



ACSTA
RAPPORT ANNUEL 2018

La version française du présent Rapport annuel est fournie uniquement à titre de traduction. En cas de divergence, d'incompatibilité, d'inexactitude, d'ambiguïté ou de contradiction entre le libellé de la version française et le libellé de la version anglaise du présent Rapport annuel, il conviendra de privilégier le libellé de la version anglaise.

The French version of this Annual Report is provided for translation purposes only. In the case of any discrepancy, inconsistency, inaccuracy, ambiguity or contradiction between the wording of the French version and the wording of the English version of this Annual Report, the wording of the English version shall prevail.

LA SATISFACTION GÉNÉRALE
DES PASSAGERS A ATTEINT
UNE PROPORTION DE

86 %

EN 2017-2018

112

POINTS DE
CONTRÔLE

89

AÉROPORTS
DÉSIGNÉS DANS
L'ENSEMBLE DU
CANADA

274

VOIES DE
CONTRÔLE
STANDARD

7 700

AGENTS DE
CONTRÔLE AU
CANADA

41

VOIES DE
CONTRÔLE
ACSTA PLUS

UN TOTAL DE
66,3

MILLIONS DE
PASSAGERS
CONTRÔLÉS EN
2017-2018

VOLUME DE PASSAGERS AUX POINTS DE CONTRÔLE DE L'ACSTA

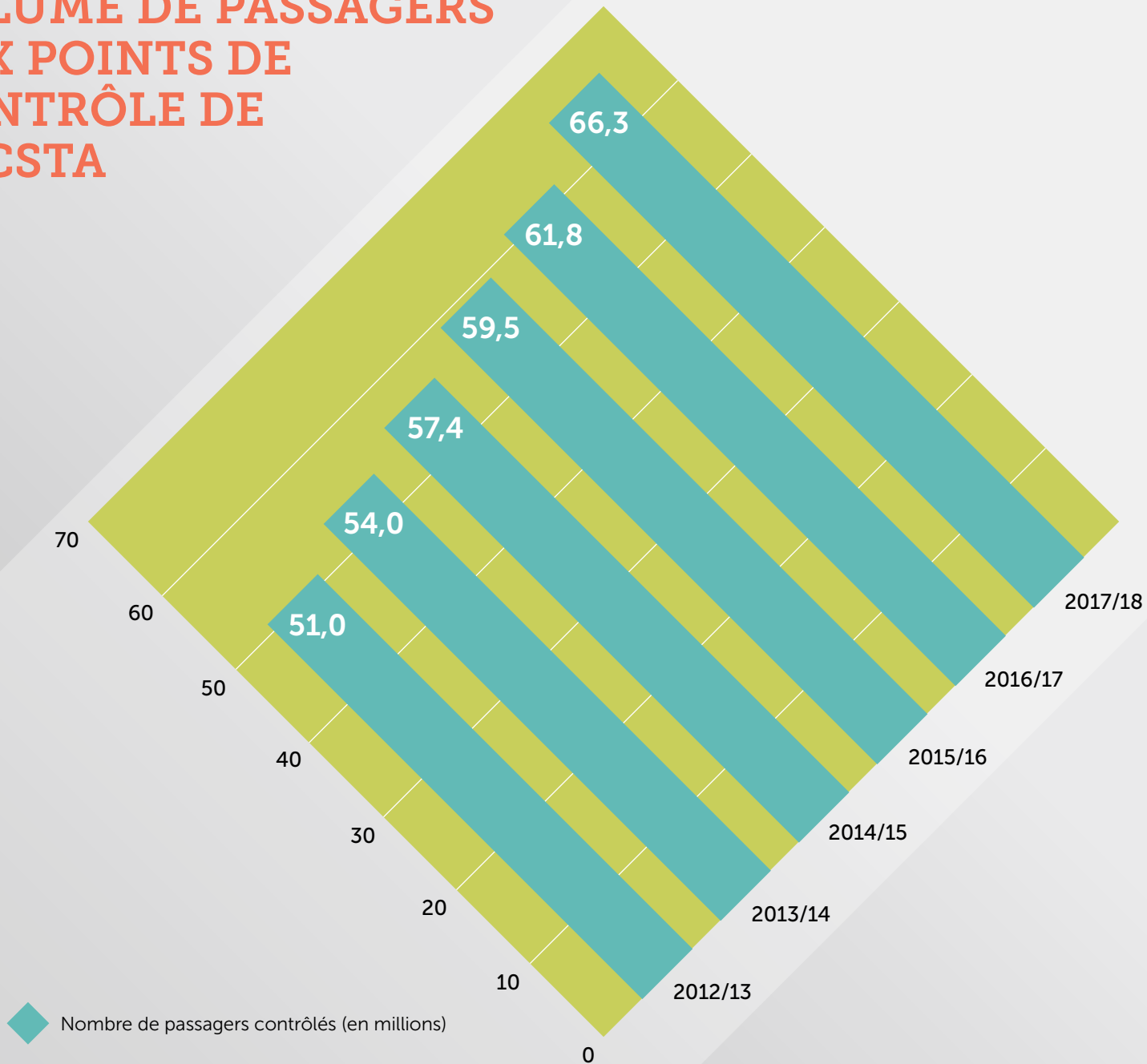


TABLE DES MATIÈRES

6	Profil de l'organisation
8	L'ACSTA en détail
9	Principales responsabilités de l'ACSTA
10	Activités obligatoires
11	Message de notre présidente du Conseil d'administration
13	Message de notre président et chef de la direction
15	Points saillants de l'année
16	Environnement opérationnel
21	Risques
28	Rapport sur les résultats
53	Préparer l'avenir
56	Gouvernance d'entreprise
62	Divulgateion
66	Rapport de gestion
81	États financiers
139	Glossaire





PROFIL DE L'ORGANISATION



PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie à titre de société d'État mandataire le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est entièrement 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 est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien, tels qu'ils ont été désignés par le gouvernement du Canada.

VISION

La vision de l'ACSTA consiste à faire preuve d'excellence dans la sûreté du transport aérien, un objectif que l'on atteindra grâce à notre service, notre capital humain et nos partenariats.

Notre service : nous faisons en sorte d'offrir la meilleure expérience possible aux passagers, tout en apportant une valeur ajoutée aux Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources.

Notre capital humain : nous sommes dévoués et engagés, et nous réussissons grâce au travail d'équipe.

Nos partenariats : nous collaborons avec nos partenaires pour créer des occasions d'améliorations et d'avantages mutuels.



L'ACSTA EN DÉTAIL



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.

Les principales responsabilités remplacent des éléments de l'Architecture d'alignement des programmes (AAP) précédemment présentés dans le présent rapport, et se retrouveront également dans la base d'information du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) à compter de l'exercice 2018-2019.

Étant donné que le mandat de l'ACSTA est très précis, l'organisation a défini ci-dessous une seule responsabilité principale, telle qu'elle l'a soumise au gouvernement du Canada le 30 juin 2017.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

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 d'un contrôle préembarquement, d'un contrôle des bagages enregistrés, d'un contrôle des non-passagers et de programmes 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)

Aux points de contrôle des aéroports partout au pays, des agents effectuent un contrôle de sûreté des passagers et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare.

Les agents de contrôle utilisent tout un éventail de technologies et de procédures pour contrôler les passagers et leurs effets personnels afin de les empêcher de transporter des articles interdits au-delà du point de contrôle.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Les agents de contrôle utilisent un équipement spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers, afin d'empêcher que des articles interdits, comme des explosifs, ne soient transportés à bord.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Aux points d'accès aux zones réglementées partout au pays, les non-passagers sont sélectionnés de façon aléatoire pour être contrôlés par les agents de contrôle. Les non-passagers désignent notamment les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des compagnies aériennes, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des services aéroportuaires. Depuis 2014, l'ACSTA a amélioré son programme pour y intégrer le contrôle des véhicules qui pénètrent les zones réglementées de l'aérodrome à certains aéroports.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, 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 de l'aéroport.

De plus, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada (TC) pour effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports, lorsque la capacité existe. Chacune de ces activités obligatoires est effectuée de façon efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public, comme l'exige la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACSTA)*.

MESSAGE DE NOTRE PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Marguerite Nadeau
Présidente du Conseil
d'administration

Voilà que ma première année à titre de présidente du Conseil se termine. Je suis heureuse de dire que j'ai déjà eu le privilège d'échanger avec bon nombre d'intervenants et de partenaires de l'ACSTA de partout au pays. J'ai participé à des conférences du Conseil des aéroports du Canada et du Conseil national des lignes aériennes du Canada pendant lesquelles, en compagnie des autres membres du Conseil, j'ai rencontré des représentants de divers aéroports et transporteurs aériens. Il est essentiel d'établir et de maintenir ces relations, puisque la réalisation du mandat de l'ACSTA demande l'entière collaboration de ceux qui font partie intégrante du système d'aviation du Canada.

Bien entendu, le gouvernement fédéral est le principal partenaire de la réussite de l'ACSTA. En 2017-2018, le Conseil a continué de superviser le travail de l'ACSTA réalisé en étroite collaboration avec Transports Canada dans le but d'obtenir un financement à long terme, stable et durable sur le plan opérationnel afin de relever les défis actuels et permanents de l'Administration. L'augmentation du volume de passagers et les changements que subit l'industrie de l'aviation exercent des pressions financières dont il faut constamment tenir compte. Nous collaborons également avec Transports Canada et le ministère des Finances alors qu'ils examinent le modèle de gouvernance de l'ACSTA. Nous attendons la décision que le gouvernement prendra au sujet de cette importante question.

À l'interne, le Conseil a continué d'assurer la supervision stratégique des opérations de l'ACSTA de la dernière année, qui comprend des initiatives comme le déploiement continu des voies et points de contrôle ACSTA Plus aux quatre aéroports les plus achalandés du Canada, la poursuite et l'expansion des essais de contrôle supplémentaire et le projet de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés. Les efforts investis dans ces secteurs continuent de susciter des commentaires positifs de la part des partenaires de l'ACSTA dans la communauté aéroportuaire.

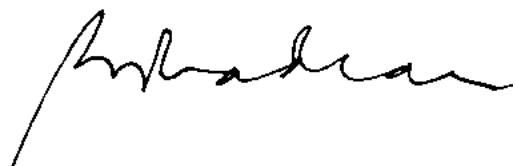
Je suis particulièrement fière du dévouement et de l'engagement dont l'ACSTA a fait preuve envers l'amélioration de l'expérience du passager. Même si un service à la clientèle exemplaire a toujours fait partie intégrante des opérations de l'Administration, on lui a porté une attention renouvelée cette année, comme l'attestent la mise en œuvre de l'engagement renforcé de l'ACSTA à l'égard du service à la clientèle et l'augmentation de l'interaction directe avec les passagers grâce aux plateformes de médias sociaux.

J'ai également participé au processus de prise de décision du gouvernement qui a mené au renouvellement du mandat de Michael Saunders à titre de président et chef de la direction tandis que la recherche d'un candidat permanent se poursuit. Jusqu'à maintenant, M. Saunders a bien servi l'ACSTA et je suis convaincue qu'il continuera de guider l'organisation vers la réussite au cours de la prochaine année.

J'ai aussi pris directement part au processus de recrutement des nouveaux membres du Conseil et j'aimerais profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux administrateurs Taleeb Noormohamed, Gilles Lalonde, Sharon Duggan et Jean-Philippe Brunet. J'ai hâte de travailler avec eux en 2018-2019.

J'aimerais également remercier les administrateurs sortant Jean-Marc Dufour et Dora Koop pour leurs précieuses contributions à l'organisation. Bien entendu, je veux également remercier le vice-président sortant, Peter Wallis, qui a dirigé le Conseil avant ma nomination. Sa longue et exceptionnelle carrière dans l'industrie du transport aérien, la fonction publique et le système judiciaire du Canada ont fait de lui une excellente ressource pour le Conseil tout au long de son mandat.

Au nom du Conseil, je veux également remercier le personnel de l'ACSTA, les agents de contrôle, les fournisseurs de services de contrôle et la direction de tous les efforts consentis au cours de la dernière année. C'est un honneur de travailler encore ensemble cette année afin de réaliser la mission de l'ACSTA.



MESSAGE DE NOTRE PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Michael Saunders
Président et chef
de la direction

Cette année, l'ACSTA a continué à dépasser les objectifs de rendement et à renforcer ses partenariats avec les intervenants, tout en se préparant à accomplir des réussites encore plus importantes à l'avenir.

Nous avons reçu un financement supplémentaire pour 2017-2018, lequel nous a permis d'atteindre notre objectif de niveau de service 85/15 – c'est-à-dire où, en moyenne, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement – et je suis fier d'annoncer que nous avons d'ailleurs dépassé cette cible. Dans son dernier budget, le gouvernement nous a accordé un financement supplémentaire d'un an afin de maintenir notre niveau de service relatif au temps d'attente, de poursuivre la mise en œuvre du programme amélioré de contrôle des non-passagers et d'appuyer le lancement des activités de prédédouanement des vols à destination des États-Unis à l'aéroport international Jean Lesage de la ville de Québec et à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto.

Bien qu'il s'agisse de bonnes nouvelles, le nombre de passagers continue d'augmenter. En 2017-2018, l'ACSTA a contrôlé plus de 66 millions de passagers et, d'ici 2021-2022, devrait en contrôler plus de 78 millions. Par conséquent, il lui sera plus difficile et plus coûteux d'atteindre l'objectif d'un niveau de service 85/15 chaque année. C'est pourquoi nous continuons de collaborer avec nos partenaires de Transports Canada en vue d'obtenir un financement à long terme durable et efficace sur le plan opérationnel.

L'un des moyens d'obtenir un financement plus adéquat en temps opportun est de procéder à un examen de notre modèle de gouvernance mis en œuvre par le gouvernement du Canada. Au cours de la dernière année, nous avons collaboré de près avec le gouvernement et les intervenants – notamment Transports Canada – en vue d'évaluer les diverses options en matière de gouvernance qui sont envisagées pour notre organisation. L'ACSTA continuera d'appuyer Transports Canada dans cette initiative et de lui fournir des renseignements et des conseils, au besoin.

ACSTA Plus a continué d'occuper une place prépondérante dans nos activités cette année avec le déploiement de voies de contrôle ACSTA Plus supplémentaires. On compte à présent 41 voies ACSTA Plus en service au total à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver.

Il a toujours été important pour l'ACSTA d'offrir une expérience positive aux clients, mais cela est devenu une préoccupation centrale de l'Administration en 2017-2018 alors qu'elle a renforcé son engagement envers les passagers à l'égard du service à la clientèle. Cet engagement est axé sur le besoin d'assurer l'excellence du service à la clientèle à tous les points de contact de l'Administration avec les voyageurs.

Nous avons aussi participé activement à diverses campagnes d'information destinées aux collectivités afin d'accroître la sensibilisation à l'égard des options de contrôle dont disposent les personnes ayant des besoins spéciaux ou uniques lors du processus.

Je suis ravi d'affirmer que ces efforts portent leurs fruits. Selon les sondages auprès des passagers que nous avons menés en 2017-2018, nous avons dépassé notre objectif de 85 % en matière de satisfaction générale des passagers. Nous mettrons tout en œuvre pour poursuivre cette tendance au cours de l'année à venir et au-delà.

L'année dernière était ma première année complète en tant que président et chef de la direction et elle a certainement été enrichissante. Je suis toujours fier des efforts incroyables que déploient nos employés, nos fournisseurs de services de contrôle et nos agents de contrôle alors qu'ils soutiennent le processus permettant de contrôler près de 200 000 passagers par jour aux aéroports désignés du Canada. J'ai hâte d'entamer une autre année où je vais les guider à continuer de poursuivre cette tâche qui revêtira toujours une grande importance.



POINTS SAILLANTS DE L'ANNÉE

- L'ACSTA a mis en œuvre une version améliorée de son engagement à l'égard du service à la clientèle, qui s'attache à assurer **l'excellent du service à la clientèle à tous les points de contact** avec les voyageurs.
- En 2017-2018, l'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente en fournissant un niveau de service où, en moyenne, **près de 88 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins** avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.
- Malgré la croissance importante du nombre de passagers, l'ACSTA a **maintenu son niveau de service** relatif au temps d'attente, tout en offrant le niveau de sûreté le plus élevé possible au public voyageur.
- En 2017-2018, le gouvernement du Canada a entrepris d'examiner le modèle de gouvernance de l'ACSTA, afin d'établir **un modèle de financement plus durable et prévisible pour l'organisation**. Au cours de l'année, l'ACSTA a étroitement collaboré avec le gouvernement et les intervenants afin d'évaluer les diverses options de gouvernance qui faisaient l'objet d'un examen. L'ACSTA continue d'appuyer Transports Canada dans cette démarche.
- En collaboration avec les administrations aéroportuaires, l'ACSTA a **poursuivi la mise en place du concept ACSTA Plus** à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver.
- L'ACSTA a **terminé le projet de convergence des points de contrôle**, qui visait à atteindre **une meilleure uniformité des procédures de contrôle**. L'achèvement de ces projets a mené à l'uniformisation à l'échelle nationale des configurations, de l'équipement et des procédures, afin d'atteindre des cibles supplémentaires en matière de contrôle (aléatoire) et d'améliorer l'expérience des passagers.
- Le programme de recapitalisation du CBE devrait être parachevé en 2020, **conformément au calendrier et au budget**.
- L'ACSTA a **continué à travailler de manière concertée** et à renforcer ses liens avec d'importants partenaires nationaux et internationaux dans le cadre de diverses initiatives, notamment le Forum économique mondial, le groupe de travail sur l'innovation et l'initiative SMART Security.
- L'ACSTA a donné des conseils et de la formation sur le contrôle à certains ministères fédéraux et partenaires internationaux, et ainsi montré son **savoir-faire en matière de formation novatrice**.
- Dans le cadre de ses efforts constants pour améliorer l'expérience des clients, l'ACSTA a **participé à diverses initiatives de sensibilisation**, dont la mobilisation des Aînés autochtones et une participation à des événements visant à aider les voyageurs autistes.
- L'ACSTA prend les plaintes des passagers très au sérieux. Malgré l'augmentation constante du nombre de passagers, le nombre de plaintes que reçoit l'ACSTA est plutôt faible, soit en moyenne **une plainte pour 50 000** passagers contrôlés.
- **Des articles perdus dont la valeur totale dépasse 1,2 million de dollars** ont été retrouvés à différents points de contrôle et remis aux passagers avant leur vol.



ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL



Cadre législatif

L'ACSTA a été créée le 1^{er} avril 2002 sous la forme d'une société d'État mandataire en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*. Entièrement financée par des crédits parlementaires, l'ACSTA rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Au Canada, il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sûreté du transport aérien, et Transports Canada (TC) est le ministère responsable du programme de sûreté de l'aviation du Canada. En tant qu'organisme de réglementation de l'ACSTA, TC est chargé d'établir, d'appliquer et de surveiller les politiques, les lois, les programmes et les procédures ayant trait à la sûreté aérienne.

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 sont la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et les *Mesures de contrôle de sûreté*.

Cadre réglementaire

Il incombe à TC 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.



L'ACSTA est touchée par les modifications réglementaires apportées par ses principaux partenaires internationaux, tels que les États-Unis et l'Union européenne, en ce qui concerne le niveau du contrôle de sûreté et l'équipement de contrôle utilisé. Plus particulièrement, le cadre réglementaire de l'ACSTA est largement influencé par la Transportation Security Administration des États-Unis (TSA). En outre, en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Canada est tenu de se conformer aux normes de sûreté de l'aviation de cette organisation. Lorsque d'autres pays ou l'OACI apportent des modifications réglementaires, TC s'efforce d'adopter ces modifications tout en atténuant autant que possible les répercussions sur les passagers et l'industrie.

Dans le cadre de ses efforts constants pour harmoniser les pratiques du Canada avec celles de ses autres partenaires internationaux, l'ACSTA a travaillé, de concert avec TC, à la mise à jour des restrictions liées aux petits couteaux. La liste des articles interdits a été modifiée pour les vols intérieurs au Canada et à destination internationale (hors États-Unis). Ces changements apportent davantage de souplesse au public voyageur, tout en permettant aux agents de contrôle de concentrer leur analyse sur de plus grandes menaces. Les couteaux, quelle que soit leur longueur, demeurent interdits au CPE pour les vols à destination des États-Unis.

De la même manière, en réponse aux directives réglementaires de TC, l'ACSTA a mis en œuvre des mesures de contrôle renforcées sur les appareils électroniques de grande taille, et de nouvelles restrictions s'appliquent sur les poudres inorganiques et les matières granulaires en quantité supérieure à 350 mL. L'ACSTA a également mis au point et appliqué plusieurs changements de procédures essentiels, notamment une mise à jour des procédures de contrôle pour les passagers portant des plâtres ou des prothèses et pour ceux qui voyagent avec des animaux vivants. Ces changements n'ont pas eu d'incidence majeure sur le public voyageur.

Tout au long de l'exercice, 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. Le personnel de l'OTC a bénéficié de séances d'information sur la manière dont l'ACSTA facilite actuellement l'accès aux points de contrôle à toutes les personnes, y compris celles qui ont des besoins spéciaux.

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, 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 continuer de renforcer les relations de collaboration avec ses partenaires de l'industrie.

On en a eu un exemple dans la mise en service continue des voies ACSTA Plus à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver en 2017-2018.



L'ACSTA tire également parti de ses relations avec la communauté internationale pour échanger des renseignements de façon proactive et pour discuter de perspectives d'innovation. C'est ainsi que l'ACSTA a continué à rehausser sa réputation parmi les intervenants principaux. L'ACSTA a, par exemple, participé à diverses conférences tout au long de l'exercice 2017-2018, notamment au Forum mondial sur la sûreté de l'aviation (AVSEC 2017) et à la conférence du Conseil international des aéroports de l'Amérique du Nord (CIA-AN). En participant à ces conférences, l'ACSTA a pu continuer à parfaire sa compréhension de la sûreté de l'aviation, de l'aide aux passagers et d'un monde technologique en constante évolution.

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'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de Procédures normalisées d'exploitation (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, mais elle surveille de très près le climat de travail 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. 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'ACSTA.

Résultats de l'examen spécial de l'ACSTA par le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG)

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA est assujettie à un examen spécial au moins une fois 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 efficace, 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 le précédent examen spécial, 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 efficace, et que ses opérations sont exécutées de façon efficace.

Comme l'indique le rapport annuel de l'année dernière, l'ACSTA a mis en œuvre des plans d'action visant à appliquer chacune des recommandations tirées de l'examen spécial du BVG. Le seul plan d'action qui reste à achever est la mise en œuvre du nouveau Système de gestion de l'apprentissage (SGA) de l'ACSTA. Ce système en ligne sert à programmer et à assurer la formation et la certification des agents de contrôle, à en effectuer le suivi et à en rendre compte. Il permet de gérer la formation du Programme national de formation et de certification, le calendrier des heures, la durée et le lieu des séances, les résultats d'examen ainsi que les évaluations des cours. Le SGA est conçu pour suivre les progrès de chaque agent de contrôle, en consignnant les

résultats d'examen et la réalisation des cours. Les travaux de développement et de mise en place du nouveau système ont commencé en janvier 2016 et en sont au stade final, la migration finale des données et le lancement du système étant prévus pour la seconde moitié de 2018-2019. Le rapport complet de l'examen spécial du BVG est accessible en suivant [ce lien](#).

Rapport de vérification du Commissariat aux langues officielles

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

Comme le précise notre rapport annuel de 2017, 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, contenant quinze recommandations, a été publié en mars 2017.

Pour donner suite aux recommandations, l'ACSTA a élaboré quinze plans d'action et poursuit son étroite collaboration avec le CLO afin de promouvoir l'offre des services bilingues au public voyageur. À ce jour, 11 plans d'action ont été achevés, tandis que la mise en place des quatre autres est prévue en 2018-2019.

La commissaire aux langues officielles par intérim a félicité l'ACSTA pour sa détermination à respecter ses obligations linguistiques à l'égard du public voyageur.

RISQUES





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

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

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

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

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

Gouvernance des risques

L'ACSTA a conçu un cadre complet de gestion des risques qui permet de déterminer les risques organisationnels liés à l'environnement et aux activités opérationnelles de l'ACSTA. Chaque année, l'ACSTA établit le profil de risque de l'organisation. Cet exercice lui permet de déterminer les risques organisationnels, puis de les évaluer par rapport aux critères établis en tenant compte des contrôles mis en place par l'ACSTA pour atténuer ces risques. Les risques organisationnels de l'ACSTA sont surveillés 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 sur l'organisation en général, et à assurer une bonne gouvernance. À l'égard de la gestion des risques, le Conseil veille à ce que la direction repère, surveille et gère les risques organisationnels de l'ACSTA. Il a la responsabilité de fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour gérer les risques, et d'approuver la politique de gestion des risques ainsi que le profil de risque de l'organisation.

Comité de la haute direction

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

Risques et incertitudes

Les principaux risques pour l'ACSTA sont ceux qui pourraient empêcher l'organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques. Ce qui suit résume les principaux risques organisationnels, classés par catégorie.

Risque lié aux services obligatoires

Capacité de détection

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA 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.

Renseignements sur les menaces et les risques

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

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

Risque lié à la capacité

Niveau de financement à long terme nécessaire à la prestation du mandat de base

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

L'ACSTA travaille avec TC pour établir une stratégie de financement à long terme, durable et efficace sur le plan opérationnel, afin d'atténuer ce risque. L'ACSTA a obtenu dans le budget de 2018 des fonds supplémentaires afin de maintenir 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.



Niveau de capacité organisationnelle nécessaire à la prestation du mandat de base et des services de soutien organisationnel

Bien que la structure d'entreprise simplifiée de l'ACSTA ait allégé l'organisation, cette dernière peut avoir à sa disposition une gamme de ressources limitée pour appuyer son mandat de base, y compris la prestation de services de soutien organisationnels.

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

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions légales ou illégales de travail

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle qui comptent sur un effectif d'agents de contrôle syndiqués pour effectuer des opérations de contrôle. 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, et compte sur ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats. La majorité des conventions collectives établies entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats sont arrivées à échéance le 31 mars 2018, et le processus de renouvellement est en cours. Il existe un risque que des interruptions de travail surviennent, causées par des moyens de pression licites ou illicites exercés par les syndicats, ou dans le cadre des négociations collectives.

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 TC 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 des services – sous-traitance

Selon le modèle actuel de prestation des services, l'ACSTA compte sur des fournisseurs de services de contrôle pour remplir son mandat et offrir un service obligatoire aux Canadiens. Il existe un risque qu'un fournisseur de services de contrôle ne soit pas en mesure de fournir les services de contrôle prévus au contrat, ce qui nuirait à la prestation des services de l'ACSTA.

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

Risque lié à la réputation

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

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

Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle

Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

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

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

Préparation de l'organisation aux urgences

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

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

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement des employés

L'ACSTA s'efforce de recruter les meilleurs talents disponibles. Cependant, il existe 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 garantir les 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 en poste des employés et milieu de travail sain

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif motivé dont le rendement est élevé. Il existe 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 et à favoriser un milieu de travail sain.

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

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 existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure de TI de l'ACSTA ou compromettent l'intégrité des renseignements sensibles sur le plan organisationnel, ce qui pourrait se traduire par une perte de confiance du public et par une éventuelle atteinte à la réputation de l'ACSTA.

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

Risque lié à la gouvernance

Période de direction par intérim

L'actuel président et chef de la direction a été nommé par décret pour une période d'un an, ou jusqu'à la nomination d'un nouveau président et chef de la direction. Il existe un risque, dans ces circonstances, que l'organisation éprouve des difficultés à établir de nouvelles stratégies et de nouveaux objectifs stratégiques à plus long terme durant cette période de direction intérimaire.

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



RAPPORT SUR LES RESULTATS



En 2017-2018, l'ACSTA a accompli un certain nombre de réalisations importantes qui ont amélioré ses opérations.

Ces initiatives lui permettront de continuer de répondre à l'évolution des menaces, de réaliser d'autres gains d'efficacité et d'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.¹

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.

Efficience :

la mesure dans laquelle les ressources du programme sont optimisées.

Uniformité :

la mesure dans laquelle les exigences législatives et réglementaires, les PNE, les politiques opérationnelles et les exigences d'un programme en matière de marchés et de dotation sont respectées.

Dans l'intérêt des voyageurs :

la mesure dans laquelle un programme est exécuté dans l'intérêt des voyageurs.

¹ 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 sûreté au CPE ne sont pas inclus.



CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

Améliorer l'expérience des clients

La mise en œuvre de l'engagement en matière de service à la clientèle était une priorité pour l'ACSTA en 2017-2018. Par exemple, les procédures des points de CPE ont été examinées et révisées pour être conformes à cet engagement.

Pour aider les agents de contrôle dans cette mise en œuvre, l'ACSTA a intégré l'engagement en matière de service à la clientèle aux activités de formation, par l'intermédiaire de cours sur les Fondements des agents de contrôle (FAC) et d'un module du Programme d'apprentissage continu (PAC). Elle a fait de cet engagement l'axe principal de l'Exercice en service annuel du PAC. L'engagement en matière de service à la clientèle a également été souligné dans les breffages des opérations présentés à tous les agents de contrôle pendant l'été. L'élaboration et la distribution au point de contrôle de produits de communication visuelle, notamment des épinglettes pour les agents de contrôle et des décalques à apposer au sol portant le slogan « Votre sécurité en premier », sont venus appuyer ces activités. Les agents de contrôle ont été mobilisés tout au long du processus pour contribuer à l'élaboration de l'engagement et du nouveau slogan.

Pour terminer, des panneaux à partie supérieure amovible portant sur cet engagement ont été mis à l'essai dans tous les aéroports de classe I en novembre 2017, et de plus grands panneaux portatifs ont été mis à l'essai en février 2018. Les résultats ont été enregistrés grâce aux sondages par interrogation au passage auprès des passagers, qui ont également été mis à jour dans le but de permettre un suivi du rendement par rapport aux engagements.

RÉALISATIONS CLÉS

- Grâce à des crédits parlementaires supplémentaires reçus au cours de l'exercice précédent, l'ACSTA 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 88 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.
- Ces crédits supplémentaires ont permis à l'ACSTA de continuer 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'ACSTA a mis en place 28 voies de contrôle ACSTA Plus supplémentaires à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver.
- En plus de permettre de maintenir le niveau de service requis, l'investissement a favorisé la croissance économique aéroportuaire ainsi que la mise en œuvre de l'initiative de contrôle unique de sûreté (CUS) de TC, qui permet aux passagers en provenance de certains pays de faire escale à des aéroports canadiens sans avoir à répéter le processus de contrôle de sûreté.
- L'ACSTA a utilisé le modèle d'incidence des temps d'attente pour aider TC à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente.
- L'ACSTA a intégré l'engagement en matière de service à la clientèle à diverses activités de formation, afin que tous les agents de contrôle s'attardent à offrir un service à la clientèle exemplaire.



AVANTAGES DES VOIES DE CONTRÔLE ACSTA PLUS

Les avantages d'une voie complète ACSTA Plus, qui peut être installée aux points de contrôle dotés d'un espace suffisant, sont les suivants :

- une nette amélioration des capacités de traitement des images radioscopiques grâce au traitement centralisé des images et à des convoyeurs motorisés;
- des fonctions en libre-service et des interactions minimales avec les agents de contrôle dans le cas de passagers qui ne déclenchent pas d'alarme pendant le processus de contrôle;
- davantage de temps pour retirer les effets personnels pour les personnes qui en ont besoin, et une voie de contournement par les postes de retrait simultané pour celles qui n'en ont pas besoin;
- une efficacité en matière de sûreté accrue grâce au suivi des bacs et à la séparation des articles nécessitant une fouille;
- une meilleure utilisation des ressources grâce à l'automatisation de certains aspects du processus de contrôle, tels que la déviation automatique des bacs nécessitant une autre fouille vers la voie des bagages rejetés et le retour des bacs vides à l'avant de la file;
- une amélioration du service à la clientèle grâce à des partenariats avec les aéroports sur l'aménagement des points de contrôle et l'amélioration de la conception des voies.

ACSTA Plus

Le succès de l'ACSTA est principalement attribuable à sa culture d'innovation continue et à son service à la clientèle exemplaire. S'efforçant constamment d'améliorer le rendement de ses opérations de contrôle, l'ACSTA a investi beaucoup d'efforts et de ressources au fil du temps pour maintenir l'efficacité en matière de sûreté, tout en faisant en sorte d'améliorer l'expérience des clients. La mise en œuvre du modèle de contrôle ACSTA Plus à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver en sont des exemples.

L'équipement de CPE actuel de l'ACSTA est sensiblement le même qu'à ses débuts en 2002. Le concept de contrôle ACSTA Plus remplace cet équipement par des technologies de contrôle modernes à rendement plus élevé, conçues pour assurer la sûreté et améliorer l'expérience des clients. Le concept peut s'adapter en fonction des environnements aéroportuaires selon la taille, l'espace et le volume de passagers du point de contrôle.

Les mises en œuvre du modèle ACSTA Plus se poursuivent comme prévu. En 2017-2018, 28 voies de contrôle ACSTA Plus ont été mises en place à Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver, ce qui porte le total à 41. La plupart des installations nécessitaient, en parallèle, la construction d'une salle de contrôle à distance pour faciliter le traitement centralisé de la radioscopie. Dans le contexte d'un véritable environnement aéroportuaire, les projets de mise en œuvre ACSTA Plus ont été définis avec des délais très serrés afin que la construction soit terminée avant les déplacements en période de pointe.

L'ACSTA a entrepris, en août 2016, la mise à l'essai au point de contrôle des vols intérieurs et internationaux à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Au cours de 2017-2018, huit voies de contrôle ont été mises en place au point de contrôle, au sein d'un environnement aéroportuaire réel et dans des délais très serrés. L'ACSTA continue à travailler à cette mise en œuvre pendant l'exercice 2018-2019.

Après la présentation du concept ACSTA Plus à l'aéroport international Pearson de Toronto en mars 2017, l'ACSTA a installé un total de 10 voies de contrôle au cours de l'exercice 2017-2018. En janvier 2018, l'ACSTA a rencontré les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) afin de discuter de la mise en place des autres voies de contrôle prévues à Toronto. L'ACSTA et la GTAA poursuivront leur collaboration pour les points de contrôle des vols internationaux et intérieurs de l'aérogare 1, tout en étudiant les possibilités pour le point de contrôle des vols transfrontaliers de l'aérogare 3.

À l'aéroport international de Vancouver, neuf voies au total ont été installées en 2017-2018 aux points de contrôle de l'aérogare pour les vols intérieurs, internationaux et Link. À l'avenir, l'ACSTA continuera à se concentrer sur l'installation des voies ACSTA Plus supplémentaires aux points de contrôle ITPC et des vols internationaux.

Enfin, une voie ACSTA Plus supplémentaire a été mise en place au point de contrôle ITPC de l'aéroport international de Calgary en juillet 2017. Aucune autre mise en place du concept ACSTA Plus n'est prévue à Calgary pour l'instant.



CE QUE DISENT LES PASSAGERS :

Félicitations aux super employés de l'ACSTA et du transporteur aérien @FlyYYC qui ont fait de leur mieux pour que le contrôle se passe rapidement pour tout le monde. #yyc

.....

Nouveau contrôle très efficace à @TorontoPearson



ENGAGEMENT DE L'ACSTA ENVERS LA CLIENTÈLE
CATSA'S CUSTOMER COMMITMENT

VOTRE SÉCURITÉ en 1^{er}

- 1**

NOUS VOUS SALUERONS DÈS VOTRE ARRIVÉE | **WE WILL ACKNOWLEDGE YOU UPON ARRIVAL**

FRANCAIS English
- 2**

NOUS VOUS AIDERONS PENDANT TOUT LE PROCESSUS DE CONTRÔLE | **WE WILL ASSIST YOU THROUGHOUT THE SCREENING PROCESS**
- 3**

NOUS SERONS COURTOIS ET PROFESSIONNELS | **WE WILL BE COURTEOUS AND PROFESSIONAL**

Canada  

RÉTROACTION POSITIVE

« À l'aéroport Trudeau de Montréal, le 1er juillet, j'ai reçu un excellent service bilingue de la part de Christopher et de Jean-Villier pour mon bagage surdimensionné. Ces deux agents ont démontré une ouverture et un respect qui représentent l'ACSTA de façon très positive. Leur attitude bienveillante et complaisante a aidé à réduire le stress lié au voyage. C'est pourquoi ils sont des atouts indispensables pour l'ACSTA. De plus, ils ont fait beaucoup plus que leur devoir en m'offrant des conseils et de l'aide. »

D'autres aéroports ont également entamé des discussions avec l'ACSTA concernant l'installation de voies de contrôle ACSTA Plus. Les administrations aéroportuaires sont conscientes de la pénurie de financement actuelle pour ce programme. Cependant, leurs projets de rénovation d'aérogare en sont à l'étape de planification. Ces aéroports souhaiteraient s'assurer que les éventuelles modifications apportées à un bâtiment d'aérogare permettront l'installation des voies ACSTA Plus à l'avenir, si un financement devenait disponible. Si un financement plus important n'est pas attribué au programme, l'ACSTA envisagera d'installer des voies divisées à contrôle manuel.

Malgré les mesures et évaluations en cours, les premiers retours indiquent que les voies de contrôle ACSTA Plus améliorent tant l'expérience des passagers que l'efficacité de la sûreté et la capacité de contrôle. Le nouveau concept de contrôle a été adopté à la fois par le public voyageur, les administrations aéroportuaires et les agents de contrôle.

Aide aux passagers et engagement envers la communauté

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

Passagers autistes

En 2017-2018, l'ACSTA a pris part à deux initiatives visant à rendre les voyages plus accessibles aux familles et aux personnes concernées par l'autisme.

La première initiative était un événement de familiarisation avec les aviateurs pour les personnes atteintes d'autisme, qui a eu lieu le 7 mai 2017 à l'aéroport international de Halifax. L'ACSTA a participé, en compagnie de l'administration aéroportuaire, à une journée de voyage fictive pendant laquelle les participants ont eu l'occasion de découvrir directement les différents processus qui se déroulent à l'aéroport, entre l'enregistrement, le contrôle de sécurité et l'attente avant le départ. Il s'agissait d'un programme unique, spécialement destiné aux familles concernées par l'autisme et visant à atténuer le stress lié aux voyages en avion.

De même, l'ACSTA a pris part de façon proactive au programme « I CAN Fly » à l'aéroport international de Vancouver (YVR). En novembre 2017, l'administration aéroportuaire de Vancouver, avec l'appui d'Air Transat, de l'ACSTA et G4S (fournisseur de services de contrôle pour la région du Pacifique), a organisé l'événement annuel, qui vise à rendre les voyages plus accessibles aux familles touchées par l'autisme. 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 YVR Accès Autisme, qui permet un passage accéléré par des voies spéciales dans l'aéroport. Les gestionnaires de l'ACSTA et de G4S étaient également présents aux comptoirs d'enregistrement d'Air Transat, où ils ont rencontré les familles et les participants, puis décrit brièvement en quoi consistaient les opérations au CPE.



CE QUE DISENT LES PASSAGERS :

@acsta_gc Un grand merci à tous les membres de l'ACSTA... Votre travail est ingrat, mais nécessaire...

.....

@acsta_gc Personnel aimable au contrôle à YYJ en ce moment. Amical, avenant et aide énormément à réduire le stress associé au voyage. Bravo!

Mobilisation des Aînés autochtones

L'ACSTA s'engage auprès des Aînés autochtones à chercher comment améliorer ses procédures en ce qui a trait au contrôle des articles sacrés et spirituels. Ces engagements permettront à l'ACSTA de mieux comprendre les besoins particuliers des voyageurs autochtones. La première ronde de consultations de cette initiative pluriannuelle a eu lieu en mars 2018.

Objets perdus et trouvés

Étant la seule administration de contrôle de la 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 2017-2018, l'ACSTA a remis à plus de 1 900 passagers leurs articles perdus ou oubliés au point de contrôle. Il peut s'agir par exemple d'ordinateurs portatifs, de téléphones, de bijoux et de portefeuilles. Dans un cas précis, l'ACSTA a pu aider un passager dont le fauteuil roulant avait été accidentellement sorti du point de contrôle par un autre passager. Grâce aux séquences vidéo de TVCF, l'ACSTA a pu rendre son fauteuil roulant au passager afin qu'il puisse poursuivre son voyage.

Une deuxième situation a permis à l'ACSTA d'aider un passager qui avait égaré son passeport et sa carte d'embarquement. Les séquences vidéo de TVCF ont permis à l'ACSTA de retrouver le passeport et la carte d'embarquement, et de les rendre au passager avant son vol.



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 :

- la communication de conseils sur le contrôle de sûreté avant les périodes de pointe dans les médias sociaux, le site Web de l'ACSTA et les médias spécialisés axés sur les voyageurs aériens ayant des besoins spéciaux pour mieux préparer les passagers au contrôle;
- l'utilisation de l'application mobile « Passez rapidement à la sécurité », qui permet aux voyageurs d'obtenir des renseignements facilitant le passage aux points de contrôle des aéroports;
- des campagnes de sensibilisation au contrôle de sûreté destinées aux voyageurs venant de diverses régions du pays, et pendant les périodes de pointe;
- la présentation de renseignements à divers groupes communautaires et associations de défense d'intérêts.



Niveaux de service relatif au temps d'attente au CPE

Pour garantir que les ressources de contrôle de l'ACSTA sont attribuées de manière efficiente et uniforme en vue de fournir un service optimal aux passagers tout en maintenant un niveau élevé de sûreté pour les voyageurs, l'organisation se fonde sur le niveau de service relatif au temps d'attente (NTSA) au CPE.² Cet outil est essentiel à la planification et à l'attribution des ressources opérationnelles de l'ACSTA.

Sans niveau de service fixé par le gouvernement, l'ACSTA s'affaire à offrir un niveau de service relatif au temps d'attente proportionnel au montant accordé dans le budget fédéral pendant une année donnée. En 2017-2018, l'ACSTA a reçu un autre financement supplémentaire d'un an du gouvernement du Canada et a atteint un niveau de service selon lequel, en moyenne, près de 88 % 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, 95 % des passagers ont attendu 20 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.

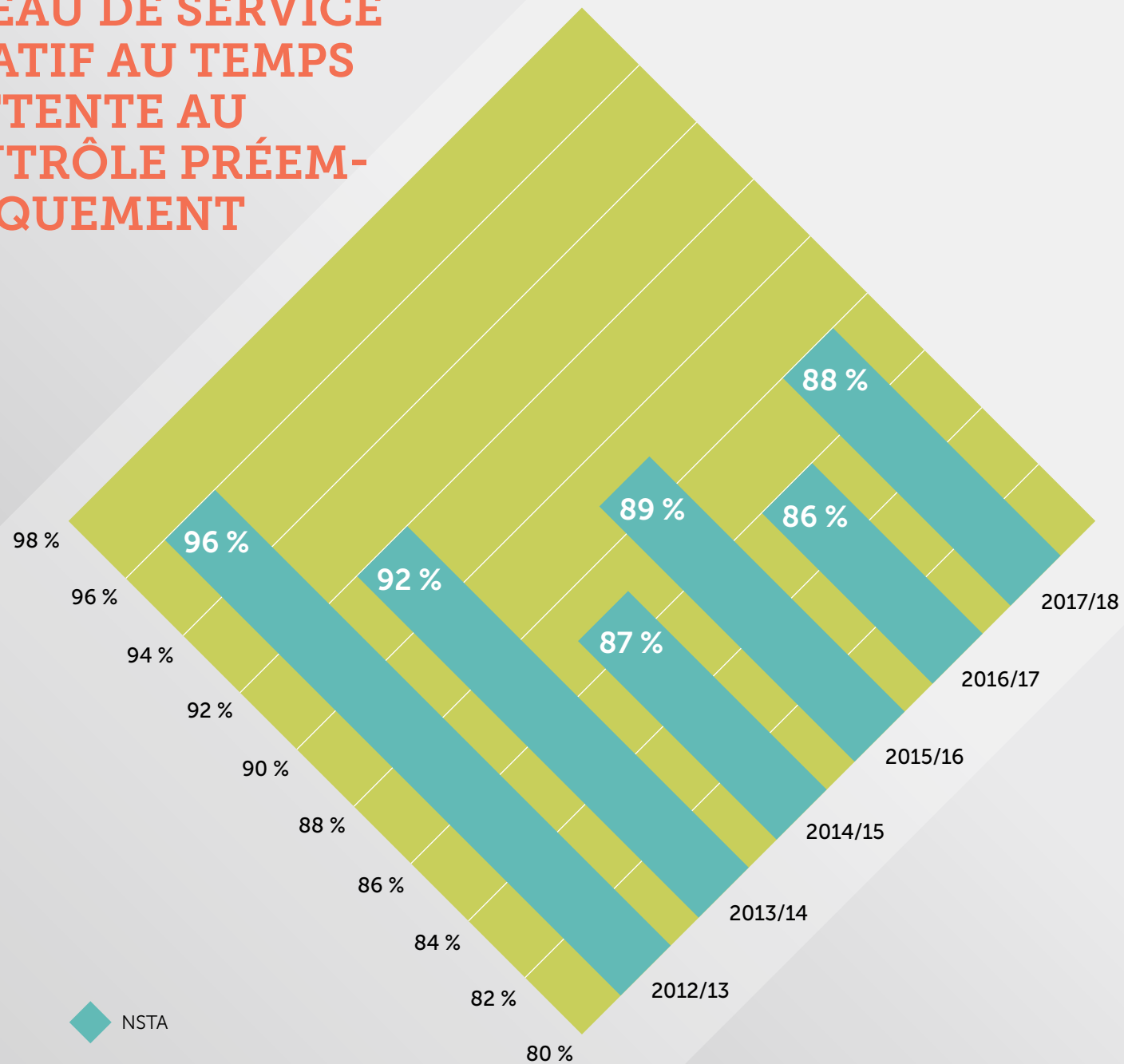
Il est toutefois important de se rappeler que ce rendement reflète la moyenne du niveau de service relatif au temps d'attente à tous les aéroports de classe I au pays. En 2017-2018, les passagers ont dû attendre plus longtemps dans certaines situations. Par exemple, les temps d'attente seront plus longs 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, aux horaires de vol, aux incidents météorologiques, aux limites du traitement en aval, à la capacité du point de contrôle aux modifications du modèle de trafic au fil du temps et à la souplesse des horaires. Néanmoins, l'ACSTA continue de s'efforcer d'offrir la meilleure expérience aux passagers qui se présentent à ses points de contrôle partout au Canada en collaborant avec ses partenaires de l'industrie comme les aéroports et les transporteurs aériens.

De plus, l'ACSTA adopte une approche fondée sur des données probantes ainsi que des données en temps réel de grande qualité pour estimer et prévoir les coûts de divers niveaux de service au fil du temps, ce qui lui permet de fournir en retour au gouvernement du Canada des prévisions fiables et exactes. En 2017-2018, l'ACSTA a accru les capacités de modélisation et de simulation, ce qui a amélioré l'exactitude des prévisions. L'ACSTA s'est servi de son ensemble de données enrichies pour créer des modèles de simulation des points de contrôle dotés du modèle ACSTA Plus, ce qui a permis à l'organisation de déterminer les meilleures configurations d'aménagement, d'espace et d'affectation du personnel. L'ACSTA a utilisé le modèle d'incidence des temps d'attente pour aider TC à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente. En outre, pendant l'exercice 2017-2018, l'Organisation a tiré parti de ces outils et des renseignements pour appuyer l'examen continu du modèle de gouvernance de l'ACSTA réalisé par le gouvernement du Canada.

² Le niveau de service relative au temps d'attente au CPE est mesuré comme suit : le pourcentage de passagers qui ont attendu moins d'un certain nombre de minutes pour être contrôlés à l'un des huit aéroports les plus occupés du Canada.

NIVEAU DE SERVICE RELATIF AU TEMPS D'ATTENTE AU CONTRÔLE PRÉEM- BARQUEMENT





CE QUE DISENT LES PASSAGERS :

Ce matin, @acsta_gc @YWGairport ont été les meilleurs. Je ne sais pas ce que vous avez fait, mais continuez!

.....

@yvrairport Toujours un plaisir de commencer mon voyage avec vous. Sans blague, votre équipe @acsta_gc est la plus gentille au Canada! #bestinNA #weloveyvr #yvr #voyage #canada

Voyageurs dignes de confiance

En janvier 2013, TC et la TSA des États-Unis 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.

En 2017-2018, le concept de la voie réservée aux voyageurs dignes de confiance a été élargi, pour une meilleure harmonisation avec le programme équivalent de la TSA des États-Unis. L'ACSTA poursuit sa collaboration avec TC pour réfléchir à d'autres améliorations à apporter à ce programme, aux points de contrôle des vols intérieurs et internationaux.

Essais et innovations

Chaque année, l'ACSTA entreprend une série d'initiatives et d'essais pour favoriser l'innovation, l'efficacité et l'efficience dans le domaine du contrôle de sûreté.

Scanner corporel

Approuvés par Santé Canada, les scanners corporels (SC) 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 SC sont utilisés comme méthode de contrôle secondaire aux points de CPE.

Les États-Unis et les Pays-Bas ont adopté les SC comme méthode de contrôle primaire, et d'autres pays envisagent de leur emboîter le pas.

En 2015-2016, en réponse à la directive de TC, l'ACSTA a mené des essais à la fois à l'aéroport du centre-ville de Toronto et à l'aéroport international Pearson de Toronto, en utilisant le SC comme méthode de contrôle primaire à la place du portique de détection de métal (PDM) et en évaluant différentes configurations et différents processus de contrôle. Les résultats de ces essais ont indiqué que ce concept de contrôle apporte des avantages en matière d'efficacité de la sûreté.

À la lumière de ces résultats, l'ACSTA a décidé de mettre à l'essai le SC comme méthode de contrôle primaire aux voies de contrôles ACSTA Plus, ainsi qu'une fonction utilisant plusieurs postes de résolution d'alarme. Ces essais permettront d'évaluer les avantages par rapport aux répercussions opérationnelles.

De concert avec TC, l'ACSTA continue d'étudier des façons d'améliorer l'efficacité du contrôle de sûreté au moyen des SC.

Système de sûreté des cartes d'embarquement, portes automatisées et capteurs

Plusieurs améliorations ont été apportées au Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) en 2017-2018. Par exemple, un essai de nouvelle configuration, avec des portes automatisées et des capteurs de suivi, a été mis en place à l'aéroport international d'Edmonton en septembre 2017. Même si beaucoup de résultats positifs ont mis en lumière les efforts de collaboration entre l'ACSTA et ses fournisseurs, il a été décelé que les données produites par les capteurs de suivi n'étaient pas suffisamment précises pour remplacer de façon fiable à long terme les traditionnels podiums et appareils de balayage manuels du code à barres du SSCE.

L'ACSTA tirera un enseignement de cet essai pour chercher comment améliorer l'efficacité opérationnelle, tout en continuant à surveiller l'évolution de cette technologie.

ACSTA Assiste

Pour tenter d'aider les agents de contrôle 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, l'ACSTA a essayé une solution novatrice nommée ACSTA Assiste, au point de contrôle des vols intérieurs et internationaux de l'aéroport international d'Ottawa. ACSTA Assiste est une base de données qui apporte des renseignements aux agents de contrôle, au moment où ils en ont besoin, dans la voie de contrôle. Dans sa forme d'essai, ACSTA Assiste est une base de données contenant des renseignements sur un certain nombre d'articles différents, ainsi que leur statut d'articles permis ou non aux différents emplacements de contrôle, comme le CPE, le CNP et le CBE.

La première phase de l'essai d'ACSTA Assiste a connu un grand succès, avec plus de 40 000 recherches dans les six premiers mois. Les recherches effectuées 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 permet de prévoir l'élaboration de documents de communication ciblés et des 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.



RÉTROACTION POSITIVE

« Ma voiture était prise dans la neige et il y avait beaucoup de circulation sur la route menant à l'aéroport Pearson. J'avais quitté une réunion en retard et je devais absolument prendre mon vol de 18 h afin de revenir à Londres à temps. Une employée a remarqué que j'étais en retard et que je tentais désespérément d'arriver à temps. Elle m'a donc aidé à transporter mes bagages et m'a guidé vers la porte d'embarquement. Elle était de très bonne humeur et chaleureuse, je n'aurais pu espérer mieux. J'aurais dû avoir la présence d'esprit de regarder son insigne nominatif afin de pouvoir vous indiquer son nom. Je prends un vol environ deux fois tous les mois, et ce, depuis 15 ans. Dans toute mon expérience à titre de voyageur, cette situation fait partie des cinq fois où l'on s'est montré le plus bienveillant à mon égard. »



Améliorations de l'uniformité du processus de contrôle

L'ACSTA a lancé plusieurs initiatives en 2016-2017 dans le but à la fois d'améliorer l'expérience des passagers et de faciliter la gestion des opérations. Ces initiatives visaient à assurer une plus grande uniformité du processus de contrôle à l'échelle nationale. Beaucoup d'initiatives d'amélioration continue et d'essais de nouvelles technologies et de nouveaux processus étant mis en œuvre, des écarts entre les niveaux de service aux points de CPE sont inévitables. Reconnaisant cet état de fait, l'ACSTA a mis sur pied un projet intitulé Convergence des points de contrôle visant à uniformiser les services autant que possible. Les points de contrôle dans les huit aéroports les plus fréquentés du Canada ont été évalués en 2016-2017, et des modifications ont été mises en œuvre au cours de l'exercice 2017-2018, ce qui a été bénéfique pour le service à la clientèle et a simplifié la gestion du processus de contrôle aléatoire.

Essais de voies de contrôle supplémentaires

En septembre 2014, l'ACSTA et la GTAA ont conclu une entente concernant une voie de contrôle supplémentaire 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 a commencé le 5 octobre 2014, et a permis à la GTAA d'acheter une capacité supplémentaire, supérieure à ce qui est offert à un moment donné (qui sont limitées à l'achat d'une capacité de contrôle disponible sans financement).

Depuis l'essai initial, l'ACSTA souscrit chaque année avec la GTAA un prolongement d'une année, et le contrat actuel a été prolongé jusqu'au 31 mars 2019.

En juin 2017, l'ACSTA a conclu une entente d'essai du contrôle supplémentaire avec l'administration aéroportuaire de l'aéroport international de Vancouver (AAYVR) laquelle prenait fin le 31 mars 2018. Elle a été récemment prolongée pour une période de trois mois et viendra à échéance le 30 juin 2018.



CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

En 2017-2018, l'ACSTA a poursuivi son engagement à l'égard du programme de recapitalisation sur dix ans du CBE. Le programme entrepris en 2011 permettra à l'ACSTA 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 éliminera la nécessité de répéter les tâches de contrôle et facilitera les déplacements des passagers en partance du Canada et ayant une correspondance dans un aéroport américain. Trente-deux aéroports et 46 projets sont visés par le programme.

L'ACSTA est sur le point d'entreprendre la seconde moitié de ce projet d'envergure, et tout indique que le programme sera achevé en 2020 comme prévu, grâce à un suivi étroit et à de rigoureuses pratiques de gestion de projet. L'ACSTA travaille 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 2018, sur les 46 projets, 22 sont maintenant opérationnelles, et 24 sont en cours. L'ACSTA a bon espoir que le programme continue de se dérouler comme prévu.

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

En conformité avec les normes et obligations de l'OACI, l'ACSTA est tenue par TC de contrôler les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Ces personnes 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 traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires. Les non-passagers et les passagers sont contrôlés à l'aide du même équipement. Les sacs, 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.

Depuis 2013, l'ACSTA a apporté d'importantes améliorations à ses activités de contrôle des non-passagers (CNP) afin de répondre aux exigences plus strictes imposées par TC et découlant de ses obligations internationales. Ces améliorations comprennent notamment le programme de contrôle des véhicules pénétrant dans les zones réglementées de l'aérodrome dans certains aéroports, qui a commencé en 2014, et qui s'est poursuivi en 2017-2018. De plus, le système de gestion du trafic (SGT), mis en service en 2016 pour gérer le processus de contrôle des véhicules, contrôle le trafic aux points de contrôle des véhicules. Le SGT gère le processus de contrôle des véhicules et contrôle le trafic aux points de CNP des véhicules.

La mise en place de nouvelles technologies et de procédures plus fiables augmente la portée du contrôle de sûreté et le nombre de non-passagers pouvant être contrôlés.

Dans le budget de 2018, l'ACSTA a obtenu des fonds supplémentaires qui lui permettront de poursuivre son programme de CNP amélioré en 2018-2019. L'ACSTA poursuit son étroite collaboration avec TC afin de trouver une solution de financement à long terme du CNP.





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 TC, 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 aéroports au système de la CIZR.

Après avoir consulté les administrations aéroportuaires en 2016-2017, l'ACSTA s'emploie à présent à continuer de développer le système de CIZR, afin de garantir qu'il répond aux exigences d'un environnement opérationnel et technologique en constante évolution.

L'ACSTA continuera de collaborer avec les administrations aéroportuaires afin de fournir et de maintenir un système efficace, efficient et fiable de gestion des pièces d'identité biométriques partout au Canada.

SERVICES GÉNÉRAUX

Recrutement, maintien en poste et mobilisation des employés

L'ACSTA est confrontée aux mêmes défis de recrutement que les autres employeurs au Canada, et cherche activement à comprendre les enjeux qui pourraient influencer sur l'attraction, le maintien en poste et l'engagement des employés. En 2015-2016, l'ACSTA a réalisé un sondage afin de mieux comprendre le point de vue des employés sur la culture d'entreprise de l'ACSTA et de trouver des moyens pratiques et concrets d'améliorer le climat de travail.

Des groupes de travail d'employés ont été formés pour approfondir les sujets qui sont ressortis du sondage. Après plusieurs mois de travail, les groupes ont présenté des recommandations à la haute direction de l'ACSTA et, après une période d'examen et de discussion approfondis, presque toutes les recommandations ont été approuvées en tout ou en partie. Des changements de politique se rapportant à ces recommandations sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2017.

L'ACSTA a mené un autre sondage biennal auprès des employés pour l'exercice 2017-2018. Les résultats de ce sondage ont été présentés à la haute direction de l'ACSTA et à son Conseil d'administration, respectivement en mai et en juin 2018. La haute direction de l'ACSTA s'étant engagée à tenir un dialogue continu avec les employés, un plan visant à aborder les résultats du nouveau sondage sera élaboré à l'été 2018, et une mise à jour figurera dans le rapport annuel du prochain exercice.

Planification de la continuité des activités

En 2017-2018, l'ACSTA a procédé à la mise à jour annuelle de son Plan stratégique de gestion des urgences et de son plan de continuité des activités (PCA), mais elle a également amélioré sa résilience et sa capacité d'intervention en y ajoutant un plan d'intervention tous risques. Elle a mis au point un Guide sur la sécurité et les situations d'urgence qui expose les procédures d'urgence que l'ensemble du personnel doit suivre en cas de situation d'urgence mettant en cause sa capacité à assurer les services définis dans le mandat provenant de son administration centrale située à Ottawa. Parallèlement à l'élaboration du plan d'intervention tous risques et du Guide sur la sécurité et les situations d'urgence, une formation a été donnée à tout le personnel de l'administration centrale de l'ACSTA, afin de garantir que tous les employés connaissent et comprennent les procédés et procédures d'urgence.

L'ACSTA a mené un exercice de gestion des urgences à l'échelle nationale, afin d'évaluer sa capacité de réaction à un incident de sûreté de l'aviation susceptible de nuire à sa capacité à assurer ses services obligatoires.

Le Plan stratégique de gestion des urgences et le plan de continuité des activités de l'ACSTA ont fait l'objet d'une vérification interne au cours de l'exercice, afin d'obtenir une assurance raisonnable de la cohérence du programme avec la Norme de sécurité opérationnelle sur la planification de la continuité des activités du Secrétariat du Conseil du Trésor. Il a été établi que le programme du PCA de l'ACSTA fonctionne efficacement, même s'il demeure possible d'améliorer certains procédés et procédures actuellement en place. À ce titre, dans les douze prochains mois, l'ACSTA apportera des améliorations aux aspects du PCA qui concernent l'analyse des répercussions sur les activités, les plans et dispositions relatifs à la continuité des activités, ainsi que le maintien et l'état de préparation du programme.

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 7 700 agents de contrôle ainsi qu'aux autres membres du personnel de contrôle certifiés, y compris les superviseurs et les représentants de la formation.

À l'aide des modules d'apprentissage en ligne, des modules d'apprentissage continu, des exercices en service, des séances de formation dirigées par un instructeur, des exercices d'appoint et des exercices et examens d'évaluation des compétences, l'ACSTA continue à mettre au point une formation opportune, pertinente et spécialisée pour appuyer les dix programmes de certification. Ces supports évoluent constamment pour répondre aux demandes de l'évolution du contexte de menace, des nouvelles procédures, des mises à niveau et essais relatifs aux technologies de contrôle.

Le 1^{er} novembre 2017, l'ACSTA a mis en œuvre la première phase de l'examen national des compétences en radioscopie dans tous les aéroports de classe I. Ce programme a été conçu pour évaluer la capacité des agents de contrôle à respecter la norme opérationnelle de l'ACSTA en matière de détection de menace par radioscopie. La mise en œuvre de l'examen national sur la radioscopie dans les aéroports de classe II et III aura lieu lors de prochaines phases.

La formation des agents de contrôle dans le cadre du programme ACSTA Plus est restée une priorité cette année. Ainsi, plus de 1 800 agents de contrôle ont terminé le module d'orientation ACSTA Plus, qui est la condition préalable à toute formation ACSTA Plus supplémentaire (par exemple, sur l'aide aux passagers, la radioscopie à distance, la fouille des bagages).

De plus, en 2017-2018, l'ACSTA a mis à jour divers modules de formation destinés au personnel de contrôle pour continuer à mettre l'accent sur l'amélioration de l'expérience du passager grâce à un engagement exemplaire en matière de service à la clientèle.

L'ACSTA examine régulièrement tous les documents de formation afin que les agents de contrôle soient capables de gérer les défis que présente leur environnement de travail et que leur formation soit actuelle et applicable.

Relations avec les intervenants

Au cours de l'exercice 2017-2018, 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 organisé plusieurs séances de partage d'information avec l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil International des aéroports (ACI), la TSA et le service de sûreté aérienne de la Nouvelle-Zélande (AVSEC), entre autres. Ces séances ont servi à acquérir des connaissances qui ont aidé à élaborer les concepts des opérations et à prendre des décisions concernant ACSTA Plus et d'autres projets clés.

Au fil des années, l'ACSTA a répondu à plusieurs demandes du gouvernement fédéral et des partenaires internationaux, a échangé de l'expertise en ce qui a trait à la formation des agents de contrôle et aux exigences relatives au contrôle de sûreté aérienne et a montré l'expertise en matière de formation avancée. Tout récemment en 2017-2018, le gouvernement du Canada a amorcé un examen du modèle de gouvernance de l'ACSTA afin d'établir un modèle de financement plus durable et prévisible pour l'organisation. L'ACSTA a étroitement collaboré avec le gouvernement et les intervenants, notamment l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), le Conseil national des lignes aériennes du Canada (NACC), le Conseil des aéroports du Canada (CAC) et les chefs de direction des administrations aéroportuaires des aéroports de classe I afin d'évaluer les diverses options de gouvernance qui font l'objet d'un examen. L'ACSTA continue d'appuyer Transports Canada dans cette entreprise.

Reconnaissant l'importance de la collaboration, l'ACSTA continue à tirer parti des relations avec tous ses intervenants, à échanger activement des renseignements et à discuter des perspectives d'innovation. Cette approche coopérative se poursuivra en 2018-2019 dans le cadre d'importants projets et initiatives que l'ACSTA continuera de promouvoir.





RÉTROACTION POSITIVE

« Je travaille comme agent de service à la clientèle pour WestJet à l'aéroport d'Ottawa. Le 30 janvier 2017, j'aidais une famille à franchir le point de contrôle afin d'arriver aux portes d'embarquement. Elle voyageait dans le cadre du programme "Fais-Un-Vœu" et revenait de leur voyage spécial à Ottawa. L'enfant qui réalisait son vœu était un passager immobile qui se déplace en fauteuil roulant et Marlon, l'un de vos agents de contrôle, devait réaliser une fouille manuelle. Le passager est devenu agité puisqu'il ne semblait pas bien comprendre pourquoi il fallait le toucher et les raisons pour lesquelles Marlon devait le fouiller. Ce qui m'a marqué, c'est que durant toute la fouille, Marlon a fait preuve d'un tact remarquable. Il parlait constamment avec l'enfant, lui expliquait chaque étape de la procédure et le rassurait. Il a pris le temps nécessaire de bien faire son travail dans un contexte particulier. »

Initiative SMART Security

L'IATA et l'ACI parrainent conjointement l'initiative Smart Security, qui est dirigée par le *Smart Security Management Group* (SSMG).

L'ACSTA est l'une des têtes dirigeantes du SSMG de l'IATA et de l'ACI. Le SSMG, qui est constitué de 15 chefs de file de l'industrie et des gouvernements, dirige l'initiative *Smart Security*. De par son 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'ACSTA et TC sont tous deux membres du SSMG.

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.

L'ACSTA participe activement au 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 circulation aérienne 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 du Forum, 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.

Effizienz

Mesure de rendement	Cible	2015-2016	2016-2017	2017-2018	Commentaires
Niveau d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	14,7 %	18,7 %	18,0 %	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.
Définition : Le pourcentage d'agents de contrôle aux huit aéroports les plus occupés qui ont démissionné volontairement, qui sont décédés ou qui ont pris leur retraite.					
Débit de traitement optimal au CPE	S.O.*	159	166	180	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 nombre de passagers contrôlés par heure par voie aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés.

* 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	2015-2016	2016-2017	2017-2018	Commentaires
Conformité du contrôle de sûreté	98,0 %	95,3 %	95,3 %	95,4 %	De manière générale, on observe une tendance positive dans la conformité du contrôle de sûreté, dont les résultats en 2018-2019 sont semblables à ceux de 2017-2018. 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 sur le contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris en ce qui concerne la sûreté des passagers et le contrôle des bagages de cabine.

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

Taux de succès du Programme national de formation et de certification (PNFC)	90,0 %	89,1 %	87,7 %	87,7 %	Le taux de succès du PNFC comprend les résultats des cours du programme FAC et de la formation sur l'EDRE et la tomodensitométrie. Dans l'ensemble, le taux de succès du PNFC a suivi la tendance des années précédentes (EF 2016-2017). Les résultats du programme FAC et de la formation sur l'EDRE sont demeurés au-dessus de la cible : le taux de réussite au programme FAC demeure identique à celui de l'année précédente à 91,2 %, alors que le taux de réussite à la formation sur l'EDRE a enregistré une augmentation de 2,1 %, ayant passé de 95,9 % à 98 %. Le taux de réussite à la formation sur la tomodensitométrie est demeuré stable en passant de 76,7 % l'année dernière à 76,2 %. Le volume des formations est demeuré constant, enregistrant 2123 tentatives de formation au total comparativement à 2173 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 tomographie par ordinateur, qui représentent des cours de certification supplémentaires lié au CPE offerts uniquement à un certain nombre d'agents de contrôle en fonction des besoins opérationnels.

Dans l'intérêt du public

Mesure de rendement	Cible	2015-2016	2016-2017	2017-2018	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	75,3 %	77,5 %	80,0 %	La confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA continue de croître en 2017-2018 et surpasse l'objectif de 75 % pour la troisième année consécutive.
<p>Définition : Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. 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.</p>					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0 %	82,9 %	85,1 %	86,0 %	La satisfaction générale à l'égard du contrôle de sûreté a aussi augmenté en 2017-2018 et surpassé l'objectif de 85 % pour la deuxième année consécutive.
<p>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 occupés.</p>					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	81,1 %	83,4 %	84,3 %	Tous les éléments de l'indice de satisfaction de la clientèle se sont améliorés depuis 2015-2016. La satisfaction à l'égard de la vitesse de traitement a connu la plus forte hausse (2,5 % depuis 2015-2016).

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 : vitesse de traitement, 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 occupés du Canada.

PRÉPARER L'AVENIR



Service à la clientèle et amélioration de l'expérience des passagers

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

En 2017-2018, l'ACSTA a contrôlé 66,3 millions de passagers dans l'ensemble des aéroports désignés au Canada. En 2018-2019, le nombre de passagers dans les aéroports du Canada devrait atteindre 70,1 millions, et plus de 78 millions d'ici 2021-2022. Afin de répondre aux attentes des voyageurs aériens canadiens, du secteur aéroportuaire et de l'industrie des transporteurs aériens, et d'offrir aux passagers une expérience positive, l'ACSTA a eu recours au modèle d'incidence des temps d'attente pour aider TC à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières à long terme de l'ACSTA et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente.

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 maintien d'un niveau de service uniforme sert non seulement dans l'intérêt du public voyageur, mais profitera au secteur de l'aviation du Canada, pour qui le temps d'attente est une préoccupation de longue date.



Le budget de 2018 comprenait un financement de 240,6 millions de dollars pour l'exercice 2018-2019. Ce financement supplémentaire permettra à l'ACSTA de s'efforcer d'atteindre l'objectif d'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. Il garantira aussi le maintien du programme de CNP amélioré pendant l'exercice et appuiera la mise en œuvre des activités de prédédouanement des vols à destination des États-Unis à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto et à l'aéroport international Jean Lesage de la ville de Québec.

Tout au long de l'exercice, l'ACSTA poursuivra sa collaboration avec TC concernant l'élaboration d'une stratégie à long terme visant à réduire les pressions financières et leurs conséquences sur les programmes de contrôle de la sûreté aérienne.

Mises en service des voies 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.

Le succès de la mise en œuvre de 41 voies de contrôle ACSTA Plus dans quatre des aéroports les plus achalandés du Canada donne à l'ACSTA et aux administrations aéroportuaires une occasion unique de viser ensemble un objectif commun : l'amélioration de l'expérience des passagers et l'excellence du service à la clientèle.

Les actuels niveaux de référence des investissements permettront à l'ACSTA de poursuivre la mise en œuvre d'un nombre limité de voies ACSTA Plus au cours des prochaines années.

Recouvrement des coûts

En 2014, avec le soutien de TC, l'ACSTA a conclu une entente avec la GTAA, qui a permis à cette dernière d'acheter des services de contrôle additionnelles sous forme de voies de contrôle supplémentaires. L'essai a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2019.

En outre, avec le soutien de TC, l'administration aéroportuaire de l'aéroport international de Vancouver a reçu en juin 2017 l'autorisation d'acheter à l'ACSTA des heures de CPE supplémentaires, afin de réduire les répercussions en temps d'attente liées à l'augmentation prévue du nombre de passagers. Cette période a récemment été prolongée, et se terminera désormais le 30 juin 2018.

Ces deux ententes sont conformes à l'intention du Projet de loi C-49 (la *Loi sur la modernisation des transports*), lequel a reçu la sanction royale le 23 mai 2018. Le Projet de loi C-49 devrait permettre à l'ACSTA de conclure des ententes de recouvrement des coûts concernant les services de contrôle aux aéroports désignés et non désignés qui correspondent à son mandat actuel.

L'ACSTA continue à collaborer avec TC afin de comprendre l'incidence complète du Projet de loi C-49 et établira une consultation avec les administrations aéroportuaires qui expriment la volonté d'acheter des services de contrôle supplémentaires une fois que les détails auront été mis au point.

Examen de la gouvernance

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. Au cours de l'année 2017-2018, l'ACSTA a étroitement collaboré avec le gouvernement et les intervenants – surtout Transports Canada – afin d'évaluer les diverses options de gouvernance qui faisaient l'objet d'un examen. L'ACSTA continue d'appuyer Transports Canada dans cette démarche.



GOVERNANCE D'ENTREPRISE



L'ACSTA rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, et elle est régie par un Conseil d'administration de 11 membres nommés par le gouverneur en conseil.

Deux des administrateurs sont nommés par l'industrie du transport aérien, et deux par l'industrie aéroportuaire.

Le Conseil d'administration a de nombreuses responsabilités permanentes, notamment ce qui suit :

- ✓ 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;
- ✓ veiller à ce que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA soient définis et que les systèmes de gestion de ces risques soient 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 2018, LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ACSTA COMPRENAIT :

- Marguerite Nadeau, *présidente*
- Paul Benoit
- Jean-Philippe Brunet
- Melissa Coulson
- Sharon Duggan
- Patricia Kennedy
- Gilles Lalonde
- Taleeb Noormohamed
- William Restall
- Allan Rowe
- Raf Souccar



Lire les biographies des membres du Conseil d'administration [ici](#).

En 2017-2018, le Conseil d'administration a continué à 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 de l'ACSTA pour 2017-2018, 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 programme 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 11 décembre 2017, l'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle. À l'occasion de cette réunion, Marguerite Nadeau, présidente du Conseil d'administration de l'ACSTA, a exprimé sa gratitude au vice-président, Peter Wallis, pour sa contribution à l'ACSTA et au Conseil d'administration tandis qu'il assumait par intérim la fonction de président. Elle a également souligné certaines réussites de l'ACSTA en 2017, comme le lancement du concept ACSTA Plus à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, suivi de l'installation d'un point de contrôle ACSTA Plus complet à l'aéroport international de Calgary. D'autres initiatives importantes ont été supervisées par le Conseil, notamment la prestation continue du programme amélioré de contrôle des non-passagers, afin de respecter les obligations internationales et celles du programme pluriannuel à grande échelle de recapitalisation du CBE de l'ACSTA.

Michael Saunders, président et chef de la direction de l'ACSTA, a souligné le fait que l'ACSTA a connu en 2016-2017 son niveau de fréquentation le plus élevé à ce jour. Cela dit, grâce au travail acharné et au dévouement du personnel de contrôle et de ses employés, l'ACSTA est parvenue, une fois de plus, à atteindre un objectif de 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. Les innovations telles qu'ACSTA Plus, le nouveau concept de voies de contrôle à rendement élevé, ont également contribué à l'atteinte de cet objectif.

M. Saunders a en outre fait remarquer que l'ACSTA a obtenu un niveau de satisfaction de la clientèle record de 86 % au cours du troisième trimestre de 2016-2017. Cet accent mis sur l'expérience des passagers s'incarne dans le nouvel engagement de l'ACSTA envers les passagers en matière de service à la clientèle.

M. Saunders a évoqué certains des défis de l'ACSTA, tels que les changements continus apportés à ses processus de contrôle et à ses règlements afin de réagir aux nouvelles menaces et de maintenir l'uniformité des services avec nos partenaires internationaux. Le président et chef de la direction a parlé du manque de financement durable à long terme, qui mène l'organisation à poursuivre sa recherche de solutions potentielles avec TC.

Une vidéo de la réunion comprenant les discours du président du Conseil d'administration et du chef de la direction a été publiée sur le site Web de l'ACSTA. Cliquer [ici](#) pour la visionner. 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'élèvent à 10 800 \$; ceux des administrateurs à 5 400 \$. Le président est payé 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, cours de formation et 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 2017-2018, les comités se sont réunis 15 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 11 fois.

Membre du Conseil d'administration	Rémunération totale	Réunions du Conseil d'administration	Réunions des comités
Nadeau, Marguerite (présidente) <i>*Nommée le 13-09-2017</i>	23 248 \$	7/7	8/8
Benoit, Paul	16 320 \$	10/11	8/8
Brunet, Jean-Philippe <i>*Nommé le 21-02-2018</i>	582 \$	2/3	–
Coulson, Melissa ²	17 880 \$	11/11	11/11
Dufour, Jean-Marc <i>*Son mandat a pris fin le 20-02-2018</i>	15 564 \$	9/9	6/6
Duggan, Sharon <i>*Nommée le 21-02-2018</i>	3 117 \$	3/3	–
Kennedy, Patricia	17 880 \$	11/11	11/11
Koop, Dora <i>*Son mandat a pris fin le 20-02-2018</i>	12 639 \$	9/9	8/8
Lalonde, Gilles <i>*Nommé le 21-02-2018</i>	582 \$	2/3	–
Noormohamed, Taleeb <i>*Nommé le 21-02-2018</i>	582 \$	2/3	–
Restall, William ³	19 050 \$	11/11	8/8
Rowe, Allan	16 515 \$	11/11	11/11
Souccar, Raf	15 150 \$	11/11	8/8
Wallis, Peter ¹ <i>*Son mandat a pris fin le 20-02-2018</i>	21 219 \$	9/9	10/10

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 180 328 \$ en 2017-2018 comparativement à 173 363 \$ en 2016-2017.

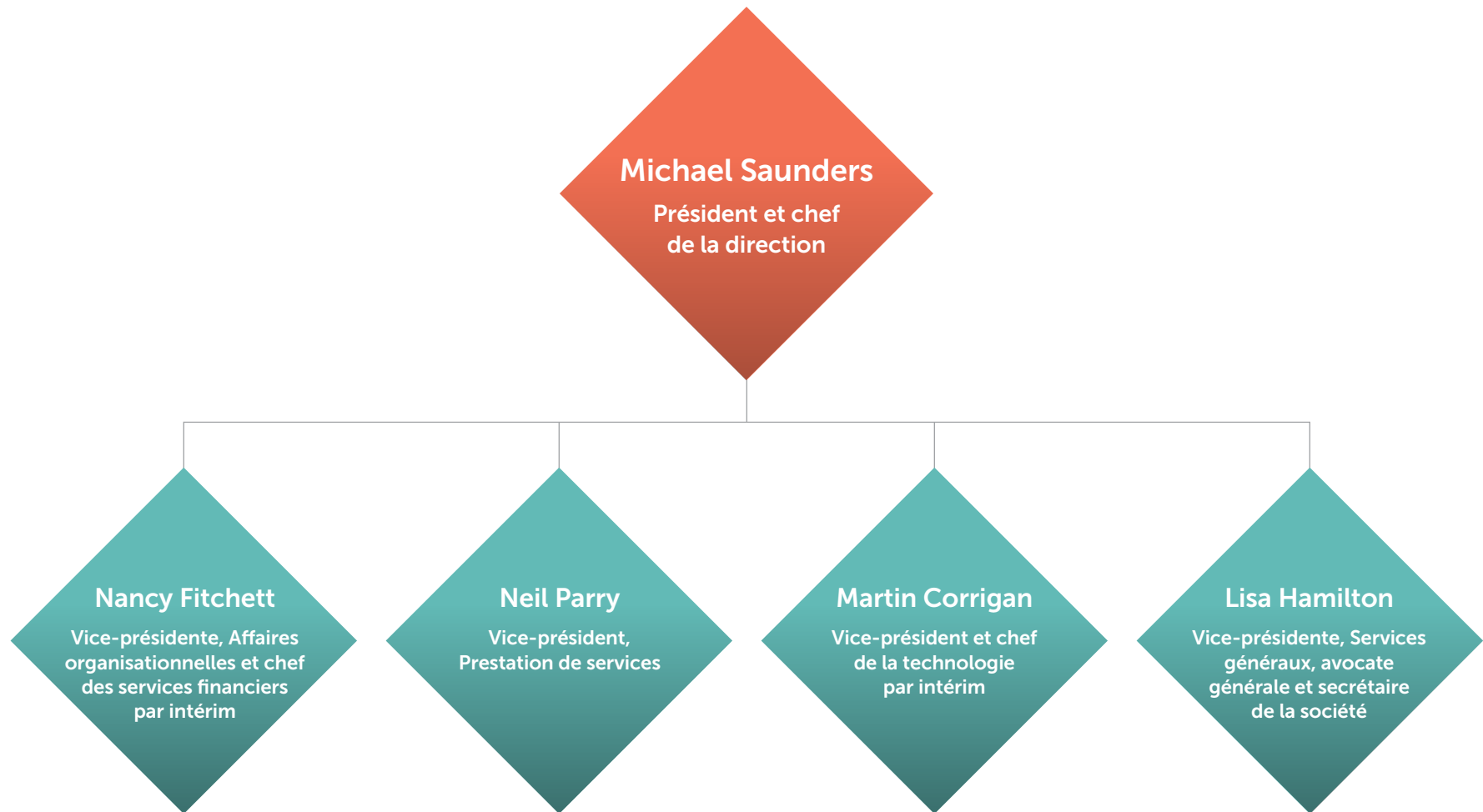
¹ Président du Comité de stratégie et président par intérim du Conseil d'administration du 4 octobre 2016 au 12 septembre 2017.

² A participé comme évaluatrice à la demande de propositions (DP) pour l'audit interne.

³ A participé au processus de recrutement de la vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société.

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 le 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.



DIVULGATION



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. Le rendement de l'ACSTA par rapport à l'exigence d'assurer un service bilingue dans tous les aéroports désignés bilingues s'est légèrement amélioré cette année, avec un taux de conformité moyen à l'échelle nationale de 95,6 % en 2017-2018, comparativement à 95,1 % en 2016-2017.

L'engagement à offrir des services bilingues aux points de contrôle s'incarne dans tous les aspects du modèle de prestation de services de l'ACSTA, de la passation des marchés, à la formation et à l'évaluation du rendement. Les fournisseurs de services de contrôle doivent avoir suffisamment de personnel bilingue en service pour offrir un service de qualité en anglais et en français. Pendant leur formation, les agents de contrôle prennent connaissance de la *Loi sur les langues officielles*, de l'offre active et de l'obligation de servir les passagers dans la langue officielle de leur choix tout au long du processus de contrôle. Ils sont également mis au courant des conséquences du non-respect de ces exigences. Afin de confirmer que ces obligations sont respectées, l'ACSTA procède à des observations régulières aux points de contrôle.



Au niveau régional, plusieurs initiatives ont été mises en place pour tenter d'améliorer la prestation de service bilingue par l'ACSTA dans tous les aéroports désignés bilingues.

Dans la région du Centre de l'ACSTA, le personnel administratif des bureaux a contribué à l'aide aux passagers et a veillé à la conformité des agents de contrôle en matière d'offre active. D'autres membres du personnel ont également été rendus disponibles pour aider à la surveillance et à l'encadrement des agents de contrôle à divers points de contrôle de l'aéroport international Pearson de Toronto.

Dans les régions du Centre et des Prairies de l'ACSTA, Garda (le fournisseur de services de contrôle dans ces régions), a mis en ligne sur son site Web une vidéo concernant la *Loi sur les langues officielles*, qui permet aux agents de contrôle de se familiariser avec les phrases de base. Le lancement de cette formation permet aux employés de se pratiquer seul ou de prendre l'initiative en commençant à acquérir des compétences avant de suivre une véritable formation.

Afin de s'améliorer continuellement, l'ACSTA mène également chaque trimestre des sondages auprès des passagers de l'ensemble du pays, pour vérifier s'ils ont été servis dans la langue de leur choix. Les résultats obtenus, de même que les rapports sur la mesure de la conformité et les plaintes, sont analysés et servent à améliorer le rendement aux points de contrôle.

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, contenant quinze recommandations, a été publié en mars 2017. La commissaire aux langues officielles par intérim a félicité l'ACSTA pour sa détermination à respecter ses obligations linguistiques à l'égard du public voyageur. Il importe de souligner que l'ACSTA a contrôlé plus de 66 millions de passagers pendant la période visée par le rapport, et qu'elle a reçu 35 plaintes.

Afin de répondre aux recommandations du CLO, l'ACSTA a mis au point un plan d'action et elle continue à collaborer étroitement avec le CLO pour promouvoir la prestation de services bilingues au public voyageur tout en protégeant le public en effectuant des contrôles efficaces et efficaces des voyageurs aériens et de leurs effets personnels.

L'ACSTA demeure résolue à promouvoir un milieu de travail bilingue. Les employés de l'ACSTA partout au pays ont pris conscience que favoriser une culture bilingue et inclusive au travail est un effort d'équipe.

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

L'ACSTA s'efforce d'appliquer les obligations législatives en vertu de la *Loi sur les renseignements personnels* et les dix principes du Code type de l'Association canadienne de normalisation dans chaque programme et activité du système qu'elle élabore.

L'ACSTA 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^{er} avril 2017 au 31 mars 2018, l'ACSTA a reçu 30 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 33 demandes en 2017-2018. Par rapport à l'année précédente, le nombre de pages traitées a diminué de 2 740 pages, soit une réduction de 31 %.

En outre, l'ACSTA a reçu 64 demandes informelles en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* visant des documents d'information publiés antérieurement. Par rapport à l'année précédente, le nombre de demandes informelles traitées a augmenté de huit, soit de 14 %.

L'ACSTA a par ailleurs reçu 14 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 12 demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, dont 11 ont été réglées au cours de l'exercice financier.



Au cours de la période visée par le présent rapport, la formation liée à l'AIPRP a été offerte à 154 participants dans le cadre de 15 séances, dont sept ont eu lieu au sein des régions (Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver). Une séance spéciale de formation sur divers sujets a aussi été offerte à des personnes dans l'ensemble de l'organisation.

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

L'ACSTA produit et transmet un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. Afin d'aider l'ACSTA à déterminer et à éliminer les obstacles à l'équité en matière d'emploi et de continuer à promouvoir une culture d'inclusion et de diversité, le réseau pour la diversité et l'inclusion a été mis sur pied et le plan triennal d'équité en matière d'emploi a été élaboré, et l'ACSTA terminera de mettre au point son cadre de diversité et d'inclusion en 2018-2019.

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 (LFPDAR), 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 d'encourager 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 LFPDAR 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 LFPDAR et des mécanismes à leur disposition pour divulguer des actes répréhensibles. En 2017-2018, aucune allégation ni divulgation n'a été transmise à l'ACSTA concernant des actes répréhensibles ou des requêtes en vertu de la LFPDAR.



RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018



Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2018. 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 2018, 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 2018, 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

La croissance économique mondiale a augmenté, passant de 3,0 % en 2016 à un taux estimé de 3,6 % en 2017. Elle devrait progresser jusqu'à 3,8 % en 2018, pour retomber à 3,6 % en 2019 et à 3,4 % en 2020. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 1,4 % en 2016 et devrait passer à 3,0 % en 2017, à 2,0 % en 2018, 2,1 % en 2019 et à 1,8 % en 2020.¹

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 6,2 % en 2018 par rapport à 2017, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir².

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 variation du nombre

de passagers peut souvent se traduire par une demande accrue ou immédiate du nombre d'heures de contrôle et une augmentation de ses charges d'exploitation. Pour faire face aux fluctuations éventuelles du nombre de passagers, l'ACSTA suit de près le nombre d'heures de contrôle achetées dans chaque aéroport. 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 de contribuer à trouver une solution à 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.

Risque de change

Comme prévu, le dollar canadien a rebondi légèrement en 2017-2018. Le taux de change moyen entre les dollars canadien et américain était de 1,28³, contre un taux moyen de 1,31³ en 2016-2017. En se fondant sur les plus récentes prévisions économiques, l'ACSTA prévoit que le taux de change restera relativement stable et pourrait même continuer à s'améliorer au cours de la prochaine année.

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, janvier 2018 pour l'année 2016 et *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2018, pour les années 2017, 2018, 2019 et 2020.

² SNC Lavalin Inc. *February 2018 Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*.

³ Banque du Canada, *Outil de consultation des taux de change quotidiens*.

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 sur son financement. 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 est continuellement confronté à diverses difficultés découlant de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du nombre de passagers. Conséquemment, sans financement supplémentaire, il est possible que les passagers doivent patienter plus longtemps afin d'être contrôlés. L'ACSTA a comme objectif d'offrir 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. Ces dernières années, l'ACSTA a collaboré avec Transports Canada en vue d'obtenir un financement à long terme pour atténuer les pressions financières.

Au cours des trois dernières années, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada des fonds supplémentaires pour une année, afin d'atténuer ces pressions financières, en attendant une solution de financement à long terme. Plus particulièrement, l'ACSTA a reçu des fonds supplémentaires de 176,1 M\$ en 2017-2018 afin de maintenir sa moyenne annuelle nationale en terme de niveau de service relatif au temps d'attente et de poursuivre la mise en œuvre de son programme de CNP amélioré.

Le Budget de 2018 a accordé à l'ACSTA des fonds additionnels de 240,6 M\$ pour 2018-2019. Ces fonds devraient permettre à l'ACSTA de maintenir ses activités de contrôle au niveau actuel en matière de service relatif au temps d'attente ainsi que de maintenir son programme de CNP amélioré actuel. Ces fonds additionnels permettent également d'instaurer des opérations de précontrôle pour l'entrée aux États-Unis à l'aéroport Billy Bishop, à Toronto, et à l'aéroport international Jean Lesage, à Québec.

L'ACSTA continue de collaborer avec Transports Canada à l'élaboration d'une stratégie à long terme de financement qui lui permettra de faire face aux pressions financières et à leurs incidences connexes sur les programmes de contrôle de sûreté aérienne.

Conformité aux instructions

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu une instruction (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) de se conformer à la directive donnée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition prévoyant le rajustement du ratio de partage des coûts des services courants entre employés et employeur à 50/50 d'ici le 31 décembre 2017.

En juillet 2015, l'ACSTA a été avisée qu'une exemption pouvait s'appliquer aux régimes de retraite pour lesquels il était démontré que la mise en œuvre de la réforme donnerait lieu à un traitement inéquitable pour les participants desdits régimes ou poserait des difficultés pour le recrutement et le maintien en poste des employés. À la suite de cet avis, l'ACSTA a commencé à travailler avec son actuaire indépendant à rédiger une analyse de cas devant appuyer une demande d'exemption fondée sur l'iniquité de la réforme pour les participants. L'ACSTA est d'avis que son analyse démontre que la fermeture du régime de retraite à prestations définies en 2013 imposerait aux employés un partage des coûts inéquitable et que le ratio de partage des coûts devrait être calculé comme si le régime était offert à de nouveaux employés.

L'ACSTA a présenté la version définitive de son analyse de cas à Transports Canada en mai 2017, étant entendu qu'elle allait être approuvée avant l'échéance du 31 décembre 2017. En décembre 2017, Transports Canada a informé l'ACSTA que l'analyse de cas ne serait pas approuvée à la date prévue en raison de retards de traitement. Transports Canada continue de collaborer avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour obtenir les approbations nécessaires. La date à laquelle ces approbations seront reçues n'est pas connue à l'heure actuelle.

Au 1^{er} janvier 2018, l'ACSTA a aligné les taux des cotisations des employés aux objectifs soutenus dans l'analyse de cas 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 2017-2018 par rapport à 2016-2017.

Points saillants financiers – État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)	2017-2018	2016-2017	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	542 662 \$	505 776 \$	36 886 \$	7,3 %
Exploitation et entretien du matériel	38 995	41 643	(2 648)	(6,4 %)
Soutien des programmes et services généraux	84 423	81 329	3 094	3,8 %
Amortissement	58 948	52 951	5 997	11,3 %
Total des charges	725 028	681 699	43 329	6,4 %
Autres charges (produits)	2 297	4 095	(1 798)	(43,9 %)
Performance financière avant les revenus et le financement public	727 325	685 794	41 531	6,1 %
Revenus	15 669	7 368	8 301	112,7 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	645 498	616 371	29 127	4,7 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	60 525	56 786	3 739	6,6 %
Total du financement public	706 023	673 157	32 866	4,9 %
Performance financière	(5 633) \$	(5 269) \$	(364) \$	(6,9 %)
Autres éléments du résultat global	(11 633)	21 528	(33 161)	(154,0 %)
Résultat global total	(17 266) \$	16 259 \$	(33 525) \$	(206,2 %)

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par type 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 2018.

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 80,3 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2017-2018. 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. Mais d'autres aspects peuvent influencer l'achat d'heures de contrôle tel que : des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant de menaces en évolution et d'incidents de sûreté ou un alignement avec d'autres juridictions. 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 36,9 M\$ (7,3 %) en 2017-2018. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre plus

élevé d'heures de contrôle achetées pour approximativement 19,1 M\$ et par des augmentations annuelles du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle d'environ 16,2 M\$.

L'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées s'explique principalement par des activités de contrôle supplémentaires qui ont dû être effectuées pour répondre à la hausse du nombre de passagers, aux changements des besoins opérationnels dans certains aéroports et à la mise en place de mesures de sûreté améliorées qui sont entrées en vigueur le 19 juillet 2017. Elle est également due à l'achat d'heures de contrôle supplémentaires relatives aux ententes d'essai conclues avec la GTAA et l'Administration de l'aéroport international de Vancouver (AAYVR), ainsi qu'aux exigences de contrôle additionnelles à l'appui du programme de CNP amélioré, alors que la construction d'installations permanentes pour la fouille de véhicules est terminée dans certains aéroports. Ces augmentations sont en partie compensées par l'exemption du CNP-aéronef qui est entrée en vigueur le 18 juillet 2017.

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 des technologues chargés 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 diminué de 2,6 M\$ (6,4 %) en 2017-2018. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des coûts liés aux pièces de rechange et à l'entretien du matériel attribuable au remplacement de l'ancien matériel de SDE par du nouveau

matériel assorti d'une garantie de base, en conformité avec le programme de gestion du cycle de vie des immobilisations. La diminution est aussi attribuable à la réduction des besoins en matière de formation pour les fournisseurs d'entretien du matériel afin de soutenir le déploiement constant de nouveau matériel de SDE.

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 des employés, de la location des locaux pour le siège social et les régions, des services professionnels et des dépenses administratives et informatiques.

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont augmenté de 3,1 M\$ (3,8 %) en 2017-2018. Cette augmentation touche aussi divers frais administratifs, dont les services professionnels à l'appui des initiatives corporatives (par exemple l'examen de la gouvernance de l'ACSTA), les loyers et les coûts liés aux installations découlant des crédits d'impôt foncier reçus en 2016 et de la contrepassation dans l'exercice précédent d'une charge à payer au titre des taxes à la consommation.

Cette augmentation s'explique aussi par l'augmentation des salaires et des avantages des employés qui est attribuable au nombre accru, en moyenne, de postes pourvus en 2017-2018. Ces augmentations ont été compensées en partie par la diminution des cotisations versées aux régimes de retraite à prestations définies en 2017-2018, attribuable à la cotisation d'équilibre de 1,8 M\$ versée l'exercice précédent en lien avec le déficit de solvabilité.

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 6,0 M\$ (11,3 %) en 2017-2018. Cette augmentation est principalement attribuable aux nouveaux déploiements des voies ACSTA Plus, ainsi qu'aux déploiements du matériel de CBE dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie de ce matériel. Cette augmentation a été compensée en partie par de l'ancien matériel de CBE et de CNP devenant entièrement amorti.

Autres charges (produits)

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

Les autres charges (produits) ont diminué de 1,8 M\$ (43,9 %) en 2017-2018. La diminution est principalement attribuable à une perte de valeur d'immobilisations corporelles constatée au cours de l'exercice précédent, pour du matériel de contrôle qui ne répondait plus aux normes de Transports Canada.

Revenus

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

Les revenus ont augmenté de 8,3 M\$ (112,7 %) en 2017-2018. Cette augmentation est surtout attribuable au nombre plus élevé d'heures de contrôle supplémentaires à l'appui des ententes d'essai avec la GTAA et l'AAYVR.

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 avantages incitatifs à la location différés, les stocks et les charges payées d'avance, sont financées lorsqu'elles entraînent une sortie de trésorerie et non pas lorsque la charge est constatée selon les règles des IFRS.

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 29,1 M\$ (4,7 %) en 2017-2018. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges au titre des services de contrôle et autres coûts connexes et des frais de soutien des programmes et des services généraux. Elle a été partiellement compensée par une augmentation des revenus et une diminution des charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel, décrites précédemment.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 3,7 M\$ (6,6 %) en 2017-2018. Cette augmentation s'explique par l'augmentation de la charge d'amortissement, qui a été partiellement compensée par la diminution du montant de la perte de valeur d'immobilisations corporelles.

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. La perte nette de 11,6 M\$ enregistrée en 2017-2018 s'explique en grande partie par une perte de réévaluation de 14,4 M\$ sur l'obligation au titre des prestations définies résultant des pertes enregistrées à la suite de la révision de certaines hypothèses économiques (surtout le taux d'actualisation et le taux d'augmentation des salaires). Cette perte a été compensée en partie par un gain de réévaluation de 2,7 M\$ attribuable à un taux de rendement des actifs des régimes réel supérieur au taux utilisé par l'ACSTA et aux ajustements fondés sur l'expérience.

En 2016-2017, le gain net de 21,5 M\$ était attribuable principalement à un gain de réévaluation de 11,9 M\$ résultant du rendement des actifs des régimes plus élevé que le taux utilisé par l'ACSTA. Ce gain net comprenait aussi un gain de réévaluation de 9,6 M\$ sur l'obligation au titre des prestations définies en raison de gains réalisés à la suite de la révision des hypothèses démographiques (surtout pour la retraite) et d'ajustements fondés sur l'expérience.

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 à la *Directive sur la gestion des fonds publics et des comptes débiteurs* 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 2018	31 mars 2017	Écart \$
Trésorerie	9 929 \$	36 267 \$	(26 338) \$
Clients et autres débiteurs	136 506	96 739	39 767
Fournisseurs et autres créditeurs	(142 217)	(132 071)	(10 146)
Retenues sur contrats de construction	(4 338)	(935)	(3 403)

La trésorerie a diminué de 26,3 M\$ en raison surtout du moment auquel les fonds du gouvernement du Canada ont été reçus. Cette diminution a été en partie compensée en raison du calendrier des paiements versés aux fournisseurs pour l'achat de biens et de services. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 39,8 M\$ principalement en raison de la hausse du montant des crédits parlementaires à recevoir et de l'augmentation des débiteurs relatifs aux taxes à la consommation. Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 10,1 M\$ à cause du nombre plus élevé de factures à payer pour l'achat d'immobilisations et de services de contrôle à la clôture de l'exercice, par rapport à l'exercice précédent. Les retenues sur contrats de construction ont augmenté de 3,4 M\$ surtout en raison des progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme de recapitalisation du CBE, particulièrement pour des projets à l'aéroport international Trudeau de Montréal, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver.

Une partie de l'augmentation des fournisseurs et autres crédateurs au titre des achats d'immobilisations se rattache à une charge à payer de 6,2 M\$ qui a été comptabilisée à la suite d'une vérification de la taxe d'accise effectuée dans une administration aéroportuaire. Au cours de l'exercice, une administration aéroportuaire a en effet 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 dans le cadre d'ententes de financement pour des projets d'intégration et des contrats d'entretien. L'ACSTA, en collaboration avec l'administration aéroportuaire, a présenté un avis d'opposition. Entre-temps, l'ACSTA doit toutefois verser les sommes exigées à l'administration aéroportuaire. Par ailleurs, l'ACSTA a droit à des remboursements de taxe de 4,1 M\$ sur le montant comptabilisé, qui ont été inclus comme un montant à recevoir dans les taxes à recouvrer. Vu que l'ACSTA a conclu des ententes similaires avec d'autres administrations aéroportuaires, l'ACSTA a présenté un passif éventuel dans les notes complémentaires aux états financiers, puisqu'il y a un risque qu'elle doive effectuer d'autres paiements advenant que le processus d'avis d'opposition s'avère infructueux.

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 71,3 % du total de l'actif au 31 mars 2018. En 2017-2018, les dépenses en immobilisations ont totalisé 76,4 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.

Acquisitions d'immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2017-2018	2016-2017	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	73 502 \$	100 547 \$	(27 045) \$
Matériel non lié aux SDE ¹	2 921	7 274	(4 353)
Total des acquisitions d'immobilisations	76 423 \$	107 821 \$	(31 398) \$

¹ Les acquisitions d'immobilisations non liées aux SDE ne comprennent pas une acquisition hors trésorerie de 0 \$ en 2017-2018 (9 \$ en 2016-2017) relativement aux améliorations locatives.

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 Pearson de Toronto, à l'aéroport international Trudeau de Montréal, à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport international de Calgary.
- Remplacement des appareils de détection de traces d'explosifs dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie des actifs.
- Achat et mise en place d'appareils de détection d'explosifs liquides à l'appui du programme permanent de CNP pour les véhicules.

Matériel non lié aux SDE :

- Achat et mise en place de l'infrastructure de réseau et de systèmes aux points d'accès des véhicules dans le cadre du programme permanent de CNP.
- Gestion du cycle de vie du système de gestion de l'apprentissage de l'ACSTA utilisé surtout pour la formation et l'apprentissage récurrent des agents de contrôle au sujet des procédures de contrôle.
- Début d'une mise à niveau du système qui sert à l'identification des agents de contrôle, au suivi de leur emploi du temps et aux rapports.

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^{er} juillet 2013 et une composante à cotisations définies pour les employés embauchés depuis le 1^{er} juillet 2013. Le deuxième régime est un régime de retraite supplémentaire (RRS). Il s'agit d'un régime à prestations définies qui complète le RRE. 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 2018	31 mars 2017	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	5 030 \$	19 042 \$	(14 012) \$
Passif au titre des avantages du personnel	(28 402)	(24 292)	(4 110)
Passif net au titre des avantages du personnel	(23 372) \$	(5 250) \$	(18 122) \$

Au 31 mars 2018, 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 participants aux 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.

La diminution de l'actif de 14,0 M\$ est surtout attribuable à une perte de réévaluation de 9,9 M\$ pour le RRE et le RRS de l'ACSTA et aux coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 4,1 M\$ les cotisations de l'ACSTA à ces régimes. L'augmentation du passif de 4,1 M\$ est attribuable aux coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 2,4 M\$ les cotisations de l'ACSTA et à une perte de réévaluation de 1,7 M\$ pour l'ARPD de l'ACSTA.

Performance financière par rapport au plan d'entreprise

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

Rapport sur l'utilisation des crédits parlementaires

Charges 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 donc 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)	2017-2018	2016-2017	Écart \$
Performance financière avant les revenus et le financement public	727 325 \$	685 794 \$	41 531 \$
Revenus	(15 669)	(7 368)	(8 301)
Performance financière avant le financement public	711 656	678 426	33 230
Charges sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(58 948)	(52 951)	(5 997)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(6 489)	(5 833)	(656)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 097)	(1 271)	174
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(518)	(657)	139
Gain non monétaire sur conversion de devise constaté en performance financière	(140)	–	(140)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ²	(57)	(44)	(13)
Crédits non monétaires de fournisseurs	792	–	792
Avantages incitatifs à la location différés constatés en performance financière ³	246	304	(58)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	53	331	(278)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	–	(1 934)	1 934
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	645 498 \$	616 371 \$	29 127 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁴	809	(446)	1 255
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	646 307 \$	615 925 \$	30 382 \$

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

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

³ 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.

⁴ 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)	2017-2018	2016-2017	Écart \$
Matériel lié aux SDE	73 502 \$	100 547 \$	(27 045) \$
Matériel non lié aux SDE	2 921	7 274	(4 353)
Total des acquisitions d'immobilisations	76 423 \$	107 821 \$	(31 398) \$
Acquisitions non monétaires provenant des crédits de fournisseurs	(792)	–	(792)
Perte non monétaire sur conversion de devise en lien avec des acquisitions d'immobilisations	20	–	20
Produits de la sortie d'immobilisations	(59)	(12)	(47)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	75 592 \$	107 809 \$	(32 217) \$



ÉTATS FINANCIERS

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2018



Déclaration de la responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2018

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*, 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 ci-après.

Le président et chef de la direction,



Michael Saunders

Le 6 juin 2018

*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 les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, 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 qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (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.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers 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 2018, 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).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et ses règlements, aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ainsi qu'aux instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Pour le vérificateur général du Canada,

Etienne Matte, CPA, CA
Directeur principal

Le 6 juin 2018
Ottawa, Canada

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2018	2017
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	9 929 \$	36 267 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	136 506	96 739
Stocks (note 5)	16 401	15 729
Charges payées d'avance	3 133	2 996
Actifs financiers dérivés (note 13)	360	274
	166 329	152 005
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	416 438	400 908
Immobilisations incorporelles (note 7)	8 665	8 451
Actif au titre des avantages du personnel (note 10)	5 030	19 042
Actifs financiers dérivés (note 13)	24	57
	430 157	428 458
Total des actifs	596 486 \$	580 463 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 13)	142 217 \$	132 071 \$
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 9)	19 534	18 725
	161 751	150 796
Passifs non courants		
Retenues sur contrats de construction (note 13)	4 338	935
Avantages incitatifs à la location différés	442	688
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	424 026	408 959
Passif au titre des avantages du personnel (note 10)	28 402	24 292
	457 208	434 874
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(22 473)	(5 207)
Total des passifs et des capitaux propres	596 486 \$	580 463 \$

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

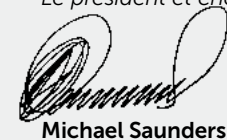
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 6 juin 2018 :

La présidente du Conseil,



Marguerite Nadeau

Le président et chef de la direction,



Michael Saunders

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2018	2017
Charges		
Contrôle préembarquement	396 410 \$	363 014 \$
Contrôle des bagages enregistrés	148 748	144 595
Contrôle des non-passagers	133 402	130 792
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 234	3 060
Services généraux	43 234	40 238
Total des charges (note 11)	725 028	681 699
Autres charges (produits)		
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 097	1 271
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	518	657
Perte de change	479	551
Charges financières	256	13
Gain net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	(53)	(331)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	–	1 934
Total des autres charges (produits)	2 297	4 095
Performance financière avant les revenus et le financement public	727 325	685 794
Revenus		
Services de contrôle supplémentaires	13 924	6 825
Revenus divers	852	1
Produits financiers	638	482
Revenus de location	255	60
Total des revenus	15 669	7 368
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 9)	645 498	616 371
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	60 525	56 786
Total du financement public	706 023	673 157
Performance financière	(5 633) \$	(5 269) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(11 633)	21 528
Résultat global total	(17 266) \$	16 259 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2016	(21 466) \$
Performance financière	(5 269)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	21 528
Solde au 31 mars 2017	(5 207) \$

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2017	(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)
Solde au 31 mars 2018	(22 473) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2018	2017
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(5 633) \$	(5 269) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 6 et 11)	57 803	51 504
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel	6 489	5 833
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 7 et 11)	1 145	1 447
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 097	1 271
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	518	657
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	(60 525)	(56 786)
Autres transactions sans effet sur la trésorerie (note 17)	(735)	44
Avantages incitatifs à la location différés constatés dans la performance financière (note 17)	(246)	(304)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(53)	(331)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	–	1 934
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 17)	(41 563)	11 670
	(41 703)	11 670
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	77 409	106 872
Acquisition d'immobilisations corporelles	(60 697)	(90 298)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(1 359)	(3 206)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	12	2
	15 365	13 370
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(26 338)	25 040
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	36 267	11 227
Trésorerie à la clôture de l'exercice	9 929 \$	36 267 \$

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 2018

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

L'ACSTA a été établie en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est une société d'État visée par la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). 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;
2. CBE – le contrôle des bagages enregistrés;
3. CNP – le contrôle aléatoire des non-passagers qui accèdent à des zones réglementées et de leurs effets personnels, y compris le contrôle des véhicules entrant dans des zones réglementées de l'aérodrome des aéroports à risque élevé;
4. Programme de CIZR – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports, au moyen de données biométriques.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada (TC) afin d'effectuer le contrôle du fret aérien dans certains petits aéroports. Ce programme a été conçu de manière à contrôler des quantités limitées de fret durant les périodes creuses en utilisant la technologie et les ressources existantes.

Avec l'appui de TC, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services de contrôle supplémentaires à compter du 5 octobre 2014. Cette entente a été reconduite tous les ans par la suite. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'administration aéroportuaire de l'aéroport international de Vancouver (AAYVR) qui est entrée en vigueur le 26 juin 2017. Cette entente d'essai a été prolongée jusqu'au 30 juin 2018, alors que l'entente d'essai avec la GTAA a été reconduite jusqu'au 31 mars 2019.

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu une instruction (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la LGFP de se conformer à la directive donnée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition prévoyant le rajustement du ratio de partage à 50/50 entre employés et employeur des coûts des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite d'ici au 31 décembre 2017.

En juillet 2015, l'ACSTA a été avisée qu'une exemption pouvait s'appliquer aux régimes de retraite pour lesquels il était démontré que la mise en œuvre de la réforme donnerait lieu à un traitement inéquitable pour les participants desdits régimes ou poserait des difficultés pour le recrutement et le maintien en poste des employés. À la suite de cet avis, l'ACSTA a commencé à travailler avec son actuaire indépendant à rédiger une analyse de cas devant appuyer une demande d'exemption fondée sur l'iniquité de la réforme pour les participants. L'ACSTA est d'avis que son analyse démontre que la fermeture du régime de retraite à prestations définies en 2013 imposerait aux employés un partage des coûts inéquitable et que le ratio de partage des coûts devrait être calculé comme si le régime était offert à de nouveaux employés.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

L'ACSTA a présenté la version définitive de son analyse de cas à TC en mai 2017, en prévoyant qu'elle allait être approuvée d'ici la date d'échéance du 31 décembre 2017. En décembre 2017, elle a été informée par TC que l'analyse de cas ne serait pas approuvée à la date d'échéance en raison de retards de traitement. TC continue de collaborer avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour obtenir les approbations nécessaires. La date à laquelle ces approbations seront reçues n'est pas connue à l'heure actuelle.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, l'ACSTA a aligné les taux des cotisations de ses employés avec les objectifs préconisés dans l'analyse de cas qui n'a pas encore été approuvée.

La politique sur les dépenses de voyages, 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 bénéficiaires 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.

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).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 2018

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

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

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles concernent leur durée d'utilité et la valeur des travaux en cours. La principale estimation utilisée pour les immobilisations incorporelles concerne leur durée d'utilité. Pour établir la durée d'utilité attendue de ces actifs, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les tendances observées dans son domaine d'activités et des facteurs internes, tels que 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 (j) 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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

- note 3 (f) 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 (f). Des changements aux jugements posés par la direction pourraient affecter la valeur comptable des immobilisations incorporelles ainsi que leur amortissement dans l'avenir.

- note 3 (k) 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 du conseiller juridique 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.

(c) Stocks

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(d) Immobilisations corporelles

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

(i) Comptabilisation et évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après déduction du cumul des amortissements, à l'exception des travaux en cours qui sont comptabilisés au coût, mais dont l'amortissement ne débute qu'au moment où l'actif est prêt à être mis en service. Le coût comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition et à l'installation des immobilisations corporelles, y compris les coûts d'intégration rattachés à leur installation dans les aéroports pour les amener dans l'état où ils doivent se trouver aux fins de leur utilisation prévue. Ces coûts comprennent des systèmes de convoyeur, plateformes et autres structures requises pour relier le matériel de contrôle aux infrastructures aéroportuaires.

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, qui sont comptabilisés dans la performance financière, sont déterminés en faisant la différence entre le produit obtenu de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(e) 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.

(f) Immobilisations incorporelles

Le coût attribuable à l'achat et à la préparation, en vue de leur utilisation, de licences d'utilisation de logiciels acquises séparément est inscrit à l'actif.

Certains coûts relatifs au développement de logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois qu'un projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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

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

(g) Dépréciation

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

Selon le modèle d'affaires de l'ACSTA, aucun actif ne génère des flux de trésorerie largement indépendants des flux de trésorerie générés par d'autres actifs et passifs. Au contraire, tous les actifs de l'ACSTA interagissent en appui aux activités faisant partie de son mandat. Ces activités sont principalement financées par des crédits parlementaires. Globalement, les niveaux de trésorerie respectent les exigences et les décisions en matière de politique publique, et les fonds budgétaires sont versés à l'ACSTA dans 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(h) Contrats de location

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

(i) Instruments financiers

(i) Instruments financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie, les comptes clients relatifs aux services de contrôle supplémentaires, ainsi que les revenus de sous-location à recevoir. Les autres débiteurs ne sont pas classés en tant qu'actifs financiers non dérivés, car ils ne constituent pas des droits contractuels, mais résultent plutôt d'obligations légales des pouvoirs publics fédéraux et provinciaux.

L'ACSTA classe les actifs financiers non dérivés dans la catégorie des prêts et créances. Ces actifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur. Ils sont subséquemment évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'ACSTA décomptabilise un actif financier non dérivé lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier sont perçus, arrivés à expiration ou transférés à une autre partie.

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créditeurs ainsi que les retenues sur contrats de construction.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 lorsque l'ACSTA devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Ces passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur majorée des coûts directs attribuables à la transaction. Ces passifs financiers sont subséquentment évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, annulées ou arrivées à expiration.

(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. Ils sont subséquentment évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur qui en découle est comptabilisée dans la performance financière à l'état du résultat global. L'ACSTA décomptabilise un instrument financier dérivé à la date de règlement de l'instrument.

Les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont présentées dans l'état de la situation financière; les justes valeurs positives sont classées comme actifs financiers dérivés et les justes valeurs négatives sont classées comme passifs financiers dérivés. Si un actif financier dérivé ou un passif financier dérivé arrive à échéance plus de douze mois après la clôture de l'exercice, il est classé comme non courant.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(j) Avantages du personnel

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

L'actif et le passif au titre des avantages du personnel présenté à l'état de la situation financière représentent, respectivement, l'excédent ou le déficit 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, 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 participants 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.

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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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, qui permettent à l'ACSTA 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 2018

(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.

(k) 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(i) Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers demandant le paiement de contreparties monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'il est probable qu'un litige résultant d'événements passés donne naissance à une obligation 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.

(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.

(l) Revenus

(i) Revenus au titre des services de contrôle supplémentaires

Les revenus au titre des services de contrôle supplémentaires sont comptabilisés en performance financière au moment où les services sont rendus, que l'ACSTA n'a pas d'autres obligations, et lorsque le montant des revenus peut être évalué de manière fiable et qu'il est probable que l'ACSTA en retirera des avantages économiques futurs. Les revenus sont évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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.

(m) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Ils sont comptabilisés à titre de subventions publiques dans la performance financière sur une base systématique pour les périodes au cours desquelles l'ACSTA a 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(n) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location différés ont trait à une période de réduction considérable du loyer, une période d'occupation gratuite des aires communes et des rabais 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.

(o) 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.

(p) 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 reliés 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.

(q) Changements comptables qui prendront effet à l'avenir

Au 31 mars 2018, les nouvelles normes pertinentes suivantes étaient publiées par le CNCI, mais n'étaient pas encore en vigueur. L'ACSTA a évalué l'incidence sur ses états financiers de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, et de l'IFRS 9, *Instruments financiers*. Elle poursuit son évaluation de l'incidence de l'IFRS 16, *Contrats de location*, sur ses états financiers et surveillera les faits nouveaux relatifs à cette norme jusqu'à ce qu'elle soit adoptée.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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

L'IFRS 15 a été publiée pour remplacer l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires* et l'IAS 11, *Contrats de construction*, ainsi que d'autres interprétations relatives aux produits. La norme établit les principes, qu'une entité devra adopter, régissant la divulgation des informations utiles aux utilisateurs des états financiers concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant d'un contrat conclu avec un client. Elle s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, de manière rétrospective, et l'adoption anticipée est autorisée. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur la performance financière, le résultat global ou le déficit accumulé de l'ACSTA. Cependant, il faudra fournir des informations supplémentaires par voie de notes dans les états financiers, surtout en ce qui concerne l'utilisation des estimations et les jugements.

(ii) IFRS 9, *Instruments financiers*

L'IFRS 9 a été publiée en juillet 2014 dans sa version définitive, qui vient remplacer toutes ses versions antérieures. Elle met un terme au projet visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. L'IFRS 9 propose un modèle logique de classement et d'évaluation des actifs et passifs financiers, un modèle unique et prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues, et une révision importante des dispositions sur la comptabilité de couverture. Cette norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, sur une base rétrospective. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur la performance financière, le résultat global ou le déficit accumulé de l'ACSTA. Cependant, il faudra fournir des informations supplémentaires par voie de notes dans les états financiers, surtout en ce qui concerne le modèle des pertes de crédit attendues.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(iii) IFRS 16, *Contrats de location*

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

L'ACSTA évalue en continu l'incidence de l'IFRS 16. L'ACSTA a recensé 16 contrats qui entrent dans le champ d'application de la norme. La valeur de ces contrats, sur une base non actualisée, totalise 29 205 \$, comme l'indique la note complémentaire 14b). L'ACSTA poursuit son évaluation de l'incidence de la norme et des nouvelles obligations d'information préconisées sur ses états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2018	31 mars 2017
Crédits parlementaires	121 399 \$	83 734 \$
TPS et TVH à recouvrer	10 435	8 574
TVP à recouvrer	2 306	2 512
Services de contrôle supplémentaires	2 267	1 791
Autres	99	128
	136 506 \$	96 739 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients sont de 30 jours. Au 31 mars 2018 et au 31 mars 2017, aucun montant inclus dans les clients et autres débiteurs n'était en souffrance.

5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2018	31 mars 2017
Pièces de rechange	13 879 \$	13 299 \$
Uniformes	1 779	1 348
CIZR	743	1 082
	16 401 \$	15 729 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 5 241 \$ (5 969 \$ en 2017) ont été passés en charges. Ceci comprend un montant de 346 \$ (260 \$ en 2017) au titre de la dépréciation des stocks, de même qu'un montant de 70 \$ (251 \$ en 2017) correspondant à une reprise de dépréciations antérieures composée d'une reprise de 64 \$ (183 \$ en 2017) en raison d'un changement relatif à l'utilisation prévue de certaines pièces de rechange et d'une reprise de 6 \$ (68 \$ en 2017) attribuable à l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange.

6. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2016	117 081 \$	678 886 \$	16 482 \$	5 394 \$	23 265 \$	84 \$	9 489 \$	96 845 \$	947 526 \$
Entrées	10 528	30 446	181	166	2 121	–	494	60 688	104 624
Sorties	(2 106)	(35 211)	(58)	–	(108)	–	–	(42)	(37 525)
Radiations	(2 565)	(1 497)	–	(266)	(3 497)	(54)	(54)	–	(7 933)
Pertes de valeur	–	–	–	–	–	–	–	(1 934)	(1 934)
Reclassements	2 345	74 543	3 740	35	5 422	–	–	(86 085)	–
Solde au 31 mars 2017	125 283 \$	747 167 \$	20 345 \$	5 329 \$	27 203 \$	30 \$	9 929 \$	69 472 \$	1 004 758 \$
Solde au 31 mars 2017	125 283 \$	747 167 \$	20 345 \$	5 329 \$	27 203 \$	30 \$	9 929 \$	69 472 \$	1 004 758 \$
Entrées	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 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2016	73 621 \$	485 440 \$	7 643 \$	3 457 \$	17 385 \$	84 \$	8 251 \$	– \$	595 881 \$
Amortissement	9 493	36 510	1 783	533	2 779	–	406	–	51 504
Sorties	(1 851)	(34 841)	(59)	–	(105)	–	–	–	(36 856)
Radiations	(2 022)	(1 427)	538	(266)	(3 393)	(54)	(55)	–	(6 679)
Reclassements	(1 357)	(770)	920	–	1 207	–	–	–	–
Solde au 31 mars 2017	77 884 \$	484 912 \$	10 825 \$	3 724 \$	17 873 \$	30 \$	8 602 \$	– \$	603 850 \$
Solde au 31 mars 2017	77 884 \$	484 912 \$	10 825 \$	3 724 \$	17 873 \$	30 \$	8 602 \$	– \$	603 850 \$
Amortissement	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 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2017	47 399 \$	262 255 \$	9 520 \$	1 605 \$	9 330 \$	– \$	1 327 \$	69 472 \$	400 908 \$
Au 31 mars 2018	57 106 \$	260 061 \$	8 838 \$	1 480 \$	8 806 \$	– \$	1 055 \$	79 092 \$	416 438 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 75 064 \$ (104 624 \$ en 2017).

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 31 mars 2018, la durée d'utilité estimée de certains matériels informatiques utilisés pour soutenir le CNP, qui avait initialement été fixée à cinq ans, a été révisée et portée à dix ans pour mieux refléter la gestion du cycle de vie prévu de ces actifs. Le changement d'estimation comptable sera constaté prospectivement à compter du 1^{er} avril 2018, ce qui aura pour effet de diminuer la charge d'amortissement de l'exercice 2018-2019 d'un montant de 480 \$. Cette diminution sera entièrement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2019-2020 à 2027-2028, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant allant jusqu'à 319 \$ ou diminuer d'un montant allant jusqu'à 479 \$ par année, pour totaliser 480 \$ d'ici à 2027-2028.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2018

Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée pour l'exercice considéré. Au cours de l'exercice précédent, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur de 1 934 \$ liées à du matériel de contrôle qui ne contribuaient plus à la réalisation de son mandat.

Aucun montant au titre de la reprise de pertes de valeur n'a été inscrit pour les exercices clos le 31 mars 2018 et le 31 mars 2017.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a inscrit des radiations d'immobilisations corporelles s'élevant à 1 154 \$ (1 254 \$ en 2017). Ces radiations représentent principalement du matériel de CNP qui a été mis hors service à mesure que le nouvel équipement était déployé.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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
Coût				
Solde au 31 mars 2016	4 171 \$	19 583 \$	414 \$	24 168 \$
Entrées	329	919	1 958	3 206
Radiations	(389)	(886)	–	(1 275)
Reclassements	–	39	(39)	–
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Entrées	451	–	908	1 359
Radiations	(68)	–	–	(68)
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2016	3 266 \$	14 149 \$	– \$	17 415 \$
Amortissement	221	1 226	–	1 447
Radiations	(368)	(846)	–	(1 214)
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	– \$	17 648 \$
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	– \$	17 648 \$
Amortissement	287	858	–	1 145
Radiations	(68)	–	–	(68)
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	– \$	18 725 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2017	992 \$	5 126 \$	2 333 \$	8 451 \$
Au 31 mars 2018	1 156 \$	4 268 \$	3 241 \$	8 665 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

Au 31 mars 2018, les immobilisations incorporelles comprennent un outil centralisé de mise en réseau du matériel de CBE acheté au coût de 4 295 \$, dont la durée de l'amortissement restante est de huit ans.

Au cours de l'exercice, aucun montant n'a été passé en charges au titre de la radiation d'immobilisations incorporelles. Au cours de l'exercice précédent, des frais de développement de 61 \$ concernant des logiciels développés à l'interne et acquis à l'extérieur qui ne généraient plus d'avantages économiques futurs ont été radiés.

Au cours des exercices courant et précédent, aucuns frais de recherche et développement n'ont été passés en charges.

8. Provisions et éventualités

(a) Provisions

Plusieurs litiges, contrôles et poursuites ont été 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'était comptabilisée au 31 mars 2018 et au 31 mars 2017.

(b) Éventualités

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(i) Litiges et poursuites judiciaires

Au cours de l'exercice, 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 reliées à des projets d'intégration, ainsi que de l'entretien. L'ACSTA a soumis un avis d'opposition en collaboration avec l'administration aéroportuaire. Même si l'ACSTA est d'avis qu'il est plus probable qu'improbable que l'avis d'opposition sera accueilli favorablement, il est prématuré de fournir une évaluation à ce moment-ci. Comme l'ACSTA sera tenue de verser les sommes exigées à l'administration aéroportuaire pendant l'examen de l'avis d'opposition, l'ACSTA a inclus un montant de 6 200 \$ au poste fournisseurs et autres créditeurs à l'état de la situation financière. Ce montant a été en partie compensé par un montant de 4 146 \$ qui a été enregistré au poste clients et autres débiteurs au titre de taxes à recouvrer. Un montant de 1 700 \$ représentant la portion non recouvrable de l'avis de cotisation liée aux actifs existants a été constaté dans les immobilisations corporelles.

Si l'avis d'opposition devait être accueilli favorablement, l'ACSTA pourrait 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 de 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 d'autres administrations aéroportuaires faisaient l'objet d'un contrôle fiscal et que l'Agence du revenu du Canada maintienne sa position. Le montant maximal des flux de trésorerie non actualisés pouvant être nécessaire pour régler ce passif éventuel est estimé à 17 140 \$, qui sera compensé par des taxes à recouvrer dont le montant est estimé à 8 580 \$, pour un montant net de 8 560 \$. Ces montants n'ont pas été comptabilisés dans les états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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 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 2018-2019 et 2028-2029 (entre 2017-2018 et 2027-2028 en 2017) est estimé à 3 695 \$ (2 744 \$ en 2017).

9. Financement public différé

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

	31 mars 2018	31 mars 2017
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	18 725 \$	19 171 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	646 307	615 925
Crédits parlementaires comptabilisés comme crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés	(645 498)	(616 371)
Solde à la clôture de l'exercice	19 534 \$	18 725 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	408 959 \$	357 936 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	75 592	107 809
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(60 525)	(56 786)
Solde à la clôture de l'exercice	424 026 \$	408 959 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	443 560 \$	427 684 \$

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.

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^{er} 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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 participants. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts augmentent 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.

(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	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	183 250 \$	161 231 \$	6 420 \$	5 919 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	6 906	6 283	241	224	–	–
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	2 694	11 562	31	334	–	–
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	4 010	6 408	26	19	205	193
Cotisation des participants aux régimes	3 368	3 143	26	19	–	–
Prestations payées et transférées	(4 002)	(5 127)	(90)	(80)	(205)	(193)
Solde à la clôture de l'exercice	195 976 \$	183 250 \$	6 639 \$	6 420 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	166 630 \$	158 356 \$	3 998 \$	4 370 \$	24 292 \$	25 369 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 197	9 021	69	114	1 646	2 017
Charges d'intérêts	6 579	6 352	152	168	969	1 023
<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	(192)	(2 187)	–	(2)	–	(47)
Pertes actuarielles dues à des changements dans les hypothèses financières	13 666	–	622	–	1 700	391
(Gains) pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(1 616)	(2 928)	178	(591)	–	(4 268)
<i>Autres</i>						
Cotisations des participants aux régimes	3 368	3 143	26	19	–	–
Prestations payées et transférées	(4 002)	(5 127)	(90)	(80)	(205)	(193)
Solde à la clôture de l'exercice	192 630 \$	166 630 \$	4 955 \$	3 998 \$	28 402 \$	24 292 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	3 346 \$	16 620 \$	1 684 \$	2 422 \$	(28 402) \$	(24 292) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

	31 mars 2018	31 mars 2017
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	3 346 \$	16 620 \$
RRS	1 684	2 422
	5 030	19 042
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(28 402)	(24 292)
	(28 402)	(24 292)
Avantages du personnel – passif net à la clôture de l'exercice	(23 372) \$	(5 250) \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Coûts (produits) des prestations définies comptabilisés dans la performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 197 \$	9 021 \$	69 \$	114 \$	1 646 \$	2 017 \$	9 912 \$	11 152 \$
Frais administratifs	250	250	15	15	–	–	265	265
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	6 579	6 352	152	168	969	1 023	7 700	7 543
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(6 906)	(6 283)	(241)	(224)	–	–	(7 147)	(6 507)
Coût (produits) des prestations définies	8 120 \$	9 340 \$	(5) \$	73 \$	2 615 \$	3 040 \$	10 730 \$	12 453 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	2 694 \$	11 562 \$	31 \$	334 \$	– \$	– \$	2 725 \$	11 896 \$
(Pertes) gains actuariels	(11 858)	5 115	(800)	593	(1 700)	3 924	(14 358)	9 632
Réévaluation des régimes à prestations définies	(9 164) \$	16 677 \$	(769) \$	927 \$	(1 700) \$	3 924 \$	(11 633) \$	21 528 \$

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 2018

(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 :

	31 mars 2018	31 mars 2017
<i>Fonds d'investissement</i>		
Titres de capitaux propres		
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	29 820 \$	54 006 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	1 353	1 368
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	80 195	54 094
Titres de créance		
Fonds d'obligations canadiennes	68 623	61 726
Immobilier	9 993	6 572
Autres	9 690	8 818
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	2 941	2 862
<i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	–	224
Total des actifs à la clôture de l'exercice	202 615 \$	189 670 \$

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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.

(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	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<i>Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme						
Exercice suivant	5,50 %	3,75 %	5,50 %	3,75 %	5,50 %	3,75 %
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	CPM-B ¹	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	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 %
<i>Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :</i>						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					6,25 %	6,50 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,50 %	4,50 %
Année d'atteinte du taux ultime					2025	2025

¹ Table de mortalité des retraités canadiens, échelle B

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2018, 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 %	(45 461) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	62 354
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	15 415
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(13 318)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	36 367
Diminution du taux d'inflation	1 %	(28 884)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	6 128
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(6 147)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	7 840
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(5 762)

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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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 fait procéder à l'évaluation actuarielle de son RRE.

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

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2016	31 décembre 2017
RRS	31 décembre 2016	31 décembre 2017
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 2019 totaliseront 7 246 \$, soit 3 884 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 362 \$ au titre des cotisations des participants des régimes.

Les versements à faire à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 égaleront les prestations payées aux participants du régime. L'ACSTA estime ces versements à 216 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019.

Au 31 mars 2018 la duration moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 23,3 ans (23,3 ans en 2017) de 19,0 ans (18,9 ans en 2017) et de 24,3 ans (24,4 ans en 2017).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(h) Frais relatifs aux employés

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

	2018	2017
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	49 211 \$	47 134 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	10 730	12 453
Régimes de retraite à cotisations définies	478	349
Indemnités de cessation d'emploi	343	196
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	60 762 \$	60 132 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 :

	2018	2017
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	534 553 \$	497 269 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	5 768	6 217
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 341	2 290
	542 662	505 776
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	37 629	39 141
CIZR	954	1 074
Formation et certification	412	1 428
	38 995	41 643
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	60 762	60 132
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	6 597	5 711
Contrats de location simple	6 407	5 873
Frais de bureau et frais informatiques	4 808	5 232
Autres frais administratifs	4 463	3 479
Communications et sensibilisation du public	1 386	902
	84 423	81 329
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	57 803	51 504
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 145	1 447
	58 948	52 951
	725 028 \$	681 699 \$

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 2018

12. Financement public

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

	2018	2017
Budget principal des dépenses	584 584 \$	624 006 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	176 100	142 272
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations – demande approuvée	(1 217)	(6 805)
Total des crédits parlementaires votés	759 467	759 473
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande en cours ¹	(36 038)	(33 671)
Crédits parlementaires inutilisés	(1 530)	(2 068)
Total des crédits parlementaires utilisés	721 899 \$	723 734 \$

¹ Le report de fonds en cours au 31 mars 2017 a été approuvé au cours de l'exercice clos le 31 mars 2018.

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

	2018	2017
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 9)	646 307 \$	615 925 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 9)	75 592	107 809
Total des crédits parlementaires utilisés	721 899 \$	723 734 \$

13. Justes valeurs et risques découlant des instruments financiers

Justes valeurs 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. Les justes valeurs de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et des fournisseurs et autres créditeurs correspondent approximativement à leurs valeurs comptables en raison de leur échéance à court terme.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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.

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 2018		31 mars 2017	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés ¹	384 \$	384 \$	331 \$	331 \$
Instruments financiers évalués au coût amorti				
Retenues sur contrats de construction ²	4 338 \$	4 338 \$	935 \$	935 \$

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

² La juste valeur est déterminée en utilisant les flux de trésorerie futurs attendus, actualisés selon les taux obligataires publiés par le gouvernement 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 2018 ou le 31 mars 2017.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos 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 créditeurs 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 créditeurs, libellés en \$ US et l'équivalent en \$ CA.

	\$ US	\$ CA
31 mars 2018	5 193 \$	6 699 \$
31 mars 2017	2 805	3 732

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 335 \$ (187 \$ en 2017).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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 créditeurs et des retenues sur contrats de construction 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 2018
Fournisseurs et autre créditeurs	115 817 \$	26 400 \$	– \$	142 217 \$
Retenues sur contrats de construction	–	–	4 338	4 338
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2017
Fournisseurs et autre créditeurs	103 114 \$	28 957 \$	– \$	132 071 \$
Retenues sur contrats de construction	–	–	935	935

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2017.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 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 découlant de défauts de paiement, l'ACSTA a pour politique de consentir du crédit uniquement aux contreparties solvables. L'exposition de l'ACSTA et la solvabilité de ses contreparties font l'objet d'une surveillance constante. L'ACSTA établit, au besoin, une provision pour créances douteuses qui tient compte de l'estimation de la dépréciation des débiteurs.

L'ACSTA est exposée au risque de crédit en raison de sa trésorerie, de ses débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et de ses contrats de change à terme. Le montant maximal exposé au risque de crédit de l'ACSTA au 31 mars 2018 et au 31 mars 2017 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

(i) Services de contrôle supplémentaires

Les débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires de l'ACSTA proviennent des services fournis aux administrations aéroportuaires. L'ACSTA ne croit pas qu'elle soit exposée à un niveau de risque de crédit inhabituel ou significatif. L'ACSTA surveille ces comptes clients et évalue régulièrement la capacité de les percevoir. Une provision pour créances douteuses sera comptabilisée s'il y a un indice de perte de valeur. Aucune provision pour créances douteuses n'était requise au 31 mars 2018 et au 31 mars 2017.

L'ACSTA n'avait aucun débiteur en souffrance au 31 mars 2018, ni au 31 mars 2017.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

(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 2018		31 mars 2017	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme ¹	42 018 \$	42 402 \$	29 648 \$	29 979 \$

¹ Les taux varient entre 1,2646 et 1,3102 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 6 avril 2018 au 6 mai 2019.

14. Accords contractuels

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

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 significatifs sont les contrats signés avec les fournisseurs de services de contrôle pour la prestation de tels services ainsi qu'avec les fournisseurs de matériel de contrôle et des services d'entretien de ce matériel.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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

	31 mars 2018	31 mars 2017
Exploitation	2 228 761 \$	2 819 072 \$
Immobilisations	122 149	139 093
Total	2 350 910 \$	2 958 165 \$

(b) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple non résiliables pour des locaux à bureau, et 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 2018	31 mars 2017
1 an au plus	6 945 \$	7 035 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	22 260	21 970
Plus de 5 ans	–	4 660
Total	29 205 \$	33 665 \$

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 2018

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 :

	2018	2017
Revenus	706 023 \$	673 157 \$
Charges	15 864	15 841

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 2018 comprennent 14 867 \$ (15 075 \$ en 2017) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 2018	31 mars 2017
Montants à recevoir des parties liées	131 933 \$	92 426 \$
Montants à payer aux parties liées	(1 134)	(1 189)
Montant net à recevoir des parties liées	130 799 \$	91 237 \$

À la fin de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances de 121 399 \$ (83 734 \$ en 2017) 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 10 435 \$ (8 574 \$ en 2017) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges.

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2018, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les onze membres (neuf en 2017) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2017) 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 :

	2018	2017
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	1 806 \$	1 529 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	308	336
	2 114 \$	1 865 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

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 2018 ou le 31 mars 2017.

(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 à la *Directive sur les paiements* 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 créditeurs 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 2018 ou le 31 mars 2017.

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 2018

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 :

	2018	2017
Augmentation des clients et autres débiteurs	(41 584) \$	(7 763) \$
(Augmentation) diminution des stocks	(672)	598
Augmentation des charges payées d'avance	(137)	(152)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	21	20 144
Diminution de la partie courante des provisions	–	(711)
Augmentation (diminution) du financement public différé lié aux charges d'exploitation	809	(446)
	(41 563) \$	11 670 \$

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 1 817 \$ (937 \$ en 2017) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a procédé à des ajustements hors trésorerie liés à la dépréciation des stocks de 346 \$ (260 \$ en 2017) et à la reprise de dépréciations antérieures de 70 \$ (251 \$ en 2017).

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 10 125 \$ (13 571 \$ en 2017) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 638 \$ (482 \$ en 2017).

Les charges d'intérêts payées et comptabilisées au cours de l'exercice se chiffrent à 256 \$ (13 \$ en 2017).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2018

La variation du passif net au titre des avantages du personnel exclut un montant de 11 633 \$ (21 528 \$ en 2017) qui concerne la réévaluation des régimes à prestations définies de l'exercice présentée dans les autres éléments du résultat global, ce montant étant lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a constaté en performance financière des avantages incitatifs à la location différés de 246 \$ (304 \$ en 2017).

Autres transaction sans effet sur la trésorerie

Au cours de l'exercice, les autres transactions sans effet sur la trésorerie comprenaient des notes de crédit non monétaires de fournisseurs de 792 \$ (0 \$ en 2017), qui ont été compensées par des virements non monétaires de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks de 57 \$ (44 \$ en 2017).

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits non monétaires de 47 \$ (10 \$ en 2017) qui sont liés à la sortie d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

Au cours de l'exercice considéré, l'ACSTA a procédé à des ajustements hors trésorerie liés à l'achat d'immobilisations corporelles en devises étrangères couvertes de 20 \$ (0 \$ en 2017).

Au cours de l'exercice, les ajouts hors trésorerie de l'ACSTA aux avantages incitatifs à la location différés s'élevaient à 0 \$ (9 \$ en 2017).



GLOSSAIRE



■ SSCE

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.

■ Les huit aéroports les plus fréquentés du Canada

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).

■ Les 28 principaux aéroports du Canada

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.

■ Aéroports de classe I

Les aéroports énumérés à l'annexe 1 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ces aéroports ont un volume annuel de passagers qui dépasse un million de personnes ou qui comporte un degré élevé de risques ou de danger.

■ Aéroports de classe II

Les aéroports énumérés à l'annexe 2 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ces aéroports présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- un volume annuel de passagers qui dépasse 200 000 personnes;
- un degré de risques ou de danger moyen;
- aéroport principal d'une capitale provinciale ou territoriale;
- escale de vols internationaux se dirigeant vers des aéroports de classe I ou II.

■ Aéroports de classe III

Les aéroports énumérés à l'annexe 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ces aéroports effectuent des opérations commerciales régulières, mais le volume de passagers et le degré de risque sont inférieurs à ceux des autres classes d'aéroports.

■ Global Entry

Global Entry est un programme de voyageurs dignes de confiance de l'US Customs and Border Protection (CBP) qui permet d'accélérer le passage à la frontière de voyageurs préapprouvés ne présentant qu'un risque faible à leur arrivée aux États-Unis.

■ CBE

Contrôle des bagages enregistrés : contrôle des bagages enregistrés à l'aide de l'équipement de détection d'explosifs.

■ OACI

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.

■ NIIF

Normes internationales d'information financière.

■ CNP

Contrôle des non-passagers : contrôle aléatoire des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées, ce qui comprend le contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aérodrome dans les aéroports qui présentent les risques les plus élevés. Les non-passagers comprennent les membres d'équipage, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions.

■ CPE

Contrôle préembarquement : contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine.

■ CIZR

Carte d'identité pour les zones réglementées : carte d'identité sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales, et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones stériles et réglementées des principaux aéroports du Canada.

■ PNE

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.

■ TC

Transports Canada.

■ Voyageurs dignes de confiance

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 ainsi que les membres des forces armées américaines et canadiennes.

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

www.acsta.gc.ca

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté
du transport aérien (ACSTA)

99, rue Bank, 13^e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Télécopie : 613-990-1295

Courriel : **correspondence@catsa-acsta.gc.ca**

La présente publication est imprimée et reliée au Canada.

Catalogue n° CC401-2016E-PDF