continuent à collaborer afin d'assurer le fonctionnement efficace, efficient et uniforme du programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR).

Lorsqu'il est devenu pleinement opérationnel en 2007, le programme de CIZR, que l'ACSTA a créé de concert avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, était le premier système aéroportuaire d'identification biométrique à double lecture (iris et empreintes digitales) au monde pour les non-passagers accédant aux zones réglementées. Au cours des dernières années, l'ACSTA a investi dans l'amélioration de l'efficacité du système d'inscription à la CIZR, déployé de nouveaux lecteurs biométriques portatifs et ajouté trois autres aéroports au système de la CIZR.

En 2018-2019, l'ACSTA a conclu un contrat pour la conception, le développement et l'entretien d'un système d'inscription de la CIZR de prochaine génération. L'interface du nouveau système améliorera l'efficacité du processus d'inscription et fournira de meilleurs outils de gestion des données. En 2019-2020, l'ACSTA prévoit mettre à l'essai le nouveau système d'inscription à la CIZR à son centre d'essai, puis déployer le nouveau système à au moins un aéroport du Canada. L'objectif est de déployer les systèmes restants en 2020-2021.

# SERVICES GÉNÉRAUX

## Milieu de travail sain, employés motivés et leadership proactif

L'ACSTA continue de mettre l'accent sur l'expérience des employés en adoptant des politiques actualisées et des pratiques quotidiennes qui favorisent un environnement de travail souple et sain, de même qu'un équilibre entre le travail et la vie personnelle.

Cette année, l'ACSTA a commandé une recherche qualitative sur la culture en milieu de travail et la gestion du rendement dans le but de recueillir des opinions et points de vue plus approfondis des employés sur les domaines d'importance qu'ont indiqués les employés dans le sondage de 2018. La recherche a été menée dans le cadre des efforts que nous consacrons à solliciter la rétroaction des employés sur des enjeux qui les concernent, à d'informer nos stratégies et nos plans et à renforcer notre culture en milieu de travail.

## Programme sur l'efficacité du leadership

Le leadership efficace est essentiel à l'expérience saine et positive des employés, favorisant la mobilisation et assurant notre capacité à atteindre nos objectifs organisationnels.

Parmi les principales réussites de l'année, notons le lancement du programme sur l'efficacité du leadership de l'ACSTA, un élément important de notre approche globale de perfectionnement de la direction. Ce programme est une solution d'apprentissage complète qui appuie les gestionnaires de première ligne dans le perfectionnement et l'amélioration des compétences nécessaires pour répondre aux attentes de l'organisation en matière de leadership. Il s'agit d'une solution personnalisée qui cadre avec notre mandat, nos valeurs, nos compétences en gestion et nos attributs personnels.

Le programme comprend 12 ateliers d'une demi-journée. Il est axé sur l'apprentissage par l'action, l'encadrement par les pairs et le renforcement des compétences de gestion. Ces éléments créent une expérience pratique qui encourage les participants à transférer leurs apprentissages en milieu de travail. Le programme promeut des pratiques quotidiennes qui favorisent un environnement de travail souple et sain, de même qu'un équilibre entre le travail et la vie personnelle.

## Planification de la continuité des activités

En 2018-2019, l'ACSTA a procédé à la mise à jour annuelle de son plan stratégique de gestion des urgences et du plan de continuité des activités. Elle a également étoffé son programme de continuité des activités afin de veiller à son harmonisation avec la Norme de sécurité opérationnelle sur la planification de la continuité des activités du Secrétariat du Conseil du Trésor.

L'ACSTA a mené un exercice de gestion des urgences à l'administration centrale afin d'évaluer sa capacité d'intervention à un incident nécessitant l'activation du nouveau plan d'intervention tous risques.





*Gary Allen, gestionnaire principal; Maryam Mashaie, gestionnaire; Amy MacInnis, développeuse de systèmes; Jeffrey Cucksey, conseiller principal; Gabrielle Virr, analyste; Milenko Krsmanovic, analyste  
Absents : Vanessa Larose, Vi Nguyen, Vincent Mancini*

## Équipe de Gestion des services opérationnels

L'équipe de Gestion des services opérationnels s'efforce de créer un partenariat stratégique entre la TI et les autres directions générales de l'ACSTA en mettant en œuvre des solutions TI efficaces et à valeur ajoutée pour répondre aux besoins opérationnels. L'équipe de Gestion des services opérationnels utilise ses compétences diversifiées et impressionnantes pour déterminer les besoins de ses clients, coordonner les activités et soutenir les ressources et les intervenants TI afin de mener les initiatives dans les délais et les budgets prévus.

L'équipe de Gestion des services opérationnels joue un rôle clé dans le déploiement des voies de contrôle et a élaboré un certain nombre d'outils essentiels pour l'ACSTA, notamment ceux qui appuient les opérations de première ligne et qui aident à réduire considérablement les processus manuels nécessaires aux opérations.

Collectivement, l'équipe Gestion des services opérationnels a facilité 73 projets et activités tout au long de l'exercice 2018-2019.

## Essai « Coupe la ligne »

En octobre 2017, un essai d'une durée de trois mois, intitulé «Coupe la ligne», a été mené auprès de 53 employés de l'ACSTA afin de déterminer s'il était possible de remplacer les téléphones fixes par des appareils mobiles. À la fin de l'essai, les participants ont été invités à répondre à un sondage. La rétroaction obtenue était très favorable : 81 % des participants à l'essai étaient en faveur d'éliminer entièrement l'utilisation de la ligne terrestre afin d'utiliser plutôt des téléphones cellulaires. Un plan de mise en œuvre détaillé a été élaboré et est présentement appliqué.

## Autres activités liées au mandat

### Formation

Il est primordial pour l'ACSTA de veiller à ce que les agents de contrôle soient correctement formés aux situations auxquelles ils seront confrontés aux points de contrôle, afin que l'organisation soit en mesure de remplir son mandat. À cette fin, l'ACSTA élabore tout au long de l'année, de concert avec les fournisseurs de services de contrôle, des programmes de formation destinés aux 8 284 agents de contrôle ainsi qu'aux autres membres du personnel de contrôle certifiés, y compris les superviseurs et les responsables de la formation.

En 2018-2019, l'ACSTA a entrepris la dernière phase de son examen national des compétences en radioscopie. Les résultats de l'examen ont confirmé que les agents de contrôle continuent à satisfaire ou dépasser la norme en matière de détection des menaces.

L'ACSTA a continué à offrir le cours Fondements des agents de contrôle aux nouveaux agents de contrôle, ainsi que des possibilités d'apprentissage, nouvelles et continues, aux agents en poste. Les équipes de Développement de la formation et de Prestation de la formation de l'ACSTA ont également contribué à des initiatives de formation à l'appui de diverses modifications procédurales et divers essais en cours, y compris les essais de la TDM au CPE, de l'utilisation du scanner corporel comme méthode de contrôle primaire, de l'harmonisation des procédures de fouille des bagages et des articles accessibles avec celles de la TSA et des améliorations aux files d'attente.



## Stephanie Stansel

*Conseillère, Systèmes d'apprentissage, Développement de la formation et de la certification*

« Je travaille à l'ACSTA depuis 2005 comme membre de l'équipe du Développement de la formation et de la certification. Nous sommes principalement responsables de la conception, de l'élaboration et de la prestation de la formation offerte aux agents de contrôle. En tant que membre du groupe des Systèmes d'apprentissage, je collabore avec mon équipe pour gérer diverses applications d'apprentissage à l'ACSTA, en me concentrant sur l'amélioration continue de la qualité, les gains d'efficacité, les processus opérationnels, l'analyse des données et les rapports. En 2018-2019, j'ai contribué à la mise en service de trois systèmes d'apprentissage interdépendants qui faisaient partie d'une initiative plus vaste appelée le projet de remplacement du SGA. »

## Système de gestion de l'apprentissage, portail des utilisateurs de l'ACSTA et système de gestion des événements liés au rendement

En 2018-2019, l'ACSTA a déployé Tactic!, son nouveau système de gestion de l'apprentissage (SGA). Le SGA permet d'administrer, d'effectuer le suivi et de gérer la formation et la certification des agents de contrôle. Dans le cadre de la mise à niveau du SGA, l'ACSTA a créé un nouveau système à l'interne, le portail des utilisateurs de l'ACSTA (PUA), lequel contient des données détaillées sur l'effectif afin de gérer les profils d'utilisateurs. À l'avenir, l'ACSTA cherchera des moyens d'optimiser la fonctionnalité et la génération de rapports du nouveau SGA et du PUA.

Le processus applicable aux événements liés au rendement (ER) est un processus correctif utilisé lorsque les agents de contrôle ne répondent pas aux normes de certification de l'ACSTA. Le système de gestion des événements liés au rendement (SGER) est une application Web qui automatise l'administration de ce processus.

Le SGER est entré en service en même temps que le nouveau SGA et le PUA, en octobre 2018. Le SGER consigne les ER, en assure le suivi et modifie les certifications permettant à un agent de contrôle d'exécuter ses fonctions de contrôle. Le SGER offre l'avantage d'automatiser les notifications à des étapes critiques du processus, ce qui facilite la communication et la tenue de dossiers entre l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle. De plus, il fournit à l'ACSTA un moyen d'assurer un suivi plus efficace du rendement global des agents de contrôle au fil du temps. Ces renseignements globaux amélioreront ultimement les programmes de formation et de surveillance de l'ACSTA.



## Relations avec les intervenants

Au cours de l'exercice 2018-2019, l'ACSTA a maintenu sa participation à plusieurs initiatives de collaboration avec des intervenants canadiens et étrangers, sur divers sujets. Les membres du Conseil d'administration et la haute direction de l'ACSTA ont continué à renforcer leurs relations avec les principaux intervenants grâce à des réunions générales, des visites des installations et des conférences et des forums.

Par exemple, l'ACSTA a rencontré le Conseil des aéroports du Canada (CAC) afin de discuter de divers sujets comme ACSTA Plus, le rendement en matière du niveau de service relatif au temps d'attente, la gouvernance et le budget.

L'ACSTA a participé à diverses conférences internationales, dont le symposium Global Air and Passenger et la conférence Passenger Terminal. De plus, en partenariat avec la TSA, l'Administration a collaboré à l'organisation du forum international pour le contrôle de la sûreté de l'aviation (FICSA), lors duquel on a abordé les défis quotidiens liés au processus de contrôle de sûreté, ainsi que l'amélioration de l'efficacité et du contrôle des passagers aux points de contrôle. En participant à ces conférences, l'organisation a pu continuer à échanger des renseignements sur la sûreté de l'aviation, l'aide aux passagers et le monde technologique en constante évolution.

Reconnaissant l'importance de la collaboration, l'ACSTA continue à tirer parti des relations avec tous ses intervenants, à échanger activement des pratiques exemplaires et à discuter des perspectives d'innovation. Cette approche coopérative se poursuivra en 2019-2020 dans le cadre d'importants projets et initiatives que l'ACSTA continuera de promouvoir.



## Initiative Smart Security

Le Conseil international des aéroports (CIA) parraine l'initiative mondiale Smart Security (sûreté intelligente), qui est dirigée par le Smart Security Management Group (SSMG).

L'ACSTA et Transports Canada sont chefs de file au sein du SSMG, lequel est composé de 15 dirigeants du secteur international et gouvernemental en matière de sûreté de l'aviation et gère l'initiative Smart Security. Jouant un rôle clé dans la gouvernance du SSMG, l'ACSTA exercera une influence au chapitre de la définition de l'orientation du contrôle des passagers à l'avenir.

L'initiative Smart Security vise à créer un processus de contrôle des passagers qui renforce la sûreté, accroît l'efficacité opérationnelle et améliore l'expérience des passagers grâce à l'adoption de concepts de sûreté axés sur le risque, de technologies de contrôle avancées et d'innovations en matière de processus. En partenariat avec des représentants de l'industrie et des gouvernements, l'initiative Smart Security étudie et met à l'essai des solutions de contrôle de la sûreté novatrices afin d'accélérer l'adoption de concepts éprouvés dans les aéroports du monde entier.

De plus, l'ACSTA participe activement au projet Known Traveller Digital Identity (KTDI) (identité numérique de voyageur connue), une initiative dirigée par le Forum économique mondial, un groupe de travail qui réunit des dirigeants des secteurs public et privé afin de repenser le cadre des politiques mondiales. Les volumes de trafic aérien devraient presque doubler dans les 15 prochaines années, et cette croissance mettra à l'épreuve l'infrastructure et les contrôles de sûreté. En collaboration avec les autres membres, l'ACSTA travaille à améliorer le traitement des passagers dans les aéroports, tout en tirant parti de la technologie telle que les appareils mobiles et la biométrie pour réagir aux défis qui se présentent.

## Rendement

### 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 de rendement	Cible	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Commentaires
<b>Niveau d'attrition des agents de contrôle</b>	<b>20,0 %</b>	<b>18,7 %</b>	<b>18,0 %</b>	<b>19,8 %</b>	L'attrition chez les agents de contrôle est constituée principalement des démissions attribuables à une mauvaise correspondance entre les fonctions et le perfectionnement professionnel de l'agent de contrôle et à l'incapacité du candidat au poste d'agent de contrôle de satisfaire aux normes minimales.
<b>Débit de traitement optimal au CPE</b>	<b>S.O.*</b>	<b>166</b>	<b>180</b>	<b>197</b>	L'ACSTA a produit des gains d'efficacité dans le processus de contrôle, ce qui a entraîné une augmentation du débit de traitement optimal de CPE.

*Définition :* Le pourcentage d'agents de contrôle aux huit aéroports les plus occupés qui ont pris leur retraite, qui sont décédés ou qui ont démissionné volontairement.

*Définition :* Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie aux points de CPE dans les huit aéroports les plus fréquentés.

\* L'ACSTA n'a pas d'objectif de débit de traitement optimal, car il s'agit d'un indicateur de référence qui montre ce que l'ACSTA est capable d'accomplir dans des circonstances optimales lorsque la demande est suffisante.



Uniformité					
Mesure de rendement	Cible	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Commentaires
<b>Conformité du contrôle de sûreté</b>	<b>98,0 %</b>	<b>95,3 %</b>	<b>95,4 %</b>	<b>95,3 %</b>	De manière générale, on observe une tendance positive dans la conformité du contrôle de sûreté, dont les résultats en 2018-19 sont semblables à ceux de 2017-18. L'ACSTA continuera à travailler avec les fournisseurs de services de contrôle à l'atteinte d'améliorations continues au cours de l'année à venir.

*Définition :* 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 (DTE, DMOM, PDM et radioscopie) et aux techniques de contrôle (fouille manuelle des personnes et des bagages) utilisés au CPE dans les aéroports de classe I.

*Remarque :* Cela exclut les critères relatifs à la conformité à la LLO et au SSCE.

<b>Taux de réussite du Programme national de formation et de certification (PNFC)</b>	<b>90,0 %</b>	<b>87,7 %</b>	<b>87,7 %</b>	<b>86,4 %</b>	Le taux de réussite du PNFC comprend les résultats des cours du programme FAC et de la formation sur l'EDRE et la tomodensitométrie (TDM). Dans l'ensemble, le taux de réussite du PNFC a atteint 86,4 %, une baisse de 1,3 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Les résultats des cours du programme FAC tombent légèrement sous la cible, à 88,7 %, une baisse de 2,4 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Le taux de réussite sur les appareils de TDM ont diminué de 4,2 points de pourcentage, passant de 80,5 % à 76,3 %, par rapport à l'année précédente. Aucune formation sur l'EDRE n'a été donnée pendant l'exercice. Le volume de formation a connu une légère augmentation, enregistrant 2 166 tentatives de formation au total comparativement à 2 128 l'année précédente.
---	---------------	---------------	---------------	---------------	---

*Définition :* Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies/ nombre total de tentatives). Cette mesure du rendement combine les résultats obtenus au programme Fondements des agents de contrôle (FAC), au programme de certification initial au CPE que tous les agents de contrôle doivent posséder et maintenir, de même que les résultats sur l'équipement de détection radioscopique d'explosifs (EDRE) et la tomodensitométrie (TDM), qui représentent des cours de certification supplémentaires liés au CBE offerts uniquement à un certain nombre d'agents de contrôle en fonction des besoins opérationnels.

## Dans l'intérêt du public

Mesure de rendement	Cible	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Commentaires
<b>Confiance à l'égard du contrôle de sûreté</b>	<b>75,0 %</b>	<b>77,5 %</b>	<b>80,0 %</b>	<b>83,3 %</b>	La confiance à l'égard du contrôle de sûreté de l'ACSTA a continué de croître en 2018-2019, maintenant un rendement supérieur à l'objectif (75 %) pour la troisième année consécutive.

*Définition :* Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance à l'égard du contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus fréquentés. Une confiance élevée 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.

<b>Satisfaction à l'égard du contrôle en général</b>	<b>85,0 %</b>	<b>85,1 %</b>	<b>86,0 %</b>	<b>87,3 %</b>	La satisfaction générale à l'égard du contrôle de sûreté a aussi continué de croître en 2018-2019, atteignant un sommet sans précédent de 87,3 %.
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---

*Définition :* 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.

<b>Indice de satisfaction de la clientèle</b>	<b>85,0 %</b>	<b>83,4 %</b>	<b>84,3 %</b>	<b>88,3 %</b>	L'indice de satisfaction de la clientèle s'est amélioré de 4 % depuis 2017-2018. La satisfaction à l'égard de la courtoisie et du respect a connu la plus forte hausse (1,7 % depuis 2017-2018).
---	---------------	---------------	---------------	---------------	--

*Définition :* L'indice de satisfaction de la clientèle est une mesure de satisfaction qui comporte les critères suivants en matière de service à la clientèle : accueil des passagers, courtoisie et respect, professionnalisme, et aide offerte par les agents de contrôle. Les résultats sont fondés sur les données des sondages trimestriels effectués aux huit aéroports les plus fréquentés du Canada.

# PRÉPARER L'AVENIR



## Jason Anderson

*Gestionnaire, Planification financière*

« En tant que gestionnaire de l'équipe Planification financière, je travaille avec les clients internes pour mieux comprendre leurs plans d'affaires et traduire leurs besoins en termes financiers, en m'assurant que les fonds nécessaires sont obtenus pour atteindre leurs objectifs. En plus d'aider nos clients à gérer leur budget au quotidien, notre équipe s'attaque à une foule de nouvelles initiatives, de projets et de demandes de financement. Cela soulève de nombreux défis intéressants tout au long de l'année et 2018-2019 n'a pas fait exception à la règle. Cette variété et les contacts étroits avec les opérations sur le terrain ont rendu les choses passionnantes depuis mon arrivée à l'ACSTA en 2010. »

## Répondre aux attentes à l'égard du niveau de service relatif au temps d'attente

En 2018-2019, l'ACSTA a contrôlé 67,9 millions de passagers dans l'ensemble des aéroports désignés au Canada. En 2019-2020, le nombre de passagers devrait atteindre 71,3 millions, et plus de 78 millions d'ici 2021-2022.

En raison de l'augmentation constante du nombre de passagers partout au Canada, l'ACSTA doit impérativement assurer un niveau de service uniforme afin que le processus de contrôle soit efficient et que l'intégrité en soit protégée.

Le Budget de 2019 accordait une enveloppe de financement sur deux ans de 597 millions de dollars, soit 288 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020 et 309 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021, afin de continuer à protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien.

Les fonds supplémentaires alloués pour 2019-2020 permettront à l'ACSTA de viser un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement, et poursuivre la mise en œuvre du programme actuel de CNP amélioré.

## Gouvernance de l'ACSTA

Au début de l'exercice 2017-2018, le gouvernement du Canada a entrepris un examen du modèle de gouvernance de l'ACSTA, afin d'établir un modèle de financement plus durable et prévisible pour l'organisation. Depuis, l'ACSTA a collaboré de près avec le gouvernement et les intervenants – surtout Transports Canada – afin d'évaluer les diverses options de gouvernance qui faisaient l'objet d'un examen.

Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi qui permettrait à l'ACSTA de devenir une entité indépendante à but non lucratif. En avril 2019, le gouvernement du Canada a respecté son engagement en déposant la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, laquelle fait partie de la *Loi d'exécution du budget*. L'enveloppe de financement comprend également des ressources dédiées à cette fin pour aider Transports Canada au cours de cette transition.

En cette période de changement, la principale priorité de l'ACSTA sera de poursuivre la prestation d'excellents services de contrôle de sûreté tout en appuyant une transition harmonieuse.

## Déploiements d'ACSTA Plus

La nature évolutive de la sûreté de l'aviation exige que l'ACSTA s'améliore sans cesse par l'innovation et l'adaptation continues, ainsi que par un engagement envers l'excellence du service à la clientèle. ACSTA Plus incarne ces trois piliers qui forment ensemble un concept unique visant l'amélioration de l'expérience des passagers et l'amélioration de l'efficacité en matière de sûreté. À la fin de 2018-2019, 66 voies de contrôle ACSTA Plus avaient été déployées dans l'ensemble du Canada.

En décembre 2018, on a élaboré un plan de déploiement d'ACSTA Plus révisé. Étant donné qu'il s'agit d'une importante initiative de l'organisation, l'ACSTA continuera à déployer de nouvelles voies ACSTA Plus aux aéroports les plus fréquentés du Canada.



### Série *Des gens vrais*

En 2017-2018, à la suite de la mise en œuvre de l'engagement envers les passagers à l'égard du service à la clientèle, l'ACSTA a cerné le besoin de mener une campagne afin d'améliorer la perception du public à l'égard des agents de contrôle, ainsi que d'indiquer à ces agents de contrôle qu'elle reconnaît l'importance de leur travail et de leur professionnalisme.

Les objectifs de la campagne sont les suivants :

- ▶ améliorer la perception des passagers, des non-passagers et du public général à l'égard des agents de contrôle de l'ACSTA;
- ▶ indiquer aux agents de contrôle que l'ACSTA reconnaît l'importance de leur professionnalisme et de leurs efforts afin d'assurer la sûreté du transport aérien au Canada;
- ▶ améliorer la confiance du public à l'égard de l'ACSTA.

La campagne, appelée *Des gens vrais*, a été lancée en avril 2019 et comprend des photos et des vidéos des agents de contrôle aux huit aéroports de classe I du Canada. Des portraits de type affiche accompagnés de citations des agents de contrôle représentés seront installés aux aéroports où ils travaillent. De plus, des entrevues vidéo, dans lesquelles les agents de contrôle discutent de leur travail, leurs passions et leurs intérêts personnels, seront publiées sur le site Web de l'ACSTA et d'autres plateformes de médias sociaux tout au long de 2019-2020.



## Julie Gualtieri

*Coordinatrice, Services généraux  
et secrétariat de la société*

« Je travaille à l'ACSTA depuis 2007 et, à divers degrés, au Bureau du secrétariat de la société depuis 2013. Je fournis actuellement des services consultatifs au Secrétariat de la société sur des questions d'administration et de gouvernance, et j'agis comme intermédiaire entre le Conseil d'administration et la haute direction. Je collabore avec les diverses directions générales de l'ACSTA pour assurer une coordination étroite de la documentation relative aux produits livrables du Conseil, notamment l'approbation des grands projets de l'ACSTA au niveau du Conseil. L'exercice 2018-2019 a été particulièrement chargé, en partie grâce à l'intégration réussie de six nouveaux administrateurs, mais j'ai apprécié chaque minute. Le rythme rapide et les nouveaux défis ne sont que deux des nombreuses choses qui me motivent dans mon rôle. »



# GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

**L'ACSTA rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et est gouvernée par un Conseil d'administration composé de 11 membres nommés par le gouverneur en conseil. Deux des administrateurs sont nommés par l'industrie aérienne et deux autres par l'industrie aéroportuaire.**

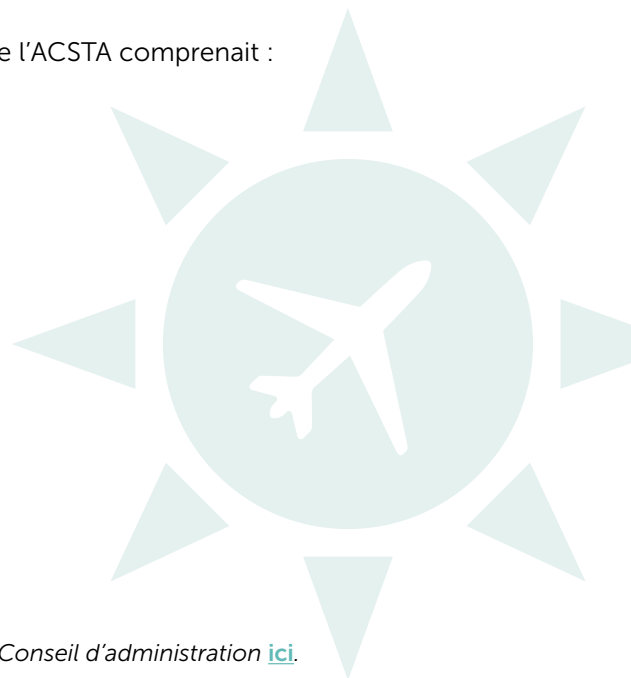
Le Conseil d'administration compte plusieurs responsabilités permanentes, dont les suivantes :

- ▶ rédiger, modifier ou abroger des règlements administratifs;
- ▶ approuver le plan d'entreprise de l'ACSTA aux fins de recommandation au ministre;
- ▶ surveiller 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 la société dans son plan d'entreprise annuel et protéger ses ressources en approuvant les rapports annuels, les budgets d'investissement et de fonctionnement et les nouvelles propositions importantes de projet.

En date du 31 mars 2019, le Conseil d'administration de l'ACSTA comprenait :

- ▶ Marguerite Nadeau, présidente
- ▶ Diane Trenn
- ▶ Jean-Philippe Brunet
- ▶ Melissa Coulson
- ▶ Sharon Duggan
- ▶ Patricia Kennedy
- ▶ Gilles Lalonde
- ▶ Taleeb Noormohamed
- ▶ William Restall
- ▶ Allan Rowe
- ▶ Penny Westman

*Il est possible de consulter les biographies des membres du Conseil d'administration [ici](#).*



En 2018-2019, 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 de fonctionnement et au plan financier figurant dans le Plan d'entreprise 2018-2019, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration a fourni une orientation à la haute direction de l'ACSTA relativement aux principaux risques auxquels l'organisation est confrontée, et a exercé une surveillance active des pratiques de gouvernance de l'ACSTA. Le Conseil d'administration a également surveillé les activités de programmes clés afin de favoriser un contrôle des passagers efficient et efficace. Les trois comités permanents aident le Conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités : le Comité d'audit, le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite et le Comité de stratégie.

## Réunion publique annuelle

---

Le 15 janvier 2019, l'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle. À l'occasion de cette réunion, Marguerite Nadeau, présidente du Conseil d'administration, a remercié les administrateurs Paul Benoit, Jean-Marc Dufour et Dora Koop de leur dévouement envers le Conseil et de l'encadrement qu'ils ont fourni à l'ACSTA durant leur mandat. Elle a également souligné les réalisations de l'ACSTA en 2018, dont la collaboration continue avec les administrations aéroportuaires en vue de poursuivre le déploiement des voies de contrôle ACSTA Plus. Dans une perspective d'avenir, le Conseil d'administration et la haute direction ont collaboré étroitement avec Transports Canada et le ministère des Finances Canada à l'examen du modèle de gouvernance de l'ACSTA. Le Conseil a supervisé d'autres initiatives importantes, notamment la prestation continue du programme de contrôle des non-passagers amélioré afin de respecter les obligations internationales et celles du vaste programme pluriannuel de recapitalisation du CBE de l'ACSTA.

Michael Saunders, président et chef de la direction, a abordé certaines réalisations de l'ACSTA en 2018, y compris le dépassement de l'objectif de niveau de service relatif au temps d'attente. Il a réitéré les propos de la présidente en ce qui concerne l'appui relatif à la poursuite du déploiement d'ACSTA Plus. M. Saunders a indiqué que la satisfaction générale des passagers, mesurée à l'aide des interrogations au passage trimestrielles, a atteint un record. Il a également discuté des efforts qu'il a consentis afin de renforcer les partenariats de l'organisation avec les intervenants de l'industrie de l'aviation, et a transmis les commentaires positifs qu'on émet des organisations partenaires de partout au pays et du monde entier à l'égard du rendement de l'ACSTA.

De plus, M. Saunders a présenté un aperçu des activités prévues et des attentes pour l'année 2019 et les suivantes. Il a évoqué l'essai de l'appareil de radioscopie à tomographie par ordinateur au contrôle préembarquement qu'a réalisé l'ACSTA à l'aéroport international de Winnipeg, et a noté que de telles améliorations technologiques seront essentielles pour gérer la croissance soutenue du nombre de passagers prévue au cours des prochaines années.

Une vidéo de la réunion comprenant les discours de la présidente du Conseil d'administration et du chef de la direction a été publiée sur le site Web de l'ACSTA. [Cliquez ici](#) pour visionner cette dernière. On a également invité le public à envoyer des questions et des commentaires par courriel.

## 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 du président 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. Ils reçoivent en outre le remboursement des dépenses liées aux déplacements, au logement et aux repas engagées dans le cadre de leurs tâches. Ces frais sont affichés chaque trimestre sur le site Web de l'ACSTA.

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 et/ou du comité. En 2018-2019, les comités se sont réunis 14 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 10 fois.

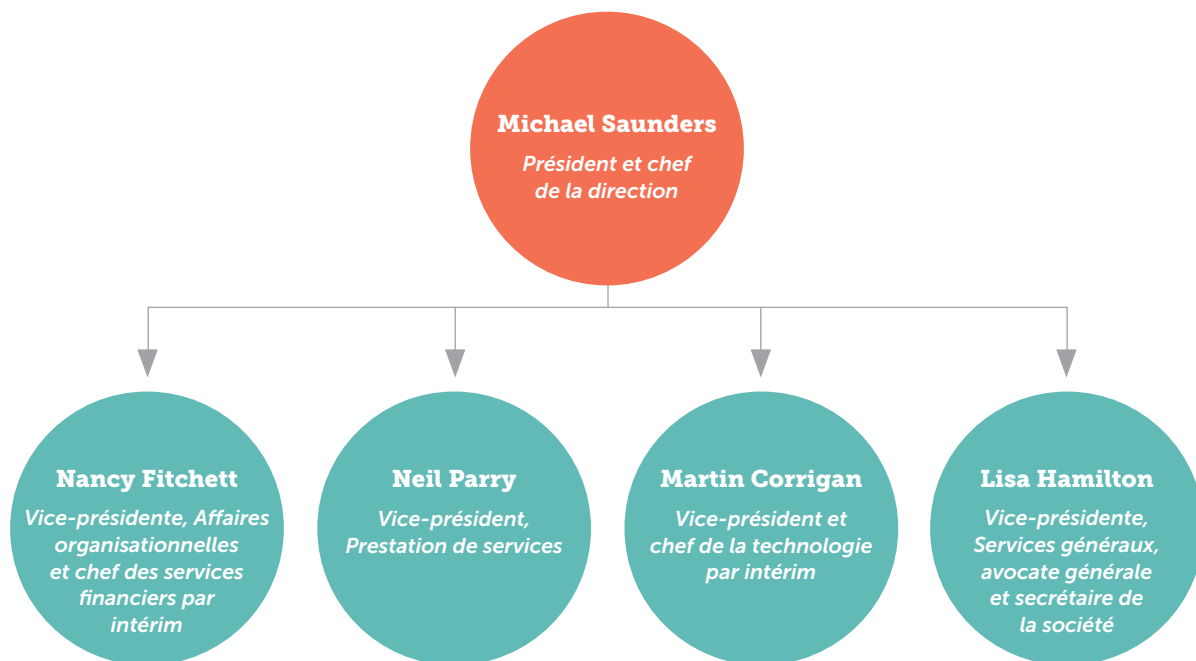
Membre du Conseil d'administration	Rémunération totale	Réunions du Conseil d'administration	Réunions des comités
Nadeau, Marguerite (présidente)	28 440 \$	10/10	14/14
Benoit, Paul *Son mandat a pris fin le 13-06-2018	3 636 \$	2/2	2/2
Brunet, Jean-Philippe	14 370 \$	9/10	6/8
Coulson, Melissa	14 955 \$	10/10	10/10
Duggan, Sharon	16 320 \$	10/10	10/10
Kennedy, Patricia	16 125 \$	10/10	10/10
Lalonde, Gilles	15 345 \$	10/10	10/10
Noormohamed, Taleeb	13 980 \$	9/10	10/10
Restall, William	14 955 \$	10/10	8/8
Rowe, Allan	15 540 \$	10/10	10/10
Souccar, Raf *Son mandat a pris fin le 21-03-2019	13 465 \$	7/10	6/8
Trenn, Diane *Nommée le 14-06-2018	15 219 \$	10/10	8/8
Westman, Penny *Nommée le 22-03-2019	125 \$	–	–

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et à la présidente s'élève à 182 475 \$ en 2018-2019, comparativement à 180 328 \$ en 2017-2018.



## Équipe de la haute direction de l'ACSTA

L'ACSTA est actuellement dirigée par le président et chef de la direction, Michael Saunders, nommé à titre intérimaire, jusqu'à ce que le gouvernement du Canada nomme un nouveau président et chef de la direction. Michael Saunders est secondé par une équipe de haute direction formée de quatre vice-présidents représentant chacun un portefeuille précis.



Pour obtenir plus d'information sur l'équipe de la haute direction de l'ACSTA, y compris les profils, veuillez visiter la section Équipe de la haute direction du [site Web de l'ACSTA](#).

## Divulgaration

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

L'ACSTA s'efforce d'offrir la meilleure expérience possible aux centaines de milliers de passagers qui franchissent quotidiennement ses points de contrôle. Le fait de servir les passagers dans la langue officielle de leur choix est non seulement une obligation de l'ACSTA en vertu de la *Loi sur les langues officielles*, mais aussi un élément clé de la prestation d'un excellent service à la clientèle. Ainsi, l'ACSTA est-elle déterminée à travailler dans les deux langues officielles dans les aéroports désignés bilingues et ses bureaux administratifs.

En 2018-2019, l'ACSTA a enregistré un taux de conformité moyen à l'échelle nationale de 94,6 % en ce qui concerne l'exigence d'assurer un service bilingue dans tous les aéroports désignés bilingues. L'Administration a contrôlé plus de 67 millions de passagers pendant cette période et n'a reçu que 24 plaintes liées aux langues officielles.

L'ACSTA demeure déterminée à promouvoir un milieu de travail bilingue. En 2018-2019, l'Administration a réalisé un programme pilote offrant des possibilités d'apprentissage supplémentaires aux employés qui souhaite améliorer leurs compétences dans les deux langues officielles ainsi que leur maîtrise de ses dernières.



Sylvain Monast, gestionnaire, Prestation de services  
Diane Gagnon, gestionnaire, Liaison avec les aéroports

## **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.

Du 1<sup>er</sup> avril 2018 au 31 mars 2019, l'ACSTA a reçu 15 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les trois demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a dû traiter 18 demandes en 2018-2019. Le nombre de pages traitées a diminué de 3 936 pages comparativement à l'année précédente, ce qui correspond à une diminution de 35 %.

En outre, l'ACSTA a reçu 63 demandes informelles en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* visant des documents d'information publiés antérieurement. Le nombre de demandes informelles traitées a diminué d'un comparativement à l'année précédente, ce qui correspond à une légère diminution de 1,6 %.



Brigitte Bellefeuille  
chef d'équipe, Rendement de contrôle



Kunal Bangia, conseiller régional, Conformité  
George Petrovic, chef régional, Technologies de contrôle  
Vernon Ramadhin, conseiller principal, Déploiement des programme

L'Administration a par ailleurs reçu 13 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* de la part d'autres ministères fédéraux (à propos de renseignements sur l'ACSTA contenus dans des documents qu'examinaient ces ministères).

Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu quatre demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, en plus d'une demande de l'année précédente qui n'avait pas encore été réglée. Quatre demandes ont été réglées au cours de l'exercice financier.

Au cours de la période visée par le présent rapport, une formation sur l'AIPRP a été offerte à 114 participants : 10 d'entre eux ont reçu une formation sur l'AIPRP, 48 ont reçu une formation sur la protection des renseignements personnels et 56 ont reçu une formation d'orientation. Des séances de formation spéciales sur des sujets variés ont également été offertes à certains employés au besoin.

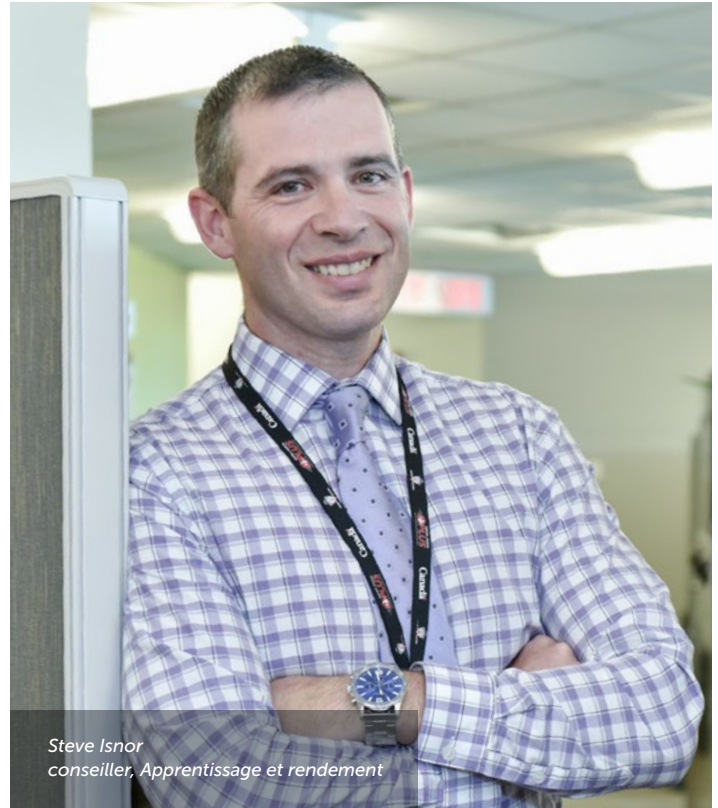
### ***Loi sur l'équité en matière d'emploi et Loi sur le multiculturalisme canadien***

L'ACSTA produit et présente un rapport annuel sur l'exécution de ses obligations relatives à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. En 2018-2019, l'Administration a intensifié ses activités en vue d'attirer, de conserver et de mobiliser un effectif inclusif et diversifié. Elle a notamment introduit des initiatives de formation spécialisée et a établi un cadre sur la diversité et l'inclusion. Le réseau pour la diversité et l'inclusion de l'ACSTA, qui est composé de représentants de l'effectif diversifié de l'Administration, a participé à l'élaboration du cadre. Ce cadre aidera à orienter la culture de l'organisation ainsi que l'élaboration d'indicateurs de rendement clés axés sur trois aspects de l'expérience des employés : l'acquisition de talents (recrutement), le perfectionnement professionnel et maintien en poste et la santé et le bien-être.





Dominic Cyrenne  
analyste, Administration des systèmes



Steve Isnor  
conseiller, Apprentissage et rendement

### ***Loi canadienne sur l'évaluation environnementale***

Au cours de l'exercice visé par ce rapport, l'ACSTA n'a pas participé à des projets qui ont eu ou auraient pu avoir des répercussions sur l'environnement, aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

### ***Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles***

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (LPFDAR), qui s'inscrit dans le cadre de l'engagement permanent du gouvernement du Canada à élaborer et à maintenir une culture d'intégrité dans l'ensemble de la fonction publique fédérale. L'ACSTA s'efforce de favoriser un milieu de travail où les droits individuels sont respectés et où l'intégrité personnelle n'est pas compromise.

L'ACSTA fait rapport annuellement au Bureau du dirigeant principal des ressources humaines sur les activités concernant les divulgations faites en vertu de la LPFDAR au sein de l'organisation, ainsi que sur toute activité de sensibilisation entreprise au cours de l'année pour informer les employés à propos de la LPFDAR et des mécanismes à leur disposition pour divulguer des actes répréhensibles.

En 2018-2019, aucune allégation ni divulgation n'a été transmise à l'ACSTA concernant des actes répréhensibles ou des requêtes en vertu de la LPFDAR.



Liana Gangasingh, gestionnaire, Prestation de services.  
Sandy Caletti, gestionnaire, Prestation de services.



# RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

**Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2019. 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 2019, 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 à jour au 6 juin 2019, 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.

## Conjoncture économique

---

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

### Perspectives économiques<sup>1</sup>

La croissance économique mondiale a légèrement augmenté, passant de 3,6 % en 2017 à un taux estimé de 3,7 % en 2018. Ce taux de croissance devrait diminuer à 3,2 % en 2019 et à 3,3 % en 2020 et en 2021. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 3,0 % en 2017 et 1,8 % en 2018 (estimatif), alors qu'il est projeté à 1,2 % en 2019, 2,1 % en 2020 et 2,0 % en 2021.

### Croissance du nombre de passagers et taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après de récentes projections, le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmentera de 5,2 % en 2019 par rapport à 2018, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir<sup>2</sup>.

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

En plus de l'augmentation du nombre de passagers, les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle continueront d'augmenter chaque année pendant toute la période restante des Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA), qui viennent à échéance le 31 mars 2022. Cela intensifie les pressions sur le budget des heures de contrôle de l'ACSTA.

<sup>1</sup> Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, janvier 2019 pour l'année 2017 et *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2019 pour les années 2018, 2019, 2020 et 2021.

<sup>2</sup> SNC Lavalin Inc. *February 2019 Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*.

## Risque de change

La valeur du dollar canadien a légèrement baissé en 2018-2019. Le taux de change moyen entre les dollars canadien et américain était de 0,76<sup>3</sup>, contre un taux moyen de 0,78<sup>3</sup> en 2017-2018.

L'ACSTA est exposée au risque de change, étant donné qu'elle planifie acheter un volume important de matériel et de services en dollar américain au cours des prochaines années. Si le dollar canadien devait s'affaiblir, le coût des transactions effectuées en dollar américain pourrait excéder les montants budgétés. L'ACSTA a une stratégie de couverture en place 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 canadien et américain. L'ACSTA continuera de surveiller les fluctuations du taux de change entre les dollars canadien et américain et appliquera sa stratégie de couverture en conséquence.

## 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 approuvé.

L'ACSTA continue d'être confrontée à des difficultés de toutes sortes découlant de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du nombre grandissant de passagers. Au cours des quatre dernières années, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada des fonds supplémentaires annuels afin d'atténuer ces pressions financières en attendant une solution de financement à long terme.

Le Budget de 2019 a accordé à l'ACSTA des fonds pour deux ans de 597 M\$ : 288 M\$ pour 2019-2020 et 309 M\$ pour 2020-2021, pour que l'ACSTA puisse continuer de protéger le public en assurant la sûreté des éléments essentiels du système de transport aérien. Les fonds additionnels pour 2019-2020 permettront à l'ACSTA de viser un niveau de service relatif au temps d'attente indiquant qu'en moyenne, sur une base annuelle, 85 % de tous les passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés aux aéroports de classe 1 et de maintenir son programme actuel de contrôle des non-passagers amélioré.

De plus, dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de permettre à l'ACSTA de devenir une entité indépendante à but non lucratif. À cette fin, l'enveloppe budgétaire prévoit aussi des ressources afin de soutenir le transfert.

<sup>3</sup> Banque du Canada, *Outil de consultation des taux de change quotidiens*.



## Conformité aux instructions

---

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu instruction du Gouverneur en conseil concernant la réforme des régimes de retraite (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) d'appliquer la directive donnée aux sociétés d'État faisant partie du portefeuille du ministre des Transports, dont l'ACSTA, de s'aligner sur l'orientation énoncée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition d'ajustement du ratio de partage des coûts des services rendus au cours de l'exercice employeur/employé à 50/50 avant le 31 décembre 2017.

En juillet 2015, l'ACSTA a été avisée qu'une exemption pouvait être accordée aux régimes de retraite pour lesquels on pouvait démontrer que la réforme du régime entraînerait une iniquité pour les membres du régime, ou des problèmes de recrutement et de maintien en poste. Après avoir reçu cet avis, l'ACSTA a débuté des travaux avec les actuaires externes de son régime de retraite pour préparer une analyse de cas et demander une exemption pour cause d'iniquité de la réforme pour les membres. Selon l'ACSTA, son analyse de cas démontre que la fermeture du régime de retraite à prestations déterminées en 2013 entraînerait un fardeau de partage des frais injuste pour les employés, et que le ratio de partage des frais devrait être calculé comme si le régime était ouvert aux nouveaux membres.

L'ACSTA a présenté la version définitive de son analyse de cas à Transports Canada en mai 2017, étant entendu qu'elle serait approuvée avant l'échéance fixée au 31 décembre 2017. En décembre 2017, Transports Canada a informé l'ACSTA que son analyse de cas ne serait pas approuvée avant l'échéance fixée en raison de retards de traitement. Transports Canada continue de travailler avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada en vue d'obtenir les approbations nécessaires, qui sont prévues au cours des prochains mois.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les taux de contribution des employés de l'ACSTA cadrent avec les objectifs décrits dans l'analyse de cas qui est en attente d'approbation.

## 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 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 surveille la progression de 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 écarts importants constatés à l'état du résultat global de l'exercice 2018-2019 par rapport à 2017-2018.

#### Points saillants financiers – État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)	2018-2019	2017-2018	Écart \$	Écart %
<b>Charges<sup>1</sup></b>				
Services de contrôle et autres coûts connexes	594 293 \$	542 662 \$	51 631 \$	9,5 %
Exploitation et entretien du matériel	42 258	38 995	3 263	8,4 %
Soutien des programmes et services généraux	88 764	84 423	4 341	5,1 %
Amortissement	64 151	58 948	5 203	8,8 %
<b>Total des charges</b>	<b>789 466</b>	<b>725 028</b>	<b>64 438</b>	<b>8,9 %</b>
<b>Autres charges (produits)</b>	<b>370</b>	<b>2 297</b>	<b>(1 927)</b>	<b>(83,9 %)</b>
<b>Performance financière avant les revenus et le financement public</b>	<b>789 836</b>	<b>727 325</b>	<b>62 511</b>	<b>8,6 %</b>
<b>Revenus</b>	<b>12 714</b>	<b>15 669</b>	<b>(2 955)</b>	<b>(18,9 %)</b>
<b>Financement public</b>				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	704 049	645 498	58 551	9,1 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	65 147	60 525	4 622	7,6 %
<b>Total du financement public</b>	<b>769 196</b>	<b>706 023</b>	<b>63 173</b>	<b>8,9 %</b>
<b>Performance financière</b>	<b>(7 926) \$</b>	<b>(5 633) \$</b>	<b>(2 293) \$</b>	<b>(40,7 %)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>6 760</b>	<b>(11 633)</b>	<b>18 393</b>	<b>158,1 %</b>
<b>Résultat global total</b>	<b>(1 166) \$</b>	<b>(17 266) \$</b>	<b>16 100 \$</b>	<b>93,2 %</b>

<sup>1</sup> Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 11 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2019.

## 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 représentent la plus importante dépense de l'ACSTA, soit approximativement 80,7 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2018-2019. Il s'agit de paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle ainsi que pour la formation et les besoins d'apprentissage récurrents qui s'imposent pour les agents. 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 aspects peuvent aussi influencer le nombre des heures de contrôle tels que 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. Des changements à la réglementation entraînent souvent des changements aux procédures de contrôle de l'ACSTA.

Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux ESCA conclues par l'ACSTA. Les ententes contiennent également un programme de performance en vertu duquel des primes de rendement sont versées aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement qui y sont précisés.

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 51,6 M\$ (9,5 %) en 2018-2019. Cette augmentation est principalement attribuable à l'achat d'heures de contrôle supplémentaires au coût approximatif de 31,2 M\$ et à l'augmentation annuelle du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle d'approximativement 14,7 M\$. L'augmentation est aussi attribuable à la hausse des coûts du programme de rendement qui ont totalisé 3,9 M\$ en raison de l'augmentation des heures de contrôle et de l'amélioration du rendement des fournisseurs de service de contrôle.

L'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées est principalement attribuable aux exigences de contrôle supplémentaires pour répondre à la hausse du nombre de passagers et aux changements opérationnels à certains aéroports. L'augmentation est également attribuable à la mise en place de mesures de sûreté accrues pour les appareils électroniques, entrées en vigueur en juillet 2017. Ces augmentations sont en partie compensées par une diminution des besoins relatifs au contrôle découlant de l'exemption aux points de CNP-aéronef qui est entrée en vigueur en juillet 2017, de même que par la réduction des besoins en heures de contrôle supplémentaires, tel qu'expliqué à l'item revenus ci-dessous.

## Exploitation et entretien du matériel

Les charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel sont liées à l'entretien du matériel et des systèmes de l'ACSTA et aux services de soutien, 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 d'achat 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 d'exploitation et d'entretien du matériel ont augmenté de 3,3 M\$ (8,4 %) en 2018-2019. L'augmentation est principalement attribuable aux coûts d'entretien et de pièces de rechange supplémentaires de 2,2 M\$, principalement pour le matériel des SDE existant dont les garanties deviennent périmées et aux coûts de l'entretien du nouveau matériel. L'augmentation s'explique également par les besoins de formation additionnels destinés au fournisseur de services d'entretien du matériel au coût de 1,2 M\$ afin de soutenir le déploiement en continue du nouveau matériel lié aux SDE à certains aéroports.

## 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, de la location des locaux pour l'administration centrale et les régions, des dépenses de bureau et informatiques et des services professionnels.

Les charges relatives au soutien des programmes et services généraux ont augmenté de 4,3 M\$ (5,1 %) en 2018-2019. La hausse est surtout attribuable à des dépenses de bureau et informatiques plus élevées de 2,8 M\$, principalement pour soutenir la gestion du cycle de vie de l'infrastructure de réseau informatique de l'ACSTA, et à des frais relatifs aux employés plus élevés de 2,3 M\$. Les frais relatifs aux employés ont augmenté en raison de la hausse des coûts des régimes à prestations définies résultant principalement d'une diminution du taux d'actualisation et d'une augmentation des coûts relatifs aux salaires et aux avantages sociaux.

## 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 a augmenté de 5,2 M\$ (8,8 %) en 2018-2019. La hausse est principalement due aux nouveaux déploiements de voies ACSTA Plus, aux modifications apportées à la durée d'utilité estimée de certaines pièces de matériel de CPE et du déploiement de matériel de CBE dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie des systèmes de CBE. La hausse a partiellement été compensée par l'extinction de l'amortissement du vieux matériel de CBE.



## Autres charges (produits)

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

Les autres charges (produits) ont diminué de 1,9 M\$ (83,9 %) en 2018-2019. La diminution est principalement due à un gain de change par rapport à une perte de change au cours de l'exercice précédent ainsi qu'à la radiation d'immobilisations corporelles, enregistrée au cours de l'exercice précédent, pour du matériel mis hors service à mesure que du nouveau matériel était déployé.

## Revenus

Les revenus proviennent surtout des services de contrôle supplémentaires et de produits financiers gagnés sur les soldes de trésorerie.

Les revenus ont diminué de 3,0 M\$ (18,9 %) en 2018-2019. La diminution s'explique principalement par l'achat d'un nombre moindre d'heures de contrôle supplémentaires, étant donné l'échéance de l'entente d'essai avec l'AAYVR en juin 2018. La diminution est aussi attribuable à des crédits fournisseurs sans effet sur la trésorerie enregistrés au cours de l'exercice précédent.

## Financement public

L'ACSTA finance ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral.

### 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 58,6 M\$ (9,1 %) en 2018-2019. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges au titre des services de contrôle et autres coûts connexes, des charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel et des frais de soutien des programmes et des services généraux, comme expliqué plus haut.

### 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 4,6 M\$ (7,6 %) en 2018-2019. Cette augmentation s'explique par l'augmentation de la charge d'amortissement, qui a été partiellement compensée par la radiation d'immobilisations corporelles, enregistrée dans l'exercice précédent, tel que discuté plus haut.

## Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués des gains (pertes) actuariels nets associés aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. Le gain net de 6,8 M\$ de 2018-2019 s'explique en grande partie par un gain de réévaluation de 3,6 M\$ résultant d'un taux de rendement effectif sur les actifs au titre des régimes plus élevé que le taux utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. Le gain net est aussi attribuable à un gain actuariel de 3,1 M\$ en lien avec les ajustements fondés sur l'expérience et les changements d'hypothèses démographiques.

En 2017-2018, la perte nette de 11,6 M\$ était attribuable principalement à une perte de réévaluation de 14,4 M\$ sur l'obligation au titre des prestations définies résultant de pertes relatives à la révision des hypothèses financières (surtout le taux d'actualisation et le taux d'augmentation de la rémunération). Cette perte a été en partie compensée par un gain de réévaluation de 2,7 M\$ résultant d'un taux de rendement effectif sur les actifs des régimes plus élevé que le taux utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses.

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 besoins en exploitation et 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'ACSTA tient compte de ses besoins de trésorerie à court terme conformément aux directives pertinentes du SCT.

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 2019	31 mars 2018	Écart \$
Trésorerie	4 007 \$	9 929 \$	(5 922) \$
Clients et autres débiteurs	145 490	136 506	8 984
Fournisseurs et autres créditeurs	(129 719)	(132 868)	3 149
Partie courante des retenues de garantie	(12 433)	(9 349)	(3 084)
Partie non courante des retenues de garantie	(7 767)	(4 338)	(3 429)

La trésorerie a diminué de 5,9 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 augmenté de 9,0 M\$ principalement en raison de la hausse du montant des crédits parlementaires à recevoir. Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 3,1 M\$ à cause du moment auquel les décaissements relatifs aux montants à payer aux fournisseurs ont été effectués. Les parties courante et non courante des retenues de garantie ont augmenté respectivement de 3,1 M\$ et de 3,4 M\$, surtout en raison des travaux de construction en cours dans le cadre du programme de recapitalisation du CBE.

## 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.

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'installations et d'intégration s'y rattachant. Les dépenses engagées pour le matériel non lié aux SDE portent principalement sur l'acquisition de matériel et de systèmes à l'appui des activités de contrôle, du programme de CIZR et de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation.

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 73,0 % du total de l'actif au 31 mars 2019. En 2018-2019, les dépenses en immobilisations ont totalisé 111,6 M\$. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE, de même qu'un résumé des grands projets d'immobilisations entrepris au cours de l'exercice.

### Dépenses en immobilisations

(en milliers de dollars canadiens)	2018-2019	2017-2018	Écart \$
Matériel lié aux SDE	103 613 \$	73 502 \$	30 111 \$
Matériel non lié aux SDE	8 003	2 921	5 082
<b>Total des dépenses en immobilisations</b>	<b>111 616 \$</b>	<b>76 423 \$</b>	<b>35 193 \$</b>

#### Matériel lié aux SDE :

- ▶ Déploiement en continu du système de CBE à trois niveaux doté de la technologie de tomodensitométrie (TDM) dans certains aéroports en appui au programme de recapitalisation du CBE.
- ▶ Mise en place de points de contrôle ACSTA Plus à l'aéroport international de Vancouver, à l'aéroport international d'Edmonton, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international Trudeau - Montréal, et à l'aéroport international Stanfield de Halifax.

#### Matériel non lié aux SDE :

- ▶ Développement d'un nouveau système d'inscription à la carte d'identité pour les zones réglementées dans le cadre du projet de gestion du cycle de vie.
- ▶ Gestion du cycle de vie et mise à niveau de divers systèmes et matériels utilisés dans l'infrastructure de réseau de l'ACTSA.

## Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés afin de verser 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<sup>er</sup> juillet 2013 et une composante à cotisations définies pour les employés embauchés depuis le 1<sup>er</sup> 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 2019	31 mars 2018	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	5 728 \$	5 030 \$	698 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(30 507)	(28 402)	(2 105)
<b>Passif net au titre des avantages du personnel</b>	<b>(24 779) \$</b>	<b>(23 372) \$</b>	<b>(1 407) \$</b>

Au 31 mars 2019, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position de capitalisation nette pour le RRE et le RRS de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actualisée du passif au titre des prestations définies de l'ARPD.

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 membres des régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, le nombre moyen estimé d'années de services qui restent aux salariés actifs, 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 10 des états financiers annuels audités.

L'augmentation de l'actif de 0,7 M\$ est surtout attribuable à un gain de réévaluation de 6,2 M\$ pour le RRE et le RRS de l'ACSTA, en partie compensée par les coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 5,5 M\$ les cotisations de l'ACSTA à ces régimes. L'augmentation du passif de 2,1 M\$ est attribuable aux coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 2,7 M\$ les cotisations de l'ACSTA, en partie compensées par un gain de réévaluation de 0,6 M\$ pour l'ARPD de l'ACSTA.

## Performance financière par rapport au plan d'entreprise

Le *Plan d'entreprise de 2018-2019 à 2022-2023* de l'ACSTA n'était pas encore déposé au Parlement pour approbation au moment de publier le présent rapport. Tant que ce plan ne sera pas déposé au Parlement et rendu public, l'ACSTA ne sera pas en mesure de présenter une analyse des écarts importants entre ses résultats financiers et ceux prévus dans son *Résumé du plan d'entreprise de 2018-2019 à 2022-2023*.



## Rapport sur l'utilisation des crédits parlementaires

### Dépenses d'exploitation

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

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

(en milliers de dollars canadiens)	2018-2019	2017-2018	Écart \$
<b>Performance financière avant les revenus et le financement public</b>	<b>789 836 \$</b>	727 325 \$	62 511 \$
<b>Revenus</b>	<b>(12 714)</b>	(15 669)	2 955
<b>Performance financière avant le financement public</b>	<b>777 122</b>	<b>711 656</b>	<b>65 466</b>
<b>Charges sans effet sur la trésorerie</b>			
Amortissement	(64 151)	(58 948)	(5 203)
Charges au titre des avantages du personnel <sup>1</sup>	(8 167)	(6 489)	(1 678)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(611)	(518)	(93)
Radiation d'immobilisations corporelles	(528)	(1 097)	569
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations <sup>2</sup>	(18)	(57)	39
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	153	53	100
Gain (perte) non monétaire sur conversion de devise constaté en performance financière	148	(140)	288
Avantages incitatifs à la location différés constatés en performance financière <sup>3</sup>	101	246	(145)
Crédits de fournisseurs sans effet sur la trésorerie	–	792	(792)
<b>Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation</b>	<b>704 049 \$</b>	<b>645 498 \$</b>	<b>58 551 \$</b>
<b>Autres éléments affectant le financement</b>			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks <sup>4</sup>	(976)	809	(1 785)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation</b>	<b>703 073 \$</b>	<b>646 307 \$</b>	<b>56 766 \$</b>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés grâce à des crédits parlementaires liés aux dépenses en immobilisations au cours des exercices antérieurs, mais qui ont été utilisés comme pièces de rechange et passés en charges au cours de l'exercice considéré, d'où l'élément de rapprochement.

<sup>3</sup> Les avantages incitatifs à la location différés sont des ajustements comptables sans effet sur la trésorerie qui servent à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris les réductions significatives du loyer, l'utilisation gratuite de parties communes et les améliorations locatives fournies sans frais. Les frais de location sont financés par les crédits au moment des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

<sup>4</sup> Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu. Ils sont financés par les crédits parlementaires lors de leur achat, ce qui crée un élément de rapprochement.

## Dépenses en immobilisations

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

### Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations

(en milliers de dollars canadiens)	2018-2019	2017-2018	Écart \$
Matériel lié aux SDE	103 613 \$	73 502 \$	30 111 \$
Matériel non lié aux SDE	8 003	2 921	5 082
<b>Total des acquisitions d'immobilisations</b>	<b>111 616 \$</b>	<b>76 423 \$</b>	<b>35 193 \$</b>
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	(172)	(59)	(113)
Ajout d'améliorations locatives sans effet sur la trésorerie	(141)	–	(141)
Ajustement non monétaire sur conversion de devise en lien avec des acquisitions d'immobilisations	(450)	20	(470)
Acquisitions sans effet sur la trésorerie provenant des crédits de fournisseurs	–	(792)	792
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations</b>	<b>110 853 \$</b>	<b>75 592 \$</b>	<b>35 261 \$</b>

# ÉTATS FINANCIERS

*Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*

Exercice clos le 31 mars 2019



# DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2019

Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). L'intégrité et l'objectivité des données dans ces états financiers relèvent de la responsabilité de 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 l'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* et 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'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 composé 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.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et exprime une opinion sur les états financiers. Le rapport de l'auditeur indépendant est présenté dans les pages suivantes.

*Le président et chef de la direction,*



**Michael Saunders**

Le 6 juin 2019

*La vice-présidente, Affaires organisationnelles  
et chef des services financiers par intérim,*



**Nancy Fitchett, CPA, CA**





## 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, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2019, 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2019, 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

#### *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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien;
- 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 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'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 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 le vérificateur général du Canada par intérim,



Etienne Matte, CPA, CA  
Directeur principal

Ottawa, Canada  
Le 6 juin 2019



# État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2019	2018
<b>Actifs</b>		
Actifs courants		
Trésorerie	4 007 \$	9 929 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	145 490	136 506
Stocks (note 5)	15 305	16 401
Charges payées d'avance	3 253	3 133
Actifs financiers dérivés (note 13)	495	360
	168 550	166 329
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	455 524	416 438
Immobilisations incorporelles (note 7)	15 715	8 665
Actif au titre des avantages du personnel (note 10)	5 728	5 030
Actifs financiers dérivés (note 13)	42	24
	477 009	430 157
<b>Total des actifs</b>	<b>645 559 \$</b>	<b>596 486 \$</b>
<b>Passifs et capitaux propres</b>		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 13)	129 719 \$	132 868 \$
Retenues de garantie (note 13)	12 433	9 349
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 9)	18 558	19 534
	160 710	161 751
Passifs non courants		
Retenues de garantie (note 13)	7 767	4 338
Avantages incitatifs à la location différés	482	442
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	469 732	424 026
Passif au titre des avantages du personnel (note 10)	30 507	28 402
	508 488	457 208
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(23 639)	(22 473)
<b>Total des passifs et des capitaux propres</b>	<b>645 559 \$</b>	<b>596 486 \$</b>

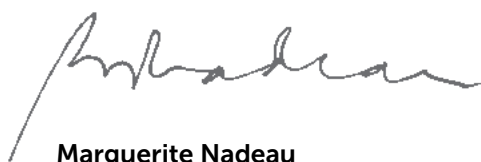
Éventualités (note 8) et accords contractuels (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

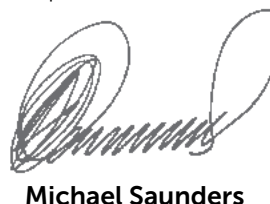
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 6 juin 2019 :

La présidente du Conseil,

Le président et chef de la direction,



**Marguerite Nadeau**



**Michael Saunders**

# État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2019	2018
<b>Charges</b>		
Contrôle préembarquement	443 997 \$	396 410 \$
Contrôle des bagages enregistrés	158 729	148 748
Contrôle des non-passagers	137 634	133 402
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 045	3 234
Services généraux	46 061	43 234
Total des charges (note 11)	789 466	725 028
<b>Autres charges (produits)</b>		
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	611	518
Radiation d'immobilisations corporelles	528	1 097
Charges financières	4	256
(Gain) perte de change	(620)	479
Gain net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	(153)	(53)
Total des autres charges (produits)	370	2 297
Performance financière avant les revenus et le financement public	789 836	727 325
<b>Revenus</b>		
Services de contrôle supplémentaires	11 726	13 924
Produits financiers	979	638
Revenus divers	9	852
Revenus de location	–	255
Total des revenus	12 714	15 669
<b>Financement public</b>		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 9)	704 049	645 498
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	65 147	60 525
Total du financement public	769 196	706 023
<b>Performance financière</b>	(7 926) \$	(5 633) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	6 760	(11 633)
Résultat global total	(1 166) \$	(17 266) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé
<b>Solde au 31 mars 2017</b>	(5 207) \$
Performance financière	(5 633)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(11 633)
<b>Solde au 31 mars 2018</b>	<b>(22 473) \$</b>

	Déficit accumulé
<b>Solde au 31 mars 2018</b>	(22 473) \$
Performance financière	(7 926)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	6 760
<b>Solde au 31 mars 2019</b>	<b>(23 639) \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2019	2018
<b>Flux de trésorerie liés aux :</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Performance financière	(7 926) \$	(5 633) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 6 et 11)	62 371	57 803
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel	8 167	6 489
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 7 et 11)	1 780	1 145
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	611	518
Radiation d'immobilisations corporelles	528	1 097
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	18	(735)
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	(65 147)	(60 525)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(153)	(53)
Avantages incitatifs à la location différés constatés dans la performance financière	(101)	(246)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 17)	30 570	(41 563)
	30 718	(41 703)
<b>Activités d'investissement</b>		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	87 292	77 409
Acquisition d'immobilisations corporelles	(117 867)	(60 697)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(6 096)	(1 359)
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	31	12
	(36 640)	15 365
Diminution de la trésorerie	(5 922)	(26 338)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	9 929	36 267
Trésorerie à la clôture de l'exercice	4 007 \$	9 929 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



# Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

## 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<sup>er</sup> avril 2002. L'ACSTA est une société d'État visée par la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Elle est 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 doit aussi veiller à ce que le contrôle soit exercé uniformément partout au Canada et exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'il détermine, peut lui conférer. 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 aéroport;
2. **CBE** – le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers pour prévenir l'embarquement d'articles interdits;
3. **CNP** – le contrôle aléatoire des non passagers et de leurs effets personnels, y compris les véhicules, qui pénètrent dans des zones réglementées des aéroports aux aéroports qui présentent les risques les plus élevés;
4. **Programme de CIZR** – le système qui utilise les données biométriques (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret aérien dans les petits aéroports où la capacité existe. 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.

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente de services de contrôle supplémentaires avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) afin de mettre à l'essai le principe de recouvrement des coûts au CPE pour la prestation de services de contrôle supplémentaires, en vigueur le 5 octobre 2014. Cette entente a été renouvelée annuellement par la suite. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'Administration de l'aéroport international de Vancouver (AAYVR), en vigueur le 26 juin 2017. Cette entente d'essai s'est terminée le 30 juin 2018. Transports Canada a récemment approuvé la prolongation de l'entente avec la GTAA jusqu'au 31 mars 2020, conformément aux autorisations accordées par le Projet de loi C-49.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

L'ACSTA a également conclu une entente avec l'Administration de l'aéroport de Muskoka relativement à l'acquisition de services de contrôle, pour une période de dix semaines commençant en juin 2019. L'ACSTA a reçu l'approbation définitive de Transports Canada.

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu instruction du Gouverneur en conseil concernant la réforme des régimes de retraite (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la LGFP d'appliquer la directive donnée aux sociétés d'État faisant partie du portefeuille du ministre des Transports, dont l'ACSTA, de s'aligner sur l'orientation énoncée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition d'ajustement du ratio de partage des coûts des services rendus au cours de l'exercice employeur/employé à 50/50 avant le 31 décembre 2017.

En juillet 2015, l'ACSTA a été avisée qu'une exemption pouvait être accordée aux régimes de retraite pour lesquels on pouvait démontrer que la réforme du régime entraînerait une iniquité pour les membres du régime, ou des problèmes de recrutement et de maintien en poste. Après avoir reçu cet avis, l'ACSTA a débuté des travaux avec les actuaires externes de son régime de retraite pour préparer une analyse de cas et demander une exemption pour cause d'iniquité de la réforme pour les membres. Selon l'ACSTA, son analyse de cas démontre que la fermeture du régime de retraite à prestations déterminées en 2013 entraînerait un fardeau de partage des frais injuste pour les employés, et que le ratio de partage des frais devrait être calculé comme si le régime était ouvert aux nouveaux membres.

L'ACSTA a présenté la version définitive de son analyse de cas à Transports Canada en mai 2017, étant entendu qu'elle serait approuvée avant l'échéance fixée au 31 décembre 2017. En décembre 2017, Transports Canada a informé l'ACSTA que son analyse de cas ne serait pas approuvée avant l'échéance fixée en raison de retards de traitement. Transports Canada continue de travailler avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada en vue d'obtenir les approbations nécessaires, qui sont prévues au cours des prochains mois.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les taux de contribution des employés de l'ACSTA cadrent avec les objectifs décrits dans l'analyse de cas qui est en attente d'approbation.

La Politique sur les dépenses de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements de l'ACSTA est conforme à l'instruction reçue (décret C.P. 2015-1114) 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 voyage, d'accueil, de conférences et d'événements soient harmonisées avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor en la matière de manière à respecter ses obligations légales.

L'ACSTA n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices 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 aux régimes de retraite.

# Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

## 2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes des IFRS, telles que publiées par le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) 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 de la direction.

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, étayées au besoin par une analyse effectuée en interne. Ces estimations et ces hypothèses ont été appliquées de la même manière qu'au cours des périodes antérieures et, à la connaissance de la direction, il n'y a pas d'engagements, d'événements ou d'incertitudes susceptibles d'affecter significativement la méthode 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 prospectivement dans la période où les changements se produisent, si les changements n'affectent que cette période, ou dans la période du changement et les périodes futures si les changements touchent à la fois la période où ils surviennent et les périodes à venir.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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

- ▶ note 3 (e), note 3 (g), 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 les nouvelles technologies et les attentes relatives à la période de service des actifs. Des changements aux estimations de la durée d'utilité affecteraient les charges 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 de l'interne et de l'externe 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 (k) et note 10 – 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 de croissance de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux. Pour avancer ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché, et l'expertise de ses actuaires. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des 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 10.

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

- ▶ note 3 (g) et note 7 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont formés 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 conditions de capitalisation sont respectées, tel qu'il est expliqué à la note 3 (g). Des changements aux jugements posés par la direction affecteraient la valeur comptable des immobilisations incorporelles ainsi que leur amortissement dans l'avenir.



## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### ► note 3 (l) et note 8 – Provisions et éventualités

Des jugements sont formés 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'inscrire une provision, la direction pose des hypothèses sur le montant des sorties de fonds, sur la probabilité qu'ils se produisent et sur le moment où ils se produiront. 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 la manière dont la direction de l'ACSTA entend régler l'obligation sont autant de facteurs susceptibles d'affecter les hypothèses. Des changements à ces hypothèses affecteraient l'inscription de la provision et la performance financière.

### ► note 3 (m) – 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.

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 du client. Lorsqu'elle effectue cette évaluation à la passation d'un contrat avec un client, l'ACSTA tient compte de facteurs tels que les résultats de la vérification du crédit du client, ses antécédents de crédit et sa propre capacité de 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 administrations aéroportuaires est de fournir des services de contrôle des passagers supplémentaires. Le contrôle consiste en différentes activités, dont aucune individuellement ne procure un avantage à l'administration aéroportuaire. Toutes les activités sont des intrants qui forment l'extrant des services de contrôle supplémentaires. Par conséquent, l'ACSTA a déterminé que la promesse contenue dans le contrat, qui est la prestation des services de contrôle supplémentaires pendant la durée du contrat, constitue une obligation de prestation.

La contrepartie attendue pour les services de contrôle est variable en raison de sa nature et exige que deux jugements déterminants soient portés pour pouvoir déterminer le calendrier de comptabilisation des produits :

- (i) la méthode utilisée pour évaluer la mesure dans laquelle une 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 services, elle est répartie entre les tranches de temps et comptabilisée au fur et à mesure que les services sont rendus au client.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (c) Adoption de nouvelles normes internationales d'information financière (IFRS)

#### (i) IFRS 9, *Instruments financiers*

Au 1<sup>er</sup> avril 2018, l'ACSTA a adopté la norme IFRS 9, *Instruments financiers*. La norme en vigueur remplace ses versions antérieures et met un terme au projet visant à remplacer la norme IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. Elle établit un modèle logique de classement et d'évaluation des actifs et des passifs financiers, un modèle unique et prospectif de dépréciation basé sur les « pertes de crédit attendues » et une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture. L'IFRS 9 modifie aussi significativement d'autres normes traitant des instruments financiers, telle l'IFRS 7, *Instruments financiers : informations à fournir*.

L'ACSTA a appliqué l'IFRS 9 de manière rétrospective. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence sur la performance financière, le résultat global total ou le déficit accumulé.

Le tableau qui suit illustre le classement des actifs financiers et des passifs financiers de l'ACSTA à la suite de l'adoption de l'IFRS 9 :

<b>Instruments financiers</b>	<b>Classement selon l'IAS 39</b>	<b>Classement selon l'IFRS 9</b>
Trésorerie	Prêts et créances	Coût amorti
Débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires	Prêts et créances	Coût amorti
Actifs financiers dérivés	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais du résultat net
Fournisseurs et autres créditeurs	Autres passifs financiers	Coût amorti
Retenues de garantie	Autres passifs financiers	Coût amorti
Passifs financiers dérivés	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais du résultat net

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

Le 1<sup>er</sup> avril 2018, l'ACSTA a adopté la norme IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Cette norme a été publiée afin de remplacer l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires* et l'IAS 11, *Contrats de construction* ainsi que de nombreuses autres interprétations ayant trait aux produits. La norme établit les principes que l'entité doit appliquer pour présenter des informations utiles aux utilisateurs des états financiers concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant d'un contrat conclu avec un client.

L'ACSTA a appliqué l'IFRS 15 de manière rétrospective. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence sur la performance financière, le résultat global total ou le déficit accumulé. Des informations étoffées portant sur l'utilisation d'estimations et de jugements portés sont fournies à la note 3(b).

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (d) Stocks

Les stocks sont composés de pièces de rechange acquises pour l'entretien du matériel, d'uniformes d'agents de contrôle et de CIZR. Ils sont comptabilisés au moindre du coût et de leur valeur 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.

### (e) 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, des plateformes et d'autres structures requises pour relier le matériel de contrôle aux infrastructures aéroportuaires existantes.

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 la date de fin d'exercice 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 sont comptabilisés dans la performance financière et sont déterminés en faisant la différence entre le produit obtenu de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (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 matériel électronique	5 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 révisées au moins une fois par année.

### (f) Actifs destinés à la vente

L'ACSTA classe ses immobilisations corporelles comme étant destinées à la vente lorsque leur valeur comptable sera recouvrée principalement au moyen d'une vente plutôt que par une utilisation continue. Cette condition s'observe seulement lorsque l'actif est disponible à la vente immédiate dans son état actuel, et que la vente est hautement probable. Un actif destiné à la vente est évalué au plus faible de sa valeur comptable ou de la juste valeur diminuée des coûts de vente. Un actif classé comme étant destiné à la vente n'est plus amorti.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (g) 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 frais 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.

### (h) 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 identifiable d'actifs qui génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.



# Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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. Plutôt, 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 son ensemble. 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.

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 restantes sont revues et des ajustements à l'amortissement sont comptabilisés sur une base prospective, si nécessaire.

## (i) Contrats de location

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

## (j) Instruments financiers

### (i) Instruments financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie et les comptes clients se rapportant aux services de contrôle supplémentaires. Les autres débiteurs ne sont pas classés comme actifs financiers non dérivés parce que ce ne sont pas des droits contractuels, mais plutôt le résultat de dispositions statutaires des gouvernements provinciaux et fédéraux.

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.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

À chaque date de clôture, l'ACSTA évalue, de manière prospective, les pertes de crédit attendues sur les actifs financiers évalués au coût amorti. Pour les comptes clients, l'ACSTA applique la méthode simplifiée de l'IFRS 9 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 au titre des 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 aux flux de trésorerie générés par l'actif sont perçus, arrivent 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 précisées au contrat sont exécutées, annulées ou qu'elles expirent.

### (ii) Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme conclus par l'ACSTA pour 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 à la juste valeur par le biais du résultat net. Ces instruments financiers dérivés 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 total. L'ACSTA décomptabilise un instrument financier dérivé au règlement de cet instrument.

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

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (k) 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 l'excédent ou le déficit réel 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. La valeur actualisée de l'obligation au titre des avantages futurs est ensuite établie en appliquant un taux d'actualisation déterminé à la fin de la période, puis constatée sur la période au cours de laquelle l'employé rendra des services, déterminée actuariellement, selon 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 sous forme 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 réévaluations.

Le coût des services est calculé séparément pour chaque régime en utilisant la méthode des unités de crédit projetées, et des évaluations actuarielles sont établies aux fins de la comptabilisation 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, à l'exclusion des coûts de gestion des actifs, sont inclus dans le coût des services. Les coûts de gestion des actifs sont déduits du rendement des actifs des régimes.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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 comme frais relatifs aux employés dans la performance financière.

La réévaluation des régimes à prestations définies comprend les écarts actuariels (gains ou pertes), le rendement des actifs des régimes (à l'exclusion des intérêts) et l'effet de toute variation 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 produira pas d'avantages économiques futurs en ce qui concerne les coûts des services futurs. Ces avantages économiques futurs sont possibles en vertu des conditions des régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA, lesquels lui permettent de suspendre ses cotisations lorsque certains seuils de capitalisation sont atteints.

La réévaluation des régimes à prestations définies est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global et ajoutée directement au déficit accumulé sans être reclassée 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.

### (iii) Indemnités de cessation d'emploi

Des indemnités de cessation d'emploi sont versées 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 l'entité 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 l'exercice, le passif est calculé en actualisant la valeur de l'obligation.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (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 sont comptabilisés en charges au fur et à mesure que les services correspondants sont rendus. Un passif est comptabilisé au poste Fournisseurs et autres créditeurs au 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 effectuée.

### (l) Provisions et éventualités

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

Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière. Un tel passif peut venir d'une incertitude quant à l'existence d'un montant à payer, ou représenter un passif existant dont le règlement n'est pas probable. Dans de rares cas, un tel passif peut découler du fait que le montant ne peut être évalué de manière fiable. Un passif est comptabilisé lorsque son existence est confirmée par un événement survenant plus tard, 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.

### (i) Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA reçoit des réclamations de 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 juridique actuelle 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 plus de 12 mois après la période considérée, la provision est déterminée en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés selon un taux qui reflète les évaluations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.



## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (ii) Coûts de démantèlement

Des obligations sont à prévoir pour l'ACSTA au titre du traitement écoresponsable de la sortie de matériel de contrôle et de la remise en état, à la fin du bail, de locaux loués, selon les modalités convenues. Dans la mesure où il est probable que ces obligations génèrent 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.

## (m) Produits

### (i) Services de contrôle supplémentaires

Les produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients de l'ACSTA proviennent des services de contrôle supplémentaires fournis aux aéroports selon le principe du recouvrement des coûts. Un contrat pour des services de contrôle supplémentaires existe lorsqu'il est probable que la contrepartie sera recouvrée, que le contrat a une substance commerciale, que les droits aux services de contrôle supplémentaires 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 des services de contrôle supplémentaires 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 donnés. Une mesure fondée sur le temps écoulé est utilisée pour mesurer l'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 des services de contrôle supplémentaires. 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 le service de contrôle supplémentaire représente 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 et sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel ils sont gagnés.

### (iii) Revenus de location

Les revenus de location sont liés à la sous-location d'espaces de bureau à l'administration centrale et sont comptabilisés selon le mode linéaire sur la durée du contrat de sous-location.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (n) 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 comptabilisé en tant que charges les coûts liés à ce que les subventions sont censées compenser.

Les crédits liés aux charges 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 qui s'y rattachent sont engagées. Les crédits utilisés pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles sont comptabilisés en tant que financement public différé lié aux dépenses en immobilisations et amortis selon la même base que les immobilisations connexes.

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

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

### (o) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location ont trait à une période de réduction considérable du loyer, une période d'occupation gratuite des aires communes et des allocations pour améliorations locatives des locaux loués. Le total des avantages incitatifs à la location est différé et comptabilisé en déduction des charges au titre des contrats de location simple sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

### (p) Charges financières

Les charges financières comprennent principalement les charges d'intérêts et sont comptabilisées dans la performance financière de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

### (q) 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 2019

## (r) Modifications comptables à venir

Au 31 mars 2019, le Conseil des normes comptables internationales a publié la nouvelle norme comptable applicable suivante, mais non encore en vigueur pour l'ACSTA.

### (i) IFRS 16, *Contrats de location*

L'IFRS 16 établit les principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet. La norme fournit un modèle unique pour le preneur, qui doit comptabiliser les actifs au titre des droits d'utilisation et les obligations locatives pour tous les contrats de location, à moins que la durée soit de douze mois ou moins ou que le bien sous-jacent soit de faible valeur. Les bailleurs continuent de classer les contrats de location entre contrats de financement et contrats simples, l'approche de comptabilité pour le bailleur étant substantiellement inchangée par rapport à celle de la norme qui l'a précédée, l'IAS 17, *Contrats de location*. La nouvelle norme entre en vigueur pour les exercices ouverts le ou à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

L'ACSTA a choisi l'application rétrospective modifiée comme méthode de transition à l'IFRS 16; par conséquent, les chiffres des exercices antérieurs ne seront pas retraités. De plus, l'ACSTA a choisi d'enregistrer ses actifs au titre des droits d'utilisation en se basant sur les obligations locatives correspondantes. L'incidence sur l'état de la situation financière sera importante, avec l'ajout des actifs au titre des droits d'utilisation et des obligations locatives correspondantes d'environ 25 960 \$, établis selon les taux d'emprunt marginaux à la date de première application. Des informations à fournir plus étoffées sont aussi requises par la nouvelle norme.

L'IFRS 16 offre un choix d'approches communément appelées «mesures de simplification». L'ACSTA a choisi d'appliquer les mesures de simplification suivantes :

- ▶ les dispositions de l'IFRS 16 ne seront pas appliquées aux contrats de location dont la durée est de 12 mois ou moins ou dont le bien sous-jacent est de faible valeur;
- ▶ les composantes non locatives ne seront pas séparées des composantes locatives pour la classe d'actif espaces de bureau. L'ACSTA comptabilisera plutôt chaque composante locative et toute composante non locative associée comme une seule composante locative. L'ACSTA séparera les composantes non locatives pour sa classe d'actif centre de données et, par conséquent, les comptabilisera séparément.

L'ACSTA a choisi d'appliquer les mesures de simplification suivantes à la transition :

- ▶ les dispositions de l'IFRS 16 ne seront pas appliquées à certains contrats qui se terminent dans les 12 mois suivant la date de première application. L'ACSTA comptabilisera ces contrats de la même manière que pour des contrats à court terme;
- ▶ l'ACSTA ne réévaluera pas à la date de première application si un contrat est ou contient un contrat de location, tel qu'il a été déjà établi en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4, *Déterminer si un accord contient un contrat de location*.

# Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

## (s) Reclassement de l'information comparative

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2018, l'ACSTA a changé la présentation de la portion courante des retenues de garantie à l'état de la situation financière en raison de leur importance. Ils étaient auparavant inclus dans le poste Fournisseurs et autres créditeurs. Ce changement a entraîné le reclassement d'un montant de 9 349 \$ du poste Fournisseurs et autres créditeurs au 31 mars 2018 au poste courant Retenues de garantie à l'état de la situation financière et aux notes 13 (b) et 17.

## 4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2019	31 mars 2018
Crédits parlementaires	131 926 \$	121 399 \$
TPS et TVH à recouvrer	9 142	10 435
TVP à recouvrer	2 447	2 306
Services de contrôle supplémentaires	1 975	2 267
Autre	–	99
	145 490 \$	136 506 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients sont de 30 jours. Au 31 mars 2019 et au 31 mars 2018, aucun montant inclus dans les clients et autres débiteurs n'était en souffrance. L'ACSTA a toujours perçu ses comptes clients en entier. Pour plus d'informations sur le risque de crédit de l'ACSTA, voir la note 13 (c)(i).

## 5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2019	31 mars 2018
Pièces de rechange	13 843 \$	13 879 \$
Uniformes	1 149	1 779
CIZR	313	743
	15 305 \$	16 401 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 6 407 \$ (5 241 \$ en 2018) ont été passés en charges. Ce total comprend un montant de 105 \$ (346 \$ en 2018) au titre de la dépréciation des stocks, de même qu'un montant de 13 \$ (70 \$ en 2018) correspondant à une reprise de dépréciations antérieures.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 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
<b>Coût</b>									
Solde au 31 mars 2017	125 283 \$	747 167 \$	20 345 \$	5 329 \$	27 203 \$	30 \$	9 929 \$	69 472 \$	1 004 758 \$
Entrées	15 810	19 055	1 196	59	680	–	87	38 177	75 064
Sorties	(1 133)	(95 365)	(974)	–	(441)	–	–	–	(97 913)
Radiations	(524)	(981)	(1 240)	(1 403)	(2 609)	–	(25)	(123)	(6 905)
Reclassements	5 434	19 927	527	454	2 081	–	11	(28 434)	–
Solde au 31 mars 2018	144 870 \$	689 803 \$	19 854 \$	4 439 \$	26 914 \$	30 \$	10 002 \$	79 092 \$	975 004 \$
Solde au 31 mars 2018	144 870 \$	689 803 \$	19 854 \$	4 439 \$	26 914 \$	30 \$	10 002 \$	79 092 \$	975 004 \$
Entrées	13 261	8 515	(16)	88	673	118	639	79 531	102 809
Sorties	(3 216)	(32 871)	(1 744)	–	(392)	–	(19)	–	(38 242)
Radiations	(963)	(1 192)	–	(88)	(446)	(19)	(66)	(95)	(2 869)
Reclassements	5 424	55 250	297	36	1 485	–	57	(62 572)	(23)
Solde au 31 mars 2019	159 376 \$	719 505 \$	18 391 \$	4 475 \$	28 234 \$	129 \$	10 613 \$	95 956 \$	1 036 679 \$
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde au 31 mars 2017	77 884 \$	484 912 \$	10 825 \$	3 724 \$	17 873 \$	30 \$	8 602 \$	– \$	603 850 \$
Amortissement	11 370	40 492	1 649	637	3 285	–	370	–	57 803
Sorties	(1 130)	(94 791)	(974)	–	(441)	–	–	–	(97 336)
Radiations	(360)	(871)	(484)	(1 402)	(2 609)	–	(25)	–	(5 751)
Solde au 31 mars 2018	87 764 \$	429 742 \$	11 016 \$	2 959 \$	18 108 \$	30 \$	8 947 \$	– \$	558 566 \$
Solde au 31 mars 2018	87 764 \$	429 742 \$	11 016 \$	2 959 \$	18 108 \$	30 \$	8 947 \$	– \$	558 566 \$
Amortissement	13 398	43 663	1 572	536	2 663	13	526	–	62 371
Sorties	(3 211)	(32 092)	(1 745)	–	(392)	–	(19)	–	(37 459)
Radiations	(594)	(1 177)	55	(88)	(434)	(19)	(66)	–	(2 323)
Solde au 31 mars 2019	97 357 \$	440 136 \$	10 898 \$	3 407 \$	19 945 \$	24 \$	9 388 \$	– \$	581 155 \$
<b>Valeurs comptables</b>									
Au 31 mars 2018	57 106 \$	260 061 \$	8 838 \$	1 480 \$	8 806 \$	– \$	1 055 \$	79 092 \$	416 438 \$
Au 31 mars 2019	62 019 \$	279 369 \$	7 493 \$	1 068 \$	8 289 \$	105 \$	1 225 \$	95 956 \$	455 524 \$



## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

En 2011-2012, l'ACSTA a lancé un programme de recapitalisation sur dix ans pour la conversion de ses systèmes de CBE dans certains aéroports au Canada. En conséquence, l'ACSTA prévoit que la durée d'utilité de certains appareils de CBE différera de l'estimation initiale. La durée d'utilité des actifs qui seront sortis en raison de la conversion pourrait être réduite, tandis que celle des actifs qui continueront d'être utilisés après la conversion pourrait être prolongée. À part ce qui est indiqué ci-après, la durée d'utilité résiduelle exacte de ces actifs n'est pas connue pour le moment, et ce, pour plusieurs facteurs, notamment la nécessité de poursuivre l'élaboration de plans détaillés et les négociations en cours avec les administrations aéroportuaires qui sont susceptibles d'entraîner des modifications concernant le calendrier et l'étendue des conversions. Au fur et à mesure que les incertitudes entourant ces facteurs seront levées, l'ACSTA examinera les durées d'utilité résiduelles des actifs concernés et toute révision d'estimation sera constatée de manière prospective.

Au cours de l'exercice, la durée d'utilité estimée de matériel de CBE lié au programme de recapitalisation, et de certaines pièces de matériel de CPE a été rajustée en fonction de leurs dates de démantèlement prévues. Le changement d'estimation comptable a eu pour effet d'augmenter la charge d'amortissement de l'exercice de 1 370 \$. Cette augmentation a été compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations.

Aucune perte de valeur ou reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée pour les exercices clos le 31 mars 2019 ou le 31 mars 2018.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 7. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels créés à l'interne	Logiciels en développement	Total
<b>Coût</b>				
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Entrées	451	–	908	1 359
Radiations	(68)	–	–	(68)
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Entrées	4 633	288	3 886	8 807
Radiations	(30)	(2 285)	–	(2 315)
Reclassements	23	2 550	(2 550)	23
Solde au 31 mars 2019	9 120 \$	20 208 \$	4 577 \$	33 905 \$
<b>Amortissement cumulé</b>				
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	– \$	17 648 \$
Amortissement	287	858	–	1 145
Radiations	(68)	–	–	(68)
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	– \$	18 725 \$
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	– \$	18 725 \$
Amortissement	697	1 083	–	1 780
Radiations	(30)	(2 285)	–	(2 315)
Solde au 31 mars 2019	4 005 \$	14 185 \$	– \$	18 190 \$
<b>Valeurs comptables</b>				
Au 31 mars 2018	1 156 \$	4 268 \$	3 241 \$	8 665 \$
Au 31 mars 2019	5 115 \$	6 023 \$	4 577 \$	15 715 \$

Aucun montant n'a été passé en charges au titre de la radiation d'immobilisations incorporelles au cours des exercices clos le 31 mars 2019 ou le 31 mars 2018.

Aucuns frais de recherche et développement n'ont été passés en charges au cours des exercices clos le 31 mars 2019 ou le 31 mars 2018.

# Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

## 8. Provisions et éventualités

### (a) Provisions

Plusieurs réclamations, contrôles et poursuites ont été revendiqués ou entrepris contre l'ACSTA. En raison de leur nature, les montants connexes comportent une incertitude inhérente, et le dénouement de chaque affaire n'est pas toujours prévisible. Les provisions sont déterminées d'après le résultat d'analyses internes, de consultations auprès d'experts externes en la matière et les renseignements disponibles au moment de la préparation des états financiers.

Aucune provision n'a été comptabilisée au 31 mars 2019 et au 31 mars 2018.

### (b) Éventualités

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

#### (i) Réclamations et poursuites judiciaires

Au cours de l'exercice précédent, une administration aéroportuaire a avisé l'ACSTA qu'elle avait reçu un avis de cotisation de l'Agence du revenu du Canada pour ne pas avoir perçu la TVH auprès de l'ACSTA pour des ententes de financement liées à des projets d'intégration, ainsi qu'à de l'entretien. L'ACSTA a soumis un avis d'opposition en collaboration avec l'administration aéroportuaire et est d'avis qu'il est plus probable qu'improbable que l'avis d'opposition soit accueilli favorablement. S'il s'avère que c'est le cas, l'ACSTA pourra récupérer la totalité des sommes versées à ce titre.

L'ACSTA a conclu des ententes de financement similaires avec d'autres administrations aéroportuaires qui pourraient donner lieu à des cotisations de la part d'administrations fiscales. Même si l'ACSTA estime qu'il est improbable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour ces autres ententes de financement, il y a un risque qu'elle soit obligée de payer d'autres cotisations si ces autres administrations aéroportuaires font l'objet d'un contrôle fiscal et que l'Agence du revenu du Canada maintient sa position. Le montant maximal des flux de trésorerie non actualisés pouvant être nécessaire pour régler ce passif éventuel est estimé à 20 950 \$ (17 140 \$ au 31 mars 2018), qui sera compensé par des taxes à recouvrer dont le montant est estimé à 9 980 \$ (8 580 \$ au 31 mars 2018), pour un montant net de 10 970 \$ (8 560 \$ au 31 mars 2018). Ces montants n'ont pas été comptabilisés dans les états financiers.

#### (ii) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de pièces de matériel de SDE dans les aéroports partout au Canada, dont certaines contiennent des matières dangereuses, ainsi que pour la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer en vertu de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2019-2020 et 2028-2029 (entre 2018-2019 et 2028-2029 en 2018) est estimé à 3 760 \$ (3 695 \$ en 2018).

### 9. Financement public différé

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

	31 mars 2019	31 mars 2018
<b>Financement public différé lié aux charges d'exploitation</b>		
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 534 \$	18 725 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	703 073	646 307
Crédits parlementaires comptabilisés comme financement public pour les charges d'exploitation	(704 049)	(645 498)
Solde à la clôture de l'exercice	18 558 \$	19 534 \$
<b>Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations</b>		
Solde à l'ouverture de l'exercice	424 026 \$	408 959 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	110 853	75 592
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(65 147)	(60 525)
Solde à la clôture de l'exercice	469 732 \$	424 026 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	488 290 \$	443 560 \$

Se reporter à la note 12 pour plus d'information au sujet du financement public.

### 10. 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 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 en vertu 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.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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 calculées en fonction du salaire moyen des cinq meilleures années consécutives ouvrant droit à la pension et elles 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 ou à temps partiel nommés pour une période indéterminée sont admissibles à l'ARPD.

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

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés engagés 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 verser des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires afin de financer le coût des prestations. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires appariées à différents niveaux par l'employeur selon le nombre d'années de service. Les obligations financières de l'ACSTA se limitent à verser des cotisations s'appariant 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, les risques liés à la longévité, les risques liés aux demandes d'indemnisation et les risques liés 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 augmenté également les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par la *Loi 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 2020. 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 2019

### (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 à l'état de la situation financière se présente comme suit :

	RRE		RRS		ARPD	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<b>Juste valeur des actifs des régimes</b>						
Solde à l'ouverture de l'exercice	195 976 \$	183 250 \$	6 639 \$	6 420 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	6 913	6 906	232	241	–	–
Frais administratifs	(250)	(250)	(15)	(15)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gain de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	3 604	2 694	20	31	–	–
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	3 928	4 010	34	26	216	205
Cotisation des membres des régimes	3 378	3 368	34	26	–	–
Prestations payées et transferts	(6 295)	(4 002)	(102)	(90)	(216)	(205)
Solde à la clôture de l'exercice	207 254 \$	195 976 \$	6 842 \$	6 639 \$	– \$	– \$
<b>Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies</b>						
Solde à l'ouverture de l'exercice	192 630 \$	166 630 \$	4 955 \$	3 998 \$	28 402 \$	24 292 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 974	8 197	70	69	1 849	1 646
Charges d'intérêts	7 101	6 579	176	152	1 055	969
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Gains) pertes de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	(835)	(192)	(16)	–	(583)	–
Pertes actuarielles dues à des changements dans les hypothèses financières	–	13 666	–	622	–	1 700
(Gains) pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(1 630)	(1 616)	(72)	178	–	–
<i>Autres</i>						
Cotisations des membres des régimes	3 378	3 368	34	26	–	–
Prestations payées et transferts	(6 295)	(4 002)	(102)	(90)	(216)	(205)
Solde à la clôture de l'exercice	203 323 \$	192 630 \$	5 045 \$	4 955 \$	30 507 \$	28 402 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	3 931 \$	3 346 \$	1 797 \$	1 684 \$	(30 507) \$	(28 402) \$

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

	31 mars 2019	31 mars 2018
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	3 931 \$	3 346 \$
RRS	1 797	1 684
	5 728	5 030
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(30 507)	(28 402)
	(30 507)	(28 402)
Avantages du personnel – passif net à la clôture de l'exercice	(24 779) \$	(23 372) \$

### (d) Coûts des avantages du personnel

Les coûts des avantages du personnel pour les exercices clos le 31 mars sont les suivants :

	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<b>Coûts (produits) des prestations définies comptabilisés dans la performance financière</b>								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 974 \$	8 197 \$	70 \$	69 \$	1 849 \$	1 646 \$	10 893 \$	9 912 \$
Frais administratifs	250	250	15	15	–	–	265	265
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	7 101	6 579	176	152	1 055	969	8 332	7 700
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(6 913)	(6 906)	(232)	(241)	–	–	(7 145)	(7 147)
Coût (produits) des prestations définies	9 412 \$	8 120 \$	29 \$	(5) \$	2 904 \$	2 615 \$	12 345 \$	10 730 \$
<b>Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global</b>								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	3 604 \$	2 694 \$	20 \$	31 \$	– \$	– \$	3 624 \$	2 725 \$
Gains (pertes) actuariels	2 465	(11 858)	88	(800)	583	(1 700)	3 136	(14 358)
Réévaluation des régimes à prestations définies	6 069 \$	(9 164) \$	108 \$	(769) \$	583 \$	(1 700) \$	6 760 \$	(11 633) \$

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

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<i>Fonds d'investissement</i>						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	31 155 \$	28 748 \$	1 149 \$	1 072 \$	32 304 \$	29 820 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	–	–	1 399	1 353	1 399	1 353
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	83 390	78 922	1 258	1 273	84 648	80 195
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	72 268	68 623	–	–	72 268	68 623
Immobilier	20 182	9 993	–	–	20 182	9 993
Autres	–	9 690	–	–	–	9 690
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	–	–	3 036	2 941	3 036	2 941
<i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	259	–	–	–	259	–
<b>Total des actifs à la clôture de l'exercice</b>	<b>207 254 \$</b>	<b>195 976 \$</b>	<b>6 842 \$</b>	<b>6 639 \$</b>	<b>214 096 \$</b>	<b>202 615 \$</b>

La juste valeur de tous les titres de capitaux propres, titres de créance, titres immobiliers et autres titres 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 de l'obligation au titre des prestations 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 2019

### (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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<i>Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme						
Exercice suivant	3,75 %	5,50 %	3,75 %	5,50 %	3,75 %	5,50 %
Exercices subséquents	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %
Inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité <sup>1</sup>	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %
Inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
<i>Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :</i>						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					6,00 %	6,25 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,50 %	4,50 %
Année d'atteinte du taux ultime					2025	2025

<sup>1</sup> Table de mortalité des retraités canadiens, échelle B

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2019, 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 %	(47 103) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	64 184
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	13 675
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(12 055)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	38 074
Diminution du taux d'inflation	1 %	(30 303)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	6 558
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(6 623)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	8 618
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(6 310)

L'analyse de sensibilité n'illustre peut-être pas la variation réelle de l'obligation 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 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 selon le principe de la continuité de l'exploitation ou celui de la solvabilité, les organismes de réglementation exigent que des cotisations spéciales soient versées sur une certaine période.

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.



## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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 2017	31 décembre 2018
RRS	31 décembre 2017	31 décembre 2018
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 2020 totaliseront 7 036 \$, soit 3 785 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 251 \$ 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 2020 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime ces versements à 228 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

Au 31 mars 2019, la duration moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 22,8 ans (23,3 ans en 2018), de 19,0 ans (19,0 ans en 2018) et de 24,3 ans (24,3 ans en 2018).

### (h) Frais relatifs aux employés

Le tableau suivant détaille les frais relatifs aux employés pour les exercices clos le 31 mars :

	2019	2018
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	49 859 \$	49 211 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	12 345	10 730
Régimes de retraite à cotisations définies	540	478
Indemnités de cessation d'emploi	273	343
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	63 017 \$	60 762 \$

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 11. Charges

L'état du résultat global présente les charges d'exploitation par activité de programme. Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation par type pour les exercices clos le 31 mars :

	2019	2018
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	585 665 \$	534 553 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	5 602	5 768
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	3 026	2 341
	594 293	542 662
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	39 831	37 629
Formation et certification	1 567	412
CIZR	860	954
	42 258	38 995
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	63 017	60 762
Frais de bureau et frais informatiques	7 666	4 808
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	6 371	6 597
Contrats de location simple	5 991	6 407
Autres frais administratifs	4 576	4 463
Communications et sensibilisation du public	1 143	1 386
	88 764	84 423
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	62 371	57 803
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 780	1 145
	64 151	58 948
	789 466 \$	725 028 \$

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

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 12. Financement public

Les crédits parlementaires pour les exercices clos le 31 mars sont les suivants :

	2019	2018
Budget principal des dépenses	586 158 \$	584 584 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	276 650	176 100
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations – demande approuvée	(16 772)	(1 217)
Total des crédits parlementaires votés	846 036	759 467
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours <sup>1</sup>	(26 118)	(36 038)
Crédits parlementaires inutilisés	(5 992)	(1 530)
Total des crédits parlementaires utilisés	813 926 \$	721 899 \$

<sup>1</sup> Le report de fonds en cours au 31 mars 2018 a été approuvé au cours de l'exercice clos le 31 mars 2019.

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations des exercices clos le 31 mars sont les suivants :

	2019	2018
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 9)	703 073 \$	646 307 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 9)	110 853	75 592
Total des crédits parlementaires utilisés	813 926 \$	721 899 \$

### 13. 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 supplémentaires, des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues de garantie courantes correspond approximativement à leur valeur comptable étant donné la nature actuelle 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 prix 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 pour l'actif ou le passif.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

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 au 31 mars sont les suivantes :

	31 mars 2019		31 mars 2018	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés <sup>1</sup>	537 \$	537 \$	384 \$	384 \$
Instruments financiers évalués au coût amorti				
Retenues de garantie non courantes <sup>2</sup>	7 767 \$	7 767 \$	4 338 \$	4 338 \$

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

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

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux au cours des exercices clos le 31 mars 2019 et le 31 mars 2018.

### 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 prix 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 que celle-ci 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 du 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 relatifs aux fournisseurs et autres créiteurs, libellés en \$ US et l'équivalent en \$ CA.

	\$ US	\$ CA
31 mars 2019	5 310 \$	7 088 \$
31 mars 2018	5 193	6 699

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 354 \$ (335 \$ en 2018).

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (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.

La valeur comptable des fournisseurs et autres créiteurs et des retenues de garantie 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 2019
Fournisseurs et autre créiteurs	113 668 \$	16 051 \$	– \$	129 719 \$
Retenues de garantie	11 584	849	7 767	20 200
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2018
Fournisseurs et autre créiteurs	106 468 \$	26 400 \$	– \$	132 868 \$
Retenues de garantie	9 349	–	4 338	13 687

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2018.

### (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. Tel que requis, l'ACSTA établit une provision au titre des pertes de crédit qui correspondent aux pertes de crédit pour la durée de la vie des débiteurs.

L'ACSTA est exposée au risque de crédit au regard de sa trésorerie, des comptes clients pour les services de contrôle supplémentaires et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2019 et au 31 mars 2018 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.



## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (i) Services de contrôle supplémentaires

Avant d'accorder du crédit à un nouveau client, l'ACSTA fait un examen en bonne et due forme de son dossier de crédit pour déterminer sa solvabilité et les modalités appropriées. Cette évaluation passe par une agence de notation du crédit externe. 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.

Au 31 mars 2019, les comptes clients de l'ACSTA sont concentrés auprès d'un seul client de services de contrôle supplémentaires, la GTAA. Ce client n'est pas considéré comme représentant un risque élevé de défaillance. L'ACSTA ne prévoit pas que des changements défavorables dans les conditions économiques ou commerciales réduisent la capacité de ce client à s'acquitter de ses obligations. L'ACSTA a aussi la capacité de cesser la prestation de services dans un délai de 30 jours s'il arrivait que la situation financière et les circonstances de l'entreprise de ce client changent.

La probabilité que l'ACSTA ne puisse pas percevoir ses comptes clients en entier est faible. À la lumière des antécédents de perception et des pratiques de surveillance continue du crédit qu'applique l'ACSTA, la perte de crédit attendue pour la durée de la vie au titre des comptes clients de l'ACTSA ne serait pas importante. Par conséquent, l'ACSTA n'a pas enregistré de provision au titre des pertes de crédit au 31 mars 2019 et au 31 mars 2018. Elle continuera de surveiller ses comptes clients en portant attention à tout changement de circonstances.

### (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 sur le plan économique une exposition au risque de change soient négociés avec des contreparties dont la cote de crédit est égale ou supérieure à celle des grandes banques canadiennes. À cette fin, l'ACSTA a deux contreparties satisfaisant à ce critère auprès desquelles elle effectue toutes ses opérations de couverture du risque de change.

	31 mars 2019		31 mars 2018	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme <sup>1</sup>	28 206 \$	28 743 \$	42 018 \$	42 402 \$

<sup>1</sup> Les taux varient entre 1,2674 et 1,3327 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 4 avril 2019 au 7 mai 2020.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 14. Accords contractuels

#### (a) Accords non liés aux contrats de location

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 sont assortis de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de mettre fin aux contrats, à sa discrétion et sans pénalité. Les accords les plus 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 restant, sans les taxes applicables, de ces accords contractuels :

	31 mars 2019	31 mars 2018
Exploitation	1 626 045 \$	2 228 761 \$
Immobilisations	111 938	122 149
Total	1 737 983 \$	2 350 910 \$

#### (b) Contrats de location

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

	31 mars 2019	31 mars 2018
1 an au plus	6 876 \$	6 945 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	17 836	22 260
Plus de 5 ans	531	–
Total	25 243 \$	29 205 \$

Le contrat de location simple non résiliable le plus important de l'ACSTA concerne les locaux à bureau à l'administration centrale. Le contrat de location actuel expire le 30 novembre 2022. Les modalités de ce contrat prévoient des incitatifs à la location et une option de prolongation du bail pour cinq années supplémentaires après le 30 novembre 2022 selon le taux en vigueur sur le marché à ce moment là et selon les mêmes modalités. Il n'y a aucun autre droit de prolongation du bail au-delà du 30 novembre 2027.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### 15. Transactions entre parties liées

L'ACSTA a conclu les transactions 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.

Le tableau suivant résume les transactions entre l'ACSTA et ses parties liées pour les exercices clos le 31 mars :

	2019	2018
Exploitation		
Produits	769 196 \$	706 023 \$
Charges	18 862	15 864
Immobilisations		
Matériel de CBE	630	–

Les produits provenant des transactions avec les parties liées représentent les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges présentées ci-dessus pour l'exercice clos le 31 mars 2019 comprennent 17 919 \$ (14 867 \$ en 2018) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Les soldes suivants relatifs aux parties liées sont inclus dans les clients et autres débiteurs ainsi que dans les fournisseurs et autres créditeurs à l'état de la situation financière :

	31 mars 2019	31 mars 2018
Montants à recevoir des parties liées	141 068 \$	131 933 \$
Montants à payer aux parties liées	(1 394)	(1 134)
Montants à recevoir des parties liées nets	139 674 \$	130 799 \$

À la fin de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances de 131 926 \$ (121 399 \$ en 2018) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice et non reçus à la fin de l'exercice, et des créances de 9 142 \$ (10 435 \$ en 2018) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges.

## Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2019

### (b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2019, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les 11 membres (11 en 2018) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2018) de l'équipe de la haute direction.

La rémunération des membres du Conseil d'administration et des autres principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 mars se détaille comme suit :

	2019	2018
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	1 526 \$	1 806 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	325	308
	1 851 \$	2 114 \$

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 2019 ou le 31 mars 2018.

### (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 10. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.

## 16. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la 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 SCT, 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 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 2019 et le 31 mars 2018.

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 2019

### 17. 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 :

	2019	2018
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	14 577 \$	(41 584) \$
Diminution (augmentation) des stocks	1 096	(672)
Augmentation des charges payées d'avance	(120)	(137)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	15 993	21
(Diminution) augmentation du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(976)	809
	30 570 \$	(41 563) \$

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 23 561 \$ (1 817 \$ en 2018) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 19 142 \$ (9 884 \$ en 2018) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

### 18. Budget 2019 et la Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté

Dans le cadre du Budget 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de permettre à l'ACSTA de devenir une entité indépendante à but non lucratif. En avril 2019, la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* a été déposée dans le cadre du projet de loi C-97. Si elle est adoptée, la loi permettra à l'ACSTA de vendre ses actifs et passifs et de transférer ses opérations de contrôle à la nouvelle entité.

Aucun échéancier n'a encore été établi en lien avec les négociations, la vente éventuelle ou le transfert des opérations.

Cette annonce ne vient pas modifier le mandat actuel de l'ACSTA. L'ACSTA continuera de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal des activités dans un avenir prévisible.



# GLOSSAIRE

<b>SSCE</b>	Système de sûreté des cartes d'embarquement : système d'automatisation du processus de validation des cartes d'embarquement, doté de dispositifs de balayage, d'analyse et de validation du contenu informationnel des codes à barres.
<b>Les huit aéroports les plus fréquentés du Canada</b>	En ordre alphabétique : aéroport international de Calgary, aéroport international d'Edmonton, Halifax (aéroport int. Stanfield), Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier), Toronto (aéroport international Lester-B.-Pearson), aéroport international de Vancouver, et aéroport international de Winnipeg (aéroport international James-Armstrong-Richardson).
<b>Les 28 principaux aéroports du Canada</b>	Comprennent les aéroports les plus fréquentés énumérés ci-dessus, de même que les aéroports suivants (en ordre alphabétique) : Charlottetown, aéroport int. de Fredericton, aéroport int. de Gander, Iqaluit, Kelowna, aéroport int. de London, aéroport int. du Grand Moncton, Prince-George, Québec (aéroport int. Jean-Lesage), aéroport int. de Regina, Saint John, aéroport int. de St. John's, Saskatoon (aéroport int. John-G.-Diefenbaker), Sudbury, aéroport int. de Thunder Bay, aéroport du centre-ville de Toronto (Billy-Bishop), aéroport int. de Victoria, aéroport int. de Whitehorse, aéroport int. de Windsor, et Yellowknife.
<b>Aéroports de classe I</b>	Désigne les aéroports énumérés à l'annexe 1 du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i> . Ces aéroports ont un volume annuel de passagers supérieur à un million de personnes ou comportent un degré élevé de risques ou de menaces.
<b>Aéroports de classe II</b>	Désigne les aéroports énumérés à l'annexe 2 du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i> . Ces aéroports présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : <ul style="list-style-type: none"><li>• un volume annuel de passagers qui dépasse 200000 personnes;</li><li>• un degré de risques ou de danger moyen;</li><li>• est l'aéroport principal d'une capitale provinciale ou territoriale;</li><li>• est une escale de vols internationaux se dirigeant vers des aéroports de classe I ou II.</li></ul>
<b>Aéroports de classe III</b>	Désigne les aéroports énumérés à l'annexe 3 du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i> . Ces aéroports mènent des activités commerciales planifiées, mais ils présentent un volume de passagers et un risque inférieurs à ceux des autres classes d'aéroports.
<b>DTE</b>	Détection de traces d'explosifs
<b>DMOM</b>	Détecteur à main d'objets métalliques
<b>OACI</b>	Organisation de l'aviation civile internationale : le Canada est membre de cette organisation, qui rassemble les États et les organisations clés de l'industrie pour déterminer quels sont les secteurs de priorité stratégique, élabore les politiques et les normes, coordonne la surveillance mondiale et les initiatives d'analyse et de rapport, et offre une aide ciblée et le renforcement des capacités.
<b>IFRS</b>	Normes internationales d'information financière
<b>PNE</b>	Procédures normalisées d'exploitation : consignes destinées aux agents de contrôle sur la manière d'effectuer un contrôle conformément aux mesures de contrôle de sûreté de Transports Canada.
<b>Voyageurs dignes de confiance</b>	Les voyageurs dignes de confiance font l'objet d'une vérification de leurs antécédents pour assurer qu'ils sont des passagers à faible risque. Les détenteurs d'une carte Nexus peuvent déjà utiliser les voies réservées aux voyageurs dignes de confiance, mais le gouvernement fédéral et l'ACSTA ont élargi la définition de voyageur digne de confiance afin d'inclure aussi les détenteurs d'une carte Global Entry, les membres d'équipage en uniforme, les détenteurs d'une CIZR qui voyagent ainsi que les membres des forces armées américaines et canadiennes.
<b>PDM</b>	Portique de détection de métal