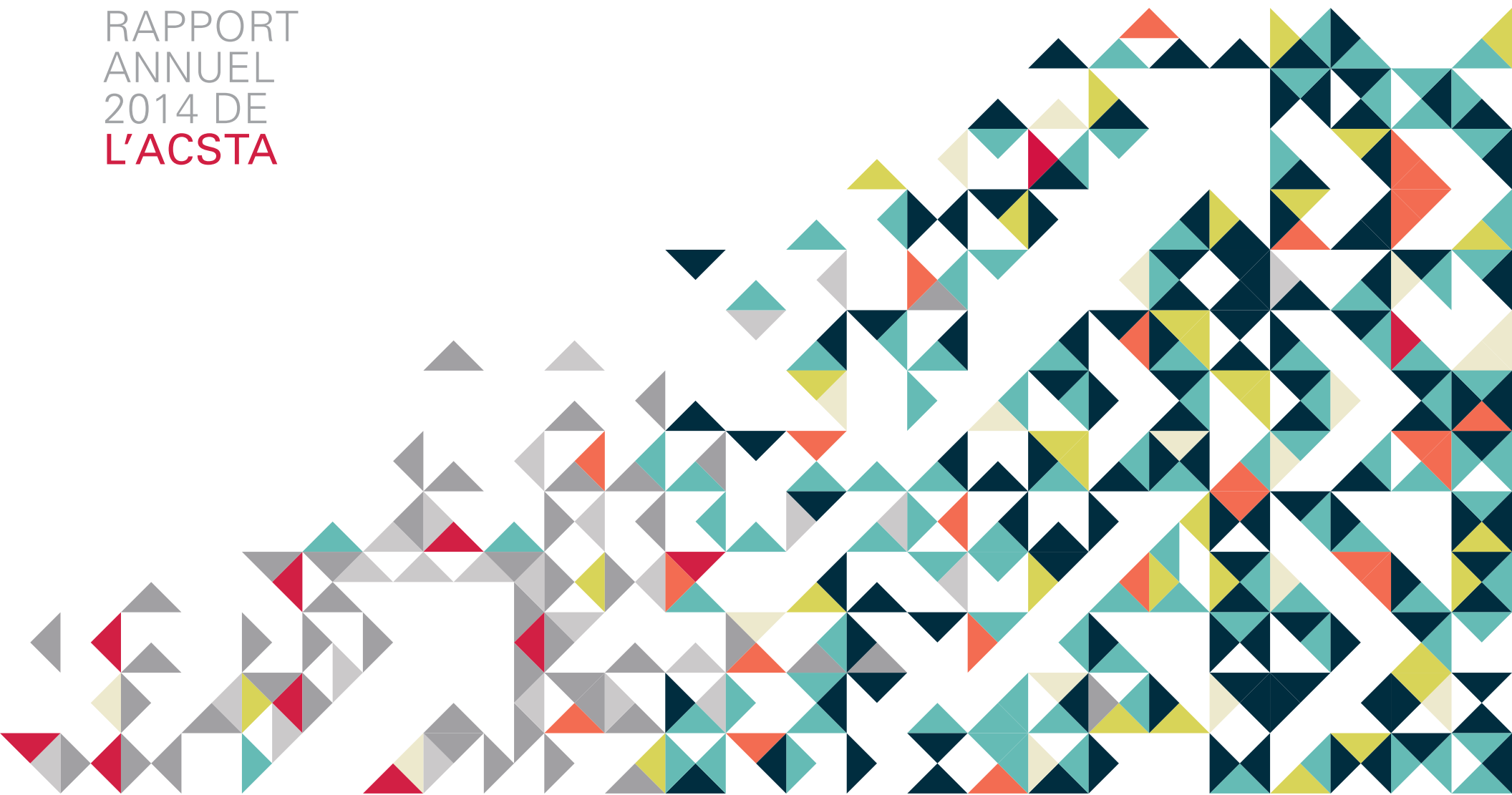


RAPPORT
ANNUEL
2014 DE
L'ACSTA



Canada 



Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web :

www.acsta.gc.ca

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

99, rue Bank, 13e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : correspondence@catsa-acsta.gc.ca

Contenu

	4 L'ACSTA en chiffres	5 Profil de l'organisation	7 Points saillants annuels	10 Message du président
11 Message de notre président et chef de la direction	12 Architecture d'alignement des programmes	14 Rapport sur les résultats	29 Préparer l'avenir	
		32 Gouvernance de l'organisation	37 Divulgateion	
	41 Glossaire	43 Rapport de gestion	77 États financiers	



L'ACSTA en chiffres

Un total de **53,9** millions de passagers contrôlés en 2013-2014



Plus de **5 570** agents de contrôle au Canada



105 points de contrôle



313 voies de contrôle



89 aéroports dans l'ensemble du Canada



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 rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Appuyée par ses fournisseurs de services de contrôle et leur effectif d'agents de contrôle, l'ACSTA a contrôlé plus de 53,9 millions de passagers et leurs effets personnels en 2013-2014.

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

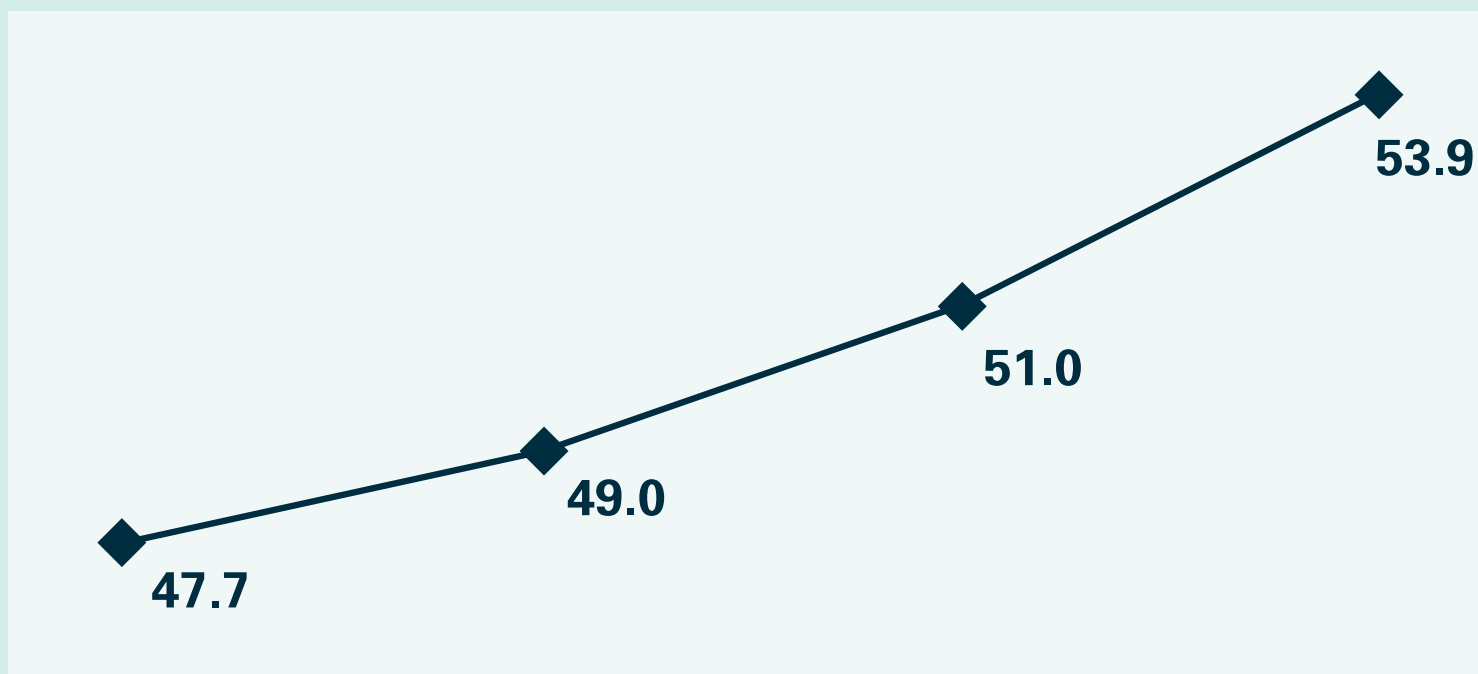
La vision de l'ACSTA est de faire preuve d'excellence dans la sûreté du transport aérien, un objectif que l'on atteindra grâce à notre service, notre capital humain et nos partenariats.

➤ **Notre service** : nous permettons aux voyageurs d'avoir la meilleure expérience possible et ajoutons une valeur pour les 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 travaillons en collaboration avec des partenaires pour tirer des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.

Volume de passagers contrôlés (en millions)



2010-2011

2011-2012

2012-2013

2013-2014



Points saillants annuels

Contrôle préembarquement (CPE)

- ▶ En appui au rapport [*Par delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*](#), l'ACSTA a continué de collaborer avec les organisations fédérales pour améliorer les avantages de NEXUS au moyen de l'essai de la voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance (VCVDC).
- ▶ De nouvelles technologies ont été élaborées dans les 28 principaux aéroports du Canada en 2013-2014 dans le cadre d'une entente internationale de 2012 modifiant la méthode de contrôle actuelle pour les passagers transportant des liquides, des aérosols et des gels (LAG) permis.
- ▶ Cette année a aussi marqué un changement dans la procédure officielle de contrôle des sacs de sécurité. Auparavant, ces sacs étaient seulement acceptés pour les vols provenant de l'Europe. Aujourd'hui, l'ACSTA les accepte de tous les pays sans exigence de nouveau contrôle pourvu que le sceau original soit intact.
- ▶ Dans le cadre de la Stratégie sur l'efficacité du contrôle (SEC), une nouvelle conception complète de la bibliothèque du Système de projection d'images de menace (Système TIP) pour la formation des agents de contrôle a été terminée au cours de l'exercice 2013-2014. La bibliothèque a été conçue afin d'être axée sur les risques et comprendre les menaces de divers niveaux de difficulté, améliorant ainsi les compétences de détection des menaces des agents de contrôle et les tenant au courant de l'environnement actuel.



L'ACSTA a démontré son engagement à l'amélioration de l'expérience des clients grâce à cette campagne.



- ▶ Les volumes de passagers et les taux de facturation des fournisseurs de services ont augmenté au cours des dernières années, alors que les niveaux de financement de l'ACSTA sont restés stables, ce qui a déclenché des discussions sur les niveaux de service relatifs au temps d'attente. Afin d'évaluer l'impact des diverses options de financement sur les niveaux de service relatifs au temps d'attente pour le CPE, l'ACSTA, Transports Canada et l'Université Carleton ont collaboré à la création d'un nouveau modèle d'impact des temps d'attente en 2013.
- ▶ La campagne « Passez rapidement à la sécurité » de l'ACSTA se concentre sur la connexion avec les passagers au moyen de l'augmentation de la participation aux médias sociaux. L'année 2013 a en outre vu le lancement d'un [site Web](#) redessiné et d'une nouvelle application mobile. L'ACSTA a démontré son engagement à l'amélioration de l'expérience des clients grâce à cette campagne.
- ▶ En 2013, l'ACSTA a lancé un programme de sensibilisation du public nommé « L'ACSTA dans la collectivité » afin d'informer les passagers à propos de ce à quoi ils devaient s'attendre lors du contrôle préembarquement et comment ils peuvent mieux se préparer au contrôle. En plus de fournir de l'information au grand public, il traite des préoccupations et exigences uniques pour ceux qui ont des antécédents culturels différents, ainsi que pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux, les aînés et ceux qui voyagent avec des appareils médicaux.

Contrôle des non-passagers (CNP)

- ▶ À l'appui de la norme renforcée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada et l'ACSTA ont élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP et d'augmenter la couverture aux points d'accès aux zones réglementées désignées, ce qui a été réussi plus tôt que prévu.



Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

- ▶ L'ACSTA a continué son programme de recapitalisation sur dix ans du CBE, en concentrant le déploiement sur les aéroports canadiens qui comprennent des opérations de précontrôle pour les vols à destination des É.-U. Il permettra à l'ACSTA d'améliorer ses technologies de CBE afin de maintenir son équivalence internationale. Le projet respecte les délais et les budgets.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

- ▶ L'ACSTA et les administrations aéroportuaires ont collaboré pour maintenir l'exploitation efficace, efficiente et uniforme de ce programme mature.

Services internes

- ▶ L'ACSTA a collaboré avec les intervenants clés dans le cadre du Programme de gestion des urgences et de la continuité des activités. Pendant deux exercices nationaux, l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle ont pu pratiquer et solidifier la capacité d'intervention d'urgence pour les menaces cernées dans le profil de risques organisationnel de l'ACSTA. Des liens ont été établis avec l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) lors de l'examen du Plan de lutte contre les pandémies de l'ACSTA.

Message du président



Cette année marque le 100^e anniversaire du premier vol commercial. Aux quatre coins du monde, le secteur de l'aviation commerciale continue de croître vers des sommets inégalés. Au Canada, cette croissance a fait en sorte que le secteur joue à présent un rôle prépondérant dans notre économie et notre culture.

Cela signifie que le besoin d'assurer la sécurité de millions de passagers chaque année est plus important que jamais à l'approche d'un nouveau siècle.

L'innovation sera essentielle à notre réussite. Heureusement, l'ACSTA est déjà en bonne voie de relever les défis futurs en matière de sûreté et de voyages internationaux auxquels elle devra inévitablement faire face.

La circulation fluide des passagers au Canada et partout dans le monde dépend de l'efficacité et de l'efficience du processus de contrôle de sûreté. L'évolution de la technologie et des comportements des consommateurs dictent promptement la nécessité d'une planification plus prudente et d'une réflexion davantage stratégique au sein de notre secteur.

Les partenariats solides constituent le fondement de ces efforts, c'est pourquoi l'année qui vient de s'écouler fut fortement axée sur l'établissement et le renforcement de liens de collaboration

avec les intervenants du secteur. Nous avons la chance d'avoir des alliances solides qui continueront de nous permettre d'améliorer la prestation de nos services aux passagers.

Je suis devenu membre du Conseil il y a 18 mois, et j'ai très vite été témoin du dévouement et de la qualité dont fait preuve l'équipe de l'ACSTA. À tous les employés de l'ACSTA, j'offre mes remerciements et mes félicitations pour leur bon travail en 2013-14.

Je tiens également à féliciter les membres du Conseil pour leur travail assidu et pour veiller à ce que l'ACSTA réalise son mandat de manière efficace et rentable. Sur une note personnelle, j'aimerais remercier sincèrement les membres du Conseil de leur appui indéfectible au cours de ma première année à titre de président.

A handwritten signature in black ink, reading "Lloyd A. McCoomb". The signature is fluid and cursive.

Lloyd A. McCoomb, Ph. D., P.Eng., ICD.D
Président



Message de notre président et chef de la direction



L'ACSTA a contrôlé près de 54 millions de passagers aux points de contrôle de sûreté dans l'ensemble du Canada l'an dernier – de façon efficace, efficiente et dans l'intérêt du public, ce qui est exactement ce que notre mandat de base nous demande de faire.

Même si cela semble simple, le fait de remplir notre mandat exige un grand esprit d'innovation, de motivation, de concentration et d'engagement. Les employés de l'ACSTA

sont remarquablement débrouillards pour tirer parti de la technologie, optimiser les ressources et trouver des moyens créatifs de répondre à nos objectifs organisationnels en période difficile.

Les nouvelles stratégies et les nouveaux processus sont essentiels. Nous les cherchons dans tous les aspects de nos activités, des idées novatrices à propos de la configuration de nos points d'accès aux façons de mieux informer les passagers alors qu'ils se préparent à voyager.

Les récentes innovations technologiques nous ont permis d'analyser en détail les données pour créer des économies, améliorer l'expérience des passagers et garantir une norme de sûreté à toute épreuve.

Notre collaboration avec les intervenants de l'industrie a été inestimable au fil des ans et nous continuons d'approfondir ces relations pour le bien de tous. Ces alliances stratégiques nous permettent d'améliorer et de mieux gérer la sûreté aérienne et l'expérience des passagers.

Nos relations avec les fournisseurs de services de contrôle qui offrent nos services continuent de s'améliorer et de croître. Ensemble, nous maintenons notre engagement pour atteindre l'équilibre entre la sûreté et le service.

Au cœur de nos opérations se trouvent les agents de contrôle. Ils sont le visage de l'ACSTA et un pilier de nos activités. J'aimerais les remercier pour leur dévouement et leur travail tout au long de 2013-2014. Leurs efforts sont importants à la sûreté des voyageurs.

Avec l'arrivée de la nouvelle année, je suis sûr que l'équipe de l'ACSTA est bien préparée pour relever les défis qui se présenteront et je me sens privilégié de les diriger dans cette importante mission.

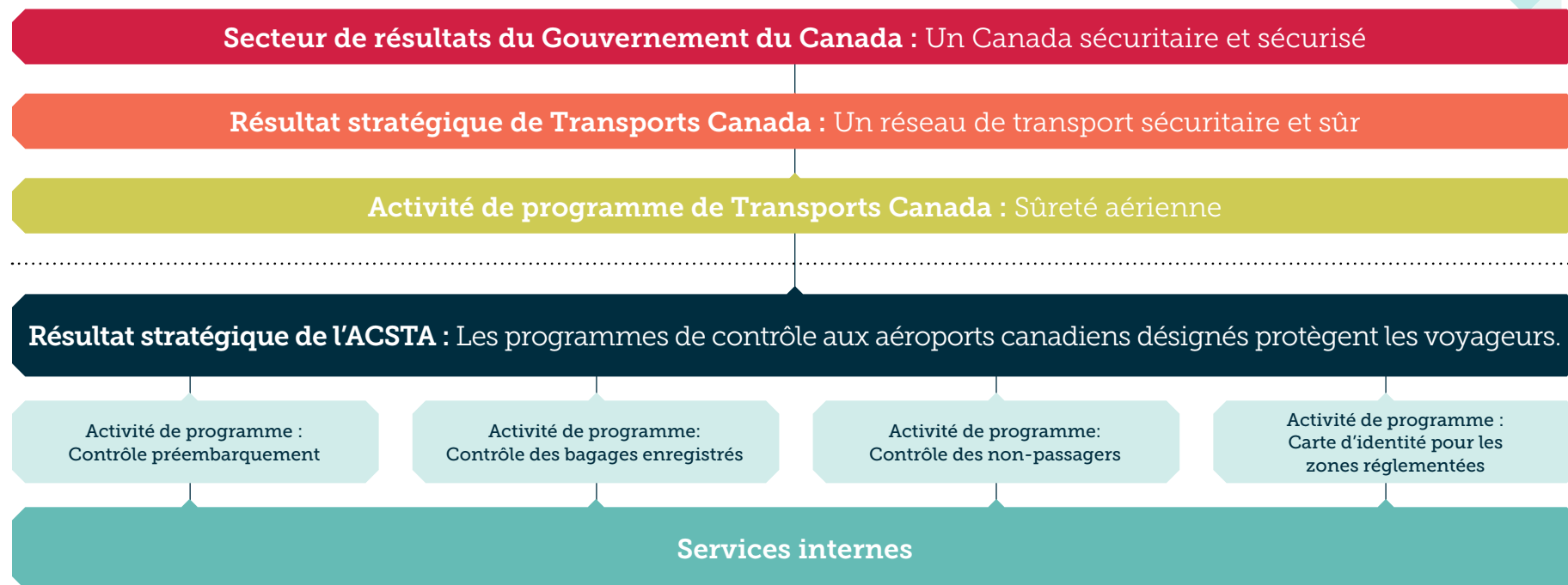
A handwritten signature in black ink that reads "Angus Watt".

Angus Watt
Président et chef de la direction



Architecture d'alignement des programmes

L'architecture d'alignement des programmes (AAP) de l'ACSTA reflète les activités obligatoires de l'organisation. L'AAP, qui se conforme à la [Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats](#), du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), garantit l'harmonisation continue des activités obligatoires avec les priorités du gouvernement du Canada. Elle est harmonisée avec l'objectif stratégique du gouvernement du Canada d'un « Canada sécuritaire et sécurisé » et le résultat stratégique de Transports Canada d'un « réseau de transport sécuritaire et sûr ». L'AAP de l'ACSTA est présentée dans le diagramme ci-après.



Activités obligatoires

L'ACSTA est responsable du contrôle de sûreté aux 89 aéroports désignés du pays au moyen de tiers fournisseurs de services de contrôle. En jouant un rôle primordial dans le réseau de transport aérien, l'ACSTA exerce les quatre responsabilités obligatoires suivantes :

Contrôle préembarquement (CPE)

Aux points de contrôle partout au pays, les agents de contrôle de l'ACSTA effectuent le contrôle des passagers et de leurs effets personnels avant leur entrée dans une zone sécurisée d'une aérogare.

Les agents de contrôle utilisent tout un éventail de technologies et de procédures de contrôle pour examiner 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 de l'équipement spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés (ou bagages de soute) des passagers afin d'empêcher l'embarquement d'articles interdits comme les explosifs.

Le contrôle des non-passagers (CNP)

Aux points d'accès aux zones réglementées partout au pays, les non-passagers sont sélectionnés pour le contrôle de façon aléatoire par les agents de contrôle de l'ACSTA. Font partie des non-passagers : 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 autres services aéroportuaires.

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'autorité définitive qui établit l'accès aux zones réglementées de l'aéroport est l'administration aéroportuaire elle-même.

De plus, en raison d'une entente conclue avec Transports Canada en 2010, l'ACSTA est autorisée à effectuer le contrôle, là où la capacité existe, du fret dans les plus petits aéroports. Chacune de ces activités est effectuée de façon efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public, comme requis par la *Loi sur l'ACSTA*.



Rapport sur les résultats

En 2013-2014, l'ACSTA a accompli un certain nombre de réalisations et des changements qui ont amélioré ses activités. Ces initiatives permettront à l'ACSTA de continuer de répondre à l'évolution des menaces, de réaliser d'autres gains d'efficacité et d'améliorer l'expérience des passagers. La section suivante présente un aperçu des réalisations, du progrès et du rendement de l'ACSTA par rapport à ses activités obligatoires. Veuillez noter que cette section ne comprend pas toutes les initiatives opérationnelles de l'année. ¹

Contrôle préembarquement

Même si la définition du débit de passagers est généralement la même à l'échelle internationale, il y a d'importantes différences en ce qui a trait à la façon de le calculer.

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 sécurité pour le CPE ne sont pas inclus.

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

- *Efficacité : la mesure dans laquelle le programme atteint ses résultats escomptés.*
- *Efficience : la mesure dans laquelle les ressources du programme sont optimisées.*
- *Uniformité : la mesure dans laquelle les exigences législatives et réglementaires, les procédures normalisées d'exploitation (PNE), les politiques opérationnelles et les exigences en matière de marchés et de dotation d'un programme sont respectées.*
- *Dans l'intérêt des voyageurs : la mesure dans laquelle le programme est effectué dans l'intérêt des voyageurs.*



Par exemple, certaines agences calculent le débit selon la capacité de contrôle (c.-à-d. combien de passagers peuvent être contrôlés dans des conditions idéales sans arrêts dans la ligne), alors que d'autres le calculent par le nombre de passagers réellement contrôlés peu importe les conditions de traitement. En général, il n'y a pas de norme mondiale pour recueillir ou calculer les paramètres de rendement du CPE, y compris le débit. La vitesse à laquelle les passagers peuvent être contrôlés dépend directement d'un bon nombre de facteurs, y compris, sans s'y limiter, la réglementation, la configuration de l'équipement de contrôle, les niveaux de dotation, l'aménagement et l'espace du point de contrôle, et l'ouverture et la fermeture des voies de contrôle dans la période de rapport.

Au Canada, les niveaux de débit de l'ACSTA ont augmenté de façon importante depuis 2010. Les gains d'efficacité ont permis à l'ACSTA d'accroître considérablement le nombre de passagers traités par heure. Avant la fin de 2010-2011, l'ACSTA traitait 124 passagers par heure et, depuis, le rendement a continué de s'améliorer.

Au cours des dernières années, les volumes de passagers et les taux de facturation ont continué d'augmenter; ce qui a déclenché les discussions sur les niveaux de service. Afin d'évaluer l'impact des diverses options de financement sur les niveaux de service relatifs au temps d'attente pour le CPE, l'ACSTA, avec des données de Transports Canada, a élaboré un modèle d'impact des temps d'attente. Ce modèle, mis sur pied en collaboration avec le Centre d'analyse quantitative et d'appui décisionnel de l'Université Carleton, utilise une théorie des files d'attente et l'optimisation de l'établissement des horaires en plus des données historiques, comme les volumes de passagers, pour estimer et prévoir le coût de divers niveaux de service au fil du temps.

Le niveau de service du temps d'attente (NSTA) pour le CPE de l'ACSTA est le pourcentage de passagers qui ont attendu moins qu'un nombre précisé de minutes pour être contrôlés dans les aéroports de classe I. Toutefois, cela n'est pas une garantie de service mandatée par le gouvernement. Pour garantir que les ressources de l'ACSTA sont attribuées d'une manière efficace et uniforme, les seuils de temps d'attente sont utilisés comme outil de planification. En 2012-2013, l'ACSTA a pu contrôler 96 % des passagers qui attendaient depuis 15 minutes ou moins. Le pouvoir d'achat de



l'ACSTA pour les heures de contrôle a diminué en 2013-2014 par rapport aux niveaux de 2012-2013 en raison de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. En plus des volumes de passagers croissants, cela a entraîné l'augmentation des temps d'attente en 2013-2014 à 92 % des passagers qui attendaient depuis 15 minutes ou moins.

Réalisations clés

Efficacité du contrôle et surveillance

La stratégie de l'efficacité du contrôle (SEC) de l'ACSTA vise à améliorer le rendement de l'agent de contrôle en matière de détection des menaces afin de s'assurer que les articles interdits pouvant présenter une menace n'entrent pas dans les zones stériles. Dans le cadre de la stratégie de 2013-2014, quatre domaines d'intérêt particulier ont été déterminés, y compris la compétence des agents de contrôle, la gestion et la supervision des fournisseurs de services de contrôle, le processus et l'environnement et la surveillance et l'assurance de la qualité de l'ACSTA.

L'ACSTA met régulièrement à jour son programme appelé Fondements des agents de contrôle (FAC) pour s'assurer que les compétences des agents de contrôle sont efficaces et tient des séances d'amélioration continues pour tenir les agents de contrôle à jour de l'environnement actuel. Dans le cadre de la SEC en 2013-2014, la bibliothèque du Système de projection d'images de menace (Système TIP) pour la formation des agents de contrôle a été mise à jour pour se tenir au courant de la menace en évolution.

La SEC comprend aussi des initiatives pour assurer la gestion efficace du fournisseur de services de contrôle au moyen du partage de données de rendement, l'échange de connaissances pour la supervision en première ligne et les initiatives de jumelage en emploi entre l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle. De plus, pour améliorer le processus de contrôle, l'ACSTA travaille avec ses fournisseurs de services de contrôle afin d'optimiser les horaires de contrôle.

La stratégie de l'efficacité du contrôle (SEC) de l'ACSTA vise à améliorer le rendement de l'agent de contrôle en matière de détection des menaces afin de s'assurer que les articles interdits pouvant présenter une menace n'entrent pas dans les zones stériles.



Les activités de surveillance de l'ACSTA garantissent le contrôle efficace et efficient dans l'intérêt des voyageurs en protégeant l'équilibre entre la sûreté et les ressources. Ces activités sont une composante clé de la stratégie de l'ACSTA pour offrir l'excellence en matière de sûreté opérationnelle en partenariat avec les fournisseurs de services et comprennent plusieurs éléments conçus afin de mesurer le rendement opérationnel, l'uniformité du contrôle dans tous les aéroports et la satisfaction de la clientèle. Dans le cadre de la SEC, l'ACSTA a pris des mesures pour élargir sa surveillance à des secteurs comme la prestation de la formation des fournisseurs de services de contrôle.

Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE)

Le SSCE de l'ACSTA a été introduit en 2010 pour permettre le balayage des cartes d'embarquement aux points de contrôle pour garantir leur validité. Depuis sa mise en œuvre, le SSCE est devenu un outil instrumental à la gestion quotidienne des activités de l'ACSTA au Canada. Au moyen de données recueillies par ce système, l'ACSTA peut maintenant déterminer de façon exacte les temps d'attente actuels des passagers, ce qui aide à mieux gérer les ressources financières et humaines pour le CPE. Le SSCE améliore les objectifs suivants :

1. **Validation de la carte d'embarquement** : Aide à détecter les cartes d'embarquement dupliquées et frauduleuses;
2. **Résolution des incidents de sûreté** : Permet l'identification des passagers et la récupération des séquences de CCTV pertinentes pour résoudre rapidement les intrusions, les réclamations et les plaintes;
3. **Surveillance du rendement** : Génère des rapports statistiques dépersonnalisés comme les temps d'attente, le débit et le comptage de passagers par voie de contrôle.



Amélioration du processus de contrôle de la sûreté

En janvier 2013, Transports Canada et la TSA ont convenu d'harmoniser les procédures de CPE pour les voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle transfrontalier dans le cadre de [*Par delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*](#). L'harmonisation présente de nouvelles procédures de contrôle qui fournissent des avantages tangibles aux passagers et fait davantage la promotion du contrôle axé sur le risque. Un essai est effectué à l'un des points de contrôle transfrontalier de l'aéroport international Pearson de Toronto et s'il obtient du succès, cela sera mis en œuvre dans d'autres gros points de contrôle transfrontaliers partout au Canada.

Aux points de CPE importants, l'ACSTA exploite actuellement une voie pour les voyageurs dignes de confiance où les membres admissibles du programme NEXUS et les titulaires d'une CIZR peuvent accéder à une file désignée pour un contrôle accéléré. Afin d'améliorer ce programme, un essai d'une porte électronique a été lancé en utilisant un système de porte automatisée qui vérifie électroniquement l'adhésion du voyageur digne de confiance, valide la carte d'embarquement et octroi l'accès à la voie. Le concept initial de l'essai a été élaboré en 2012 par un groupe de travail composé de l'ACSTA, l'ASFC et Transports Canada. En parallèle, l'ACSTA a élaboré une interface entre la porte électronique et le système de CIZR afin de valider les titulaires de CIZR. Les deux systèmes ont été testés au début de 2013 et ont été mis en œuvre en mars 2013 à l'Aéroport international de Vancouver.

L'essai de la porte électronique a été jugé un succès puisque les voyageurs dignes de confiance expérimentés ont pu balayer leur carte d'embarquement et leur carte NEXUS/CIZR afin d'accéder par la porte plus rapidement.



Dans le cadre de l'initiative d'amélioration du processus de contrôle de sûreté, un système à file divisée manuel a été conçu afin d'offrir une meilleure expérience aux passagers aux points de CPE. Cette modification est prévue pour améliorer le flux des passagers en réduisant les goulots d'étranglement puisqu'elle divisera la dernière partie de la voie de contrôle. En séparant les bagages qui sont autorisés de ceux qui nécessitent une fouille supplémentaire, les passagers qui ne doivent pas subir de fouille supplémentaire peuvent procéder plus rapidement après avoir fait l'objet d'un contrôle et tous les passagers ont plus de temps pour récupérer leurs effets personnels.

Contrôle des liquides, aérosols et gels (LAG)

En 2012, une entente internationale a été signée afin de modifier la méthode de contrôle actuelle pour les passagers transportant des LAG, dans le but de pouvoir possiblement assouplir les restrictions à l'avenir. Dans le cadre de ce processus, qui a débuté le 31 janvier 2014, les articles comme la nourriture pour bébés, les médicaments sur ordonnance et les fournitures pour diabétiques sont maintenant contrôlés en utilisant les nouvelles technologies déployées dans les 28 principaux aéroports du Canada.

De plus, 2013-2014 a marqué un changement dans la procédure de contrôle des sacs de sûreté à indicateur d'effraction (SSIE). Les sacs de sûreté officiels sont des sacs de plastique spéciaux ayant diverses caractéristiques de sécurité qui aident à déterminer si le sac a été ouvert ou non après que les LAG aient été achetés dans une boutique hors-taxes de l'aéroport. Auparavant, les sacs de sûreté officiels étaient seulement acceptés pour les vols provenant de l'Europe. Aujourd'hui, l'ACSTA les accepte de tous les pays sans exiger qu'ils soient contrôlés à nouveau pourvu que le sceau original soit intact.

Dans le cadre de ce processus, qui a débuté le 31 janvier 2014, les articles comme la nourriture pour bébés, les médicaments sur ordonnance et les fournitures pour diabétiques sont maintenant contrôlés en utilisant les nouvelles technologies déployées dans les 28 principaux aéroports du Canada.



Facilitation des passagers

L'ACSTA s'engage à améliorer l'expérience de la clientèle aux points de contrôle. L'ACSTA recueille régulièrement les commentaires des passagers en utilisant des sondages aléatoires au passage sur le site dans les huit aéroports les plus occupés du Canada. En 2013-2014, l'ACSTA a lancé sa campagne intégrée visant la sensibilisation des passagers, « Passez rapidement à la sécurité », juste à temps pour la période de pointe des voyages en hiver. Le message aux voyageurs soulignait que le fait de bien préparer ses bagages et de savoir quoi faire dans la file faciliterait le contrôle de sûreté.

Le [site Web](#) redessiné de l'ACSTA et la nouvelle application mobile sont les ressources à consulter pour les voyageurs qui sont à la recherche d'information afin que leur expérience avec la sûreté aéroportuaire se passe sans heurts. En 2013-2014, le contenu et la présentation ont été optimisés afin de s'assurer que les visiteurs peuvent trouver facilement l'information dont ils ont besoin. L'ACSTA utilise aussi les médias sociaux ([Twitter](#), [Pinterest](#) et [YouTube](#)) pour participer à une conversation bilatérale avec les passagers.

En 2013, l'ACSTA a lancé un programme de sensibilisation du public nommé « L'ACSTA dans la collectivité » afin d'informer les passagers à propos de ce à quoi ils devaient s'attendre lors du CPE et comment ils peuvent mieux se préparer pour l'expérience. En plus de fournir de l'information au grand public, il traite des préoccupations et exigences uniques en matière de contrôle pour ceux qui ont des antécédents culturels différents, ainsi que pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux, les aînés et ceux qui voyagent avec des appareils médicaux.

L'éducation du public joue un rôle efficace pour aider les passagers à se préparer au contrôle, ce qui peut augmenter le flux aux points de contrôle et améliorer l'expérience de contrôle pour tous. « L'ACSTA dans la collectivité » personnalise le message pour de plus petits groupes qui pourraient avoir d'autres questions ou préoccupations à propos du contrôle de sûreté. La première présentation dans le cadre du programme comprenait un événement dîner-causerie pour les aînés près de Calgary.



Rendement du CPE

Efficacité du CPE

Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.

Efficiences du CPE

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0%	13,9%	9,4%	9,8%	Les niveaux d'attrition des agents de contrôle ont continué de s'améliorer au cours des dernières années et sont toujours sous la cible.

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.

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Débit de traitement au CPE	120	140	148	155	En 2013-2014, le débit de traitement au CPE était supérieur à la cible et a continué d'augmenter en raison de la mise en œuvre des améliorations au processus de contrôle. Même si la définition du débit de passagers est généralement la même à l'échelle internationale, il y a d'importantes différences en ce qui a trait à la façon de le calculer. ¹

Définition : Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie de contrôle aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés pendant les périodes achalandées.

Uniformité du CPE

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Conformité au contrôle de sûreté	98,0%	97,4%	94,3%	94,3%	À la fin de 2011-2012, l'ACSTA a lancé un Programme d'assurance de la qualité révisé pour la surveillance du rendement des fournisseurs de services de contrôle. Le nombre total d'observations de situations de non-conformité au cours de l'année a été mesuré par rapport à un ensemble plus restreint de critères, ce qui a entraîné un taux de conformité légèrement inférieur en 2012-2013. Le résultat est resté stable en 2013-2014; toutefois, l'ACSTA prévoit que les taux de conformité s'amélioreront lorsque les fournisseurs de services de contrôle mettront en œuvre leurs programmes d'assurance de la qualité.

Définition : Résultats de l'évaluation, 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 la sûreté des passagers et le contrôle des bagages de cabine.

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0%	87,2%	91,0%	90,0%	Le rendement du Programme national de formation et de certification est resté élevé.

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 de tous les cours de formation sur le CPE et le CBE.

¹ Même si la définition du débit de passagers est généralement la même à l'échelle internationale, il y a d'importantes différences en ce qui a trait à la façon de le calculer. Par exemple, certaines agences calculent le débit selon la capacité de contrôle (c.-à-d. combien de passagers peuvent être contrôlés dans des conditions idéales sans arrêts dans la ligne), alors que d'autres le calculent par le nombre de passagers réellement contrôlés peu importe les conditions de traitement. En général, il n'y a pas de norme mondiale pour recueillir ou calculer les paramètres de rendement du CPE, y compris le débit. La vitesse à laquelle les passagers peuvent être contrôlés dépend directement d'un bon nombre de facteurs, y compris, sans s'y limiter, la réglementation, la configuration de l'équipement de contrôle, les niveaux de dotation, l'aménagement du point de contrôle et l'espace, et l'ouverture et la fermeture des voies de contrôle dans la période de rapport.



CPE – Dans l'intérêt des voyageurs

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0%	71,0%	71,9%	73,8%	La confiance dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation en 2013-2014.
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.					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0%	82,3%	82,6%	82,0%	La satisfaction en ce qui a trait à l'expérience de contrôle en général est restée stable.
Définition : Pourcentage des passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus occupés.					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0%	80,5%	80,9%	80,3%	L'indice de satisfaction de la clientèle demeure stable.
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 de sondages trimestriels effectués aux huit aéroports les plus occupés du Canada.					
Plaintes de passagers réglées en moins de 30 jours	90,0%	79,8%	79,8%	81,3%	Les résultats se sont légèrement améliorés.

Définition: Pourcentage des plaintes de passagers reçues chaque trimestre aux huit aéroports les plus occupés qui ont été réglées dans les 30 jours civils suivant leur réception.



Contrôle des bagages enregistrés

L'une des priorités de l'ACSTA est toujours la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Cette initiative garantit que l'équipement de l'ACSTA reste compatible et utilise les meilleures pratiques et normes de l'industrie pour offrir une expérience sûre à tous les voyageurs. Elle a débuté au cours de l'exercice 2011-2012 et appuie le programme [*Par delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*](#). Le programme mènera à des économies de coûts en raison de l'élimination du chevauchement du contrôle et facilitera le transit plus facile des passagers en partance du Canada et transitant dans des aéroports américains.

Au cours du dernier exercice financier, l'ACSTA a continué son programme de recapitalisation sur 10 ans du CBE. Le déploiement se concentre d'abord sur les aéroports au Canada ayant des opérations de précontrôle pour les vols à destination des États-Unis. Il permettra à l'ACSTA de mettre à jour ses technologies de CBE pour maintenir l'équivalence internationale. Actuellement, le programme de recapitalisation du CBE regroupe 32 aéroports et est composé de 46 projets.

Des activités d'entretien préventifs et correctifs ont aussi été menées afin d'assurer le maintien du fonctionnement de l'équipement de CBE grâce à des contrats de services d'entretien avec NAV Canada et les fabricants d'équipement.



Rendement du CBE

Efficacité du CBE

Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.

Efficiences du CBE

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0%	13,9%	9,4%	9,8%	Les niveaux d'attrition des agents de contrôle ont continué de s'améliorer au cours des dernières années et sont toujours sous la cible.

Définition : Pour chaque trimestre, 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.

Uniformité du CBE

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0%	93,1%	91,0%	90,0%	Le rendement du Programme national de formation et de certification est resté élevé.

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 de tous les cours de formation sur le CPE et le CBE.

CBE dans l'intérêt des voyageurs

Mesure de rendement	Cible	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0%	71,0%	71,9%	73,8%	La confiance dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation en 2013-2014.

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.



Contrôle des non-passagers

Dans le cadre de la réglementation en matière de sûreté aérienne, l'ACSTA doit contrôler les non passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Ces personnes comprennent 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 autres services aéroportuaires. Les non-passagers sont contrôlés à l'aide du même équipement que celui utilisé pour contrôler les passagers. Les sacs, les outils et les autres articles transportés par les non-passagers peuvent aussi être vérifiés à l'aide d'équipement radioscopique et/ou de détection d'explosifs.

En 2013-2014, l'ACSTA a continué de minimiser le risque que des non-passagers apportent des articles interdits dans les zones réglementées. À l'appui de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada et l'ACSTA ont élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP et augmenter la couverture aux points d'accès aux zones réglementées désignées. Le gouvernement du Canada a approuvé le programme proposé et a versé des fonds à l'ACSTA pour la mise en œuvre, ce qui a été réalisé plus tôt que prévu.

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement pour la mise en œuvre étaient moins élevées que prévu et les fonds restants ont été attribués à d'autres besoins opérationnels en fonction d'une évaluation des risques de sûreté, à la suite de discussions avec Transports Canada. L'ACSTA est heureuse de rapporter que la transition s'est faite en douceur pour respecter la nouvelle exigence en raison de la collaboration efficace avec les administrations aéroportuaires.

À l'appui de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada et l'ACSTA ont élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP et augmenter la couverture aux points d'accès aux zones réglementées désignées.



Carte d'identité pour les zones réglementées

La CIZR est un laissez-passer de sécurité émis par les administrations aéroportuaires locales à tous les non-passagers qui travaillent dans les zones réglementées des 28 principaux aéroports du Canada. La carte doit être portée et montrée par tous les travailleurs de l'aéroport qui ont une habilitation de sécurité en matière de transport de Transports Canada. Afin de vérifier l'identité d'un non-passager, chaque carte comprend une puce d'ordinateur intégrée avec un microprocesseur et de la mémoire pour stocker les données d'identification biométrique des empreintes digitales et de l'iris. Le programme de CIZR comprend les cartes, les lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aérogares et une infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée.

Lorsqu'il est devenu pleinement opérationnel en 2007, le programme de CIZR élaboré par l'ACSTA était le premier système d'identification aéroportuaire d'identification biométrique à double lecture (iris et empreintes digitales) pour les non-passagers accédant aux zones réglementées. L'ACSTA est toujours responsable de l'élaboration et de la maintenance du système de CIZR, installant et maintenant les lecteurs d'empreintes digitales et d'iris dans les aérogares et l'infrastructure de réseau. En 2013-2014, l'ACSTA a continué de travailler avec les administrations aéroportuaires sur la gestion du système de CIZR qui a entraîné des améliorations fonctionnelles et une meilleure fiabilité du système.

Services internes

Depuis 2010, l'ACSTA a grandement diminué ses dépenses discrétionnaires comme les déplacements et les services professionnels. Puisque l'ACSTA s'ajuste continuellement et vise à améliorer son agilité financière, l'organisation continue de réattribuer tous les fonds disponibles à la prestation de services de contrôle et au soutien connexe.



Harmonisation stratégique du gouvernement du Canada

Comme indiqué dans le budget de 2013, le gouvernement du Canada s'est engagé à harmoniser les régimes de retraite des sociétés d'État avec les caractéristiques clés du régime de retraite de la fonction publique. À l'appui de ce nouvel engagement, l'ACSTA a mis fin à son régime de retraite à prestations définies pour les nouveaux employés à compter du 30 juin 2013. Un nouveau régime de retraite à cotisations définies a été établi pour les employés embauchés à partir du 1^{er} juillet 2013.

L'ACSTA a aussi examiné les principes de partage des coûts pour son régime de retraite, harmonisant les taux de contribution des employés de l'ACSTA à ceux du régime de retraite de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, ce qui entraînera des économies continues pour l'organisation. Ces économies seront appliquées aux coûts de service actuel et au déficit de solvabilité du régime à prestations définies fermé. Ensemble, ces changements garantiront que le régime de retraite de l'ACSTA est abordable et durable au fil du temps.

Système de renseignements d'affaires (RA)

Le système de RA est un regroupement de données recueillies à partir de divers systèmes et outils opérationnels et organisationnels. Le système fournit un accès centralisé, automatisé et en temps opportun à l'information clé. Il peut permettre de combiner des données, de faire des liens entre celles-ci et d'établir des rapports connexes. De plus, il peut générer de l'information normalisée, uniforme et exacte, et garantir la grande qualité des données organisationnelles. L'ACSTA utilise les RA pour analyser les tendances et prévoir les besoins dans plusieurs domaines de prise de décision comme les activités de contrôle, la technologie, les finances, l'approvisionnement et les ressources humaines et bien d'autres domaines stratégiques et administratifs au sein de l'organisation. L'analyse et les rapports sont utilisés pour aider à prendre des décisions éclairées.



L'ACSTA a aussi terminé un important projet de réseautage pour son équipement de contrôle. L'équipement radioscopique de l'ACSTA utilisé aux points de contrôle dans l'ensemble du pays est en réseau grâce à un système à la fine pointe de la technologie qui incorpore des centaines d'unités dans une application centrale. Les données de ces systèmes sont facilement accessibles au moyen des RA et appuient la prise de décisions critiques par la direction. Cela fournit maintenant à l'ACSTA un aperçu consolidé du rendement de l'équipement de contrôle, alimenté par les données et aidant aux activités directes, à l'administration, à la maintenance et au rendement. Avec le réseautage des rayons X des bagages de cabine et enregistrés, l'ACSTA a amélioré la vitesse et l'efficacité et a augmenté l'efficacité opérationnelle.

Programme de continuité des activités et de gestion des urgences

En 2013-2014, l'ACSTA a aussi collaboré avec les intervenants clés dans le cadre du Programme de continuité des activités et de gestion des urgences. Pendant deux exercices nationaux, l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle ont pu pratiquer et solidifier la capacité d'intervention d'urgence pour les menaces cernées dans le profil de risques organisationnel de l'ACSTA.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a participé à l'élaboration de chaque scénario d'exercice d'urgence ainsi qu'à chaque exercice national. Des liens ont été établis avec l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) lors de l'examen du Plan de lutte contre les pandémies de l'ACSTA lorsque l'ASPC a fourni de la formation à la direction de l'ACSTA et des conseils pour la conception d'un exercice national pour l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle.



Préparer l'avenir

Depuis le budget de 2010, l'ACSTA n'a pas été financée pour répondre pleinement aux augmentations des taux de facturation des fournisseurs de services et de volumes de passagers. Par conséquent, sa capacité d'acheter des heures de contrôle a diminué et continuera de le faire.

L'ACSTA a commencé à mentionner cette pression au gouvernement en 2010-2011. L'ACSTA, en collaboration avec Transports Canada, a pu gérer ces pressions croissantes au moyen de la mise en œuvre progressive de gains d'efficacité et d'améliorations de ces activités. Toutefois, après des examens opérationnels et organisationnels successifs, d'autres gains d'efficacité importants suffisants pour compenser les pressions croissantes ne sont plus possibles, même si l'ACSTA continue continuellement d'améliorer chaque aspect de ses activités.

Reconnaissant qu'il n'y a pas de niveau de service fixé par le gouvernement, l'ACSTA fonctionnera dans les limites de ses niveaux de référence approuvés et continuera de remplir son mandat de sûreté. Toutefois, suite aux considérations financières susmentionnées, on prévoit que les passagers devront attendre plus longtemps pour être contrôlés.



CNP amélioré

L'OACI a récemment adopté une norme de CNP amélioré, qui est entrée en vigueur en juillet 2013. La norme améliorée exige que les pays veillent à ce que les non-passagers et les articles transportés par ceux-ci soient assujettis à un contrôle de sûreté avant de pénétrer dans des zones réglementées réservées aux opérations d'aviation civile internationales.

En 2013, Transports Canada, avec l'appui de l'ACSTA, a élaboré une stratégie axée sur les risques pour améliorer le programme de CNP. Cette stratégie a permis au Canada de respecter la norme de CNP amélioré.

Amélioration du processus de contrôle de la sûreté

Puisque la sûreté est la priorité de l'ACSTA, l'organisation investit continuellement dans des projets pilotes et des essais afin de tenter de trouver des façons d'améliorer le rendement de l'organisation en matière d'efficacité et d'efficience pour le contrôle.

En général, la majorité des projets pilotes et essais de l'ACSTA mènent à des améliorations de processus notables et sont mis en œuvre à l'échelle nationale, là où cela est possible. Ils aident aussi à garantir que les activités de l'ACSTA continueront d'évoluer.

En particulier, à partir de 2014-2015, dans le cadre de son engagement actuel de maximiser l'efficacité et l'efficience de ses activités, l'ACSTA effectuera un essai pour un nouveau concept de point de contrôle. Le projet cherchera à optimiser un point de CPE grâce au déploiement des améliorations du processus de contrôle de la sûreté et des technologies éprouvées.



Partenaires de l'industrie

L'environnement dans lequel l'ACSTA fonctionne est hautement intégré, avec plusieurs entités différentes – administrations aéroportuaires, transporteurs aériens, organismes d'application de la loi – qui se voient assigner des responsabilités de sûreté précises. L'établissement de l'horaire des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs effets personnels, la manutention des bagages, le chargement des bagages enregistrés ou l'embarquement dans l'aéronef, tous ces processus doivent avoir lieu sans heurts afin d'assurer le transport efficace et efficient des gens et des marchandises. Cette intégration nécessite un niveau élevé de communication et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires de sûreté pour garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et des bagages et garantir le mouvement continu dans le réseau. Les retards d'un aéroport peuvent avoir un effet cascade dans l'ensemble du réseau.

L'ACSTA reconnaît que ses relations avec ces partenaires sont essentielles au rendement général et au succès de l'industrie aérienne et pour le succès quotidien de l'exécution de son mandat. Par conséquent, en supervisant ses activités, l'ACSTA s'engage à maintenir des relations de travail et stratégiques en collaboration avec ses partenaires de l'industrie.

Examen spécial du Bureau du vérificateur général (BVG)

Aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA est assujettie à un examen spécial au moins tous les 10 ans. Cet examen sert à déterminer si les systèmes et les pratiques de l'ACSTA fournissent l'assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés; que la gestion de ses ressources financières, humaines et physiques est menée de façon économique et efficiente; et que ses activités sont réalisées avec efficacité.

Il est prévu que le rapport de l'Examen spécial sera présenté au Conseil d'administration en 2015.



Gouvernance de l'organisation

Conseil d'administration

Conformément à la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA est une société d'État mandataire qui rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Elle est régie par un Conseil d'administration de 11 membres, nommés par le gouverneur en conseil.

Le Conseil est présidé par Lloyd McCoomb, qui a été nommé pour un mandat de quatre ans en octobre 2012. Il y a quatre postes pour les candidats de l'industrie; deux sont nommés par les représentants de l'industrie du transport aérien et deux par les représentants des exploitants d'aéroports. Les administrateurs n'entretiennent aucun lien de dépendance avec la direction.

Pour plus d'information sur le [Conseil d'administration](#) de l'ACSTA, y compris les profils des administrateurs et les Comités du Conseil, veuillez visiter la section Conseil d'administration du site Web de l'ACSTA.

Les biographies des membres du Conseil sont accessibles [ici](#).

En date du 31 mars 2014, le conseil d'administration de l'ACSTA comprenait :

- ▶ Lloyd McCoomb, président
- ▶ Michael Campbell
- ▶ William Deluce
- ▶ Jean-Marc Dufour
- ▶ Dora Koop
- ▶ Allan Rowe
- ▶ Peter Wallis
- ▶ Joanne Whittle
- ▶ Melissa Coulson
- ▶ Paul Benoit
- ▶ Poste vacant



Le Conseil d'administration a de nombreuses responsabilités, y compris ce qui suit :

- ▶ rédiger, modifier ou abroger les règlements administratifs (*Loi sur la gestion des finances publiques*, art.114);
- ▶ approuver le Plan d'entreprise de l'ACSTA pour recommandation au ministre;
- ▶ surveiller le rendement organisationnel;
- ▶ approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement;
- ▶ s'assurer que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- ▶ examiner et approuver le plan de relève de la haute direction.

En 2013-2014, le Conseil d'administration a continué de surveiller le rendement opérationnel et financier de l'organisation et la conformité au Plan d'entreprise de l'ACSTA, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration surveillait aussi les risques clés auxquels fait face l'organisation et les pratiques de gouvernance de l'organisation de l'ACSTA.

Le Conseil d'administration a surveillé les activités de programme clé, y compris les essais en cours et les initiatives pour promouvoir l'efficacité et l'efficience dans le contrôle des passagers, le plan de recapitalisation du CBE de l'ACSTA et la mise en œuvre du programme de CNP amélioré pour respecter la norme plus stricte présentée par l'OACI en juillet 2013.

De plus, le Conseil a effectué une étroite surveillance en 2013-2014 en ce qui a trait à la rémunération des ressources humaines et au régime de retraite de l'ACSTA, y compris diverses initiatives d'examen de la rémunération, la mise en œuvre d'un régime de retraite à cotisations définies pour les nouveaux employés et un important examen des stratégies d'investissement et de financement pour le régime de retraite à prestations définies de l'ACSTA.

Quatre comités permanents aident le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités : le [Comité d'audit](#), le [Comité de gouvernance et des ressources humaines](#), le [Comité de stratégie](#) et le [Comité du régime de retraite](#).

Les comités sont régis par des mandats approuvés par le Conseil et sont indépendants de la direction. En plus de participer en tant que membre du Conseil d'administration de l'ACSTA, chaque administrateur siège à au moins deux comités.



Rémunération, dépenses 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*. L'ACSTA leur rembourse les frais raisonnables défrayés, notamment pour les déplacements, l'hébergement et les repas dans le cadre de leurs fonctions. Ces dépenses sont affichées chaque trimestre sur le site Web de l'ACSTA, dans le cadre de la [divulcation proactive](#).

Membre du Conseil	Honoraires (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
Lloyd McCoomb (Chair.) ¹	10 800 \$	29 820 \$	40 620 \$
Michael Campbell ²	5 400 \$	15 015 \$	20 415 \$
William Deluce	5 400 \$	11 310 \$	16 710 \$
Jean-Marc Dufour	5 400 \$	13 845 \$	19 245 \$
Allan Rowe ³	5 400 \$	16 185 \$	21 585 \$
Peter Wallis	5 400 \$	14 625 \$	20 025 \$
Dora Koop ⁴	5 400 \$	15 600 \$	21 000 \$
John Kaldeway ⁵	5 026 \$	15 405 \$	20 431 \$
Gene McLean ⁶	5 047 \$	8 385 \$	13 432 \$
Donald Robinson ⁷	4 507 \$	10 140 \$	14 647 \$
H. Glenn Rainbird ⁸	395 \$	780 \$	1 175 \$
Joanne Whittle	5 026 \$	10 725 \$	15 751 \$
Melissa Coulson	893 \$	1 950 \$	2 843 \$
Paul Benoit	374 \$	0 \$	374 \$
TOTAUX	64 468 \$	163 785 \$	228 253 \$

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 228 253 \$ en 2013-2014 comparativement à 251 504 \$ en 2012-2013.



Présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités

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.

Membre du Conseil	Réunions du Conseil	Comités			
		Gouvernance et ressources humaines	Audit	Régime de retraite	Stratégie
Lloyd McCoomb ¹	9/9	4/4	9/9	4/4	4/4
Michael Campbell ²	6/9	1/4 (observateur)	5/9	4/4	4/4
William Deluce ⁹	8/9	2/4	6/9	--	2/4
Jean-Marc Dufour	9/9	4/4	5/9	4/4	--
Allan Rowe ³	8/9	--	9/9	--	4/4
Dora Koop ⁴	8/9	4/4	8/9	--	--
John Kaldeway ⁵	6/9	--	9/9	--	4/4
Gene McLean ⁶	7/9	3/4	5/9	3/4	--
Donald Robinson ⁷	7/9	3/4	7/9	--	--
H. Glenn Rainbird ⁸	1/9	--	--	0/4	0/4
Peter Wallis ⁹	8/9	--	7/9	4/4	2/4
Joanne Whittle ⁹	8/9	1/4	4/9	4/4	3/4
Melissa Coulson	2/9	1/4	2/9	--	--
Paul Benoit	1/9	--	0/9	--	--

1 Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration

2 Président du Comité du régime de retraite

3 Président du Comité d'audit

4 Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines

5 Président du Comité de stratégie. Son mandat a pris fin le 3 février 2014, mais il est resté au Conseil d'administration jusqu'à la nomination de M. Benoit le 6 mars 2014. Peter Wallis a été nommé président du Comité de stratégie le 7 mars 2014.

Rouge: Indique que le membre a été nommé en 2013-2014.

6 A démissionné du Conseil d'administration le 7 mars 2014.

7 Le mandat a pris fin le 14 mai 2012, mais est resté au Conseil d'administration jusqu'à la nomination de M^{me} Coulson le 30 janvier 2014.

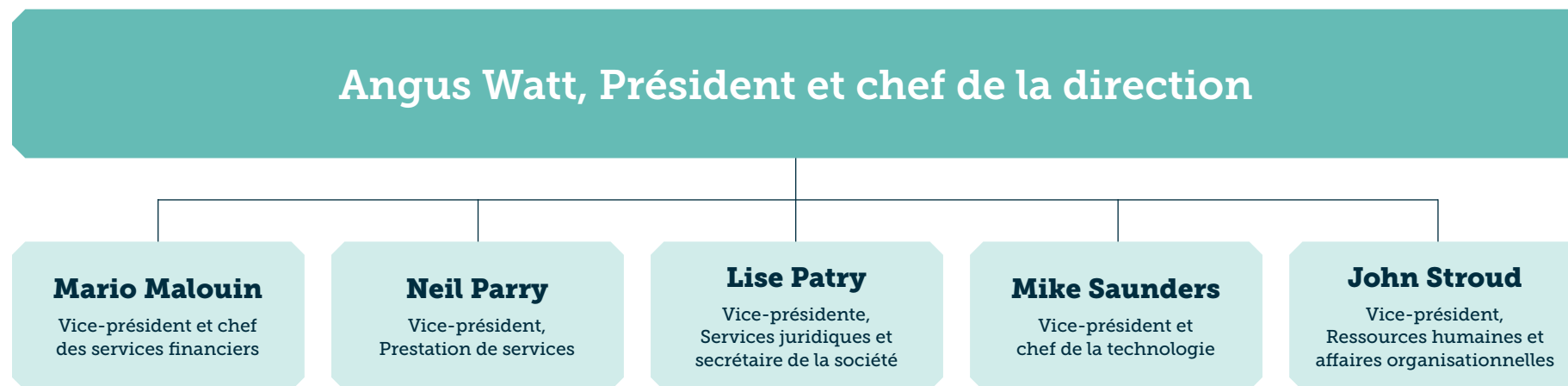
8 Le mandat de H. Glenn Rainbird a pris fin le 26 janvier 2013, mais il est resté au Conseil d'administration jusqu'à la nomination de Joanne Whittle le 25 avril 2013.

9 En décembre 2013, trois membres du Conseil ont été réassignés à d'autres comités.



Équipe de gestion de l'ACSTA

L'ACSTA est dirigée par un Comité de la haute direction, à la tête duquel figure Angus Watt, le président et chef de la direction. Le Comité de la haute direction comprend cinq vice-présidents, chacun représentant un portefeuille précis.



Pour 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

En tant que société d'État interagissant avec le public quotidiennement, l'ACSTA a établi des programmes et des procédures en vue d'améliorer sa conformité aux exigences de la *Loi sur les langues officielles*. L'organisation est déterminée à travailler dans les deux langues officielles dans les aéroports désignés bilingues et ses bureaux administratifs. En partenariat avec ses fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA offre des services aux voyageurs en français et en anglais dans les aéroports bilingues. Cela garantit une communication claire alors que l'ACSTA effectue ses tâches de contrôle de la manière la plus efficace, efficiente et respectueuse possible. L'ACSTA renforce ses obligations légiférées par l'entremise de ces contrats avec les tiers fournisseurs de services de contrôle, les PNE et la formation des agents de contrôle.

L'ACSTA évalue régulièrement ses activités de première ligne pour s'assurer qu'elles respectent les obligations de la *Loi sur les langues officielles*. La conformité aux procédures et obligations contractuelles en ce qui a trait aux langues officielles est atteinte grâce à une surveillance quotidienne et à un Programme d'excellence du service. L'ACSTA a mis en place des mesures incitatives pour les fournisseurs de services afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences en matière de langues officielles. Elle effectue aussi des sondages réguliers auprès des passagers et surveille les plaintes afin de peaufiner et d'améliorer les pratiques et le rendement.



En 2013-2014, l'ACSTA a tenu diverses activités pour souligner *Les Rendez-vous de la Francophonie*, la *Journée internationale de la Francophonie* et la *Journée de la dualité linguistique*. Ces activités ont rejoint les employés de l'administration centrale et des régions et ont favorisé la sensibilisation aux collectivités de culture et d'expression francophone du Canada.

L'ACSTA a aussi commencé à planifier son évaluation décennale de la demande de services dans les deux langues officielles à ses points de contrôle, qui sera effectuée en 2014-2015. Les résultats garantiront que l'ACSTA continue de fournir des services aux passagers dans les deux langues officielles aux aéroports où il y a une demande suffisante.

D'autres activités entreprises par l'ACSTA en 2013-2014 comprenaient un examen de sa politique sur les langues officielles et un réexamen et une rationalisation de ses procédures lors de la dotation des postes bilingues. Après un processus d'approvisionnement à grande échelle, l'ACSTA a aussi accordé des contrats de cinq ans à des nouveaux fournisseurs pour la formation en langue seconde.

L'ACSTA et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*

En 2011, le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) a effectué une vérification des pratiques de l'ACSTA concernant la gestion des renseignements personnels et certaines technologies de contrôle. Le rapport de vérification, qui comprend 12 recommandations, a été déposé au Parlement le 17 novembre 2011. En réponse, l'ACSTA a mis en œuvre les 12 recommandations du CPVP, y compris des calendriers de conservation et d'élimination pour les renseignements personnels des passagers recueillis dans le cadre du mandat de l'ACSTA.

L'ACSTA s'efforce d'appliquer les obligations législatives en vertu de la *Loi sur les renseignements personnels* et les 10 principes du Code type de l'Association canadienne de normalisation dans chaque programme, activité ou système qu'elle élabore.



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 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. Entre le 1^{er} avril 2013 et le 31 mars 2014, l'ACSTA a reçu 25 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les 2 demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a traité 27 demandes. De ce nombre, 23 ont été réglées au cours de l'exercice et quatre ont été reportées à l'exercice 2014-2015.

En outre, entre le 1^{er} avril 2013 et le 31 mars 2014, l'ACSTA a reçu 10 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* provenant d'autres ministères fédéraux. Les 10 demandes ont été réglées au cours de l'exercice financier. L'ACSTA a aussi reçu sept demandes informelles d'accès à l'information pour 31 dossiers qui ont été publiés auparavant. Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu 12 demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* qui ont toutes été réglées au cours de l'exercice.

Équité en matière d'emploi et multiculturalisme

Le Comité de la haute direction de l'ACSTA a pour objectif de créer une culture d'inclusion en déterminant et en éliminant les obstacles pour l'équité en matière d'emploi. Le plan triennal d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA sera mis à jour et mis en œuvre dans l'ensemble de l'organisation au cours du prochain exercice financier.

L'ACSTA produit et soumet un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur le multiculturalisme canadien*.

Agence canadienne d'évaluation environnementale

Au cours de l'année actuelle, l'ACSTA n'a pas participé à des projets de déclaration qui ont eu ou auraient pu avoir des répercussions sur l'environnement.



Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (LPFDAR) qui fait partie de l'engagement permanent du gouvernement du Canada pour élaborer et 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 LPFDAR au sein de l'organisation, ainsi que de toute activité de sensibilisation entreprise au cours de l'année pour informer les employés à propos de la LPFDAR et des mécanismes à leur disposition pour la divulgation d'actes répréhensibles. En 2013-2014, l'ACSTA n'a pas reçu de rapport d'actes répréhensibles, de demandes ou de divulgations en vertu de la LPFDAR.



Glossaire

ASFC

Agence des services frontaliers du Canada

CBE

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

CCTV

Système de télévision en circuit fermé

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.

CNP

Contrôle des non-passagers : le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. 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 : le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine.

ESCA

Entente sur les services de contrôle aux aéroports : entente contractuelle avec un fournisseur de services de contrôle désigné qui régit la prestation des services de contrôle aux aéroports par l'ACSTA.

LAG

Liquides, aérosols et gels

Les huit aéroports les plus occupés du Canada

En ordre alphabétique : aéroport int. de Calgary, aéroport int. d'Edmonton, Halifax (aéroport int. Stanfield), Montréal (aéroport int. Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa (aéroport int. Macdonald-Cartier), Toronto (aéroport int. Lester-B.-Pearson), aéroport int. de Vancouver, et aéroport int. de Winnipeg (aéroport int. James-Armstrong-Richardson).

Les 28 principaux aéroports du Canada

Comprend les aéroports les plus occupés 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.



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, les initiatives d'analyse et de rapport et offre une aide ciblée et le renforcement des capacités.

PNE

Procédures normalisées d'exploitation

PNFC

Programme national de formation et de certification

Programme NEXUS

NEXUS : programme de sûreté de vérification des antécédents qui permet à des passagers à faible risque et préapprouvés de profiter d'un processus de contrôle de sûreté accéléré par l'entremise d'une file et d'une voie de contrôle désignée.

SC

Scanner corporel : technologie de balayage qui détecte la présence d'objets qui peuvent représenter une menace sur les passagers.

SCT

Secrétariat du Conseil du Trésor

SDE

Système de détection d'explosifs : l'équipement spécialisé utilisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers.

SSCE

Système de sûreté des cartes d'embarquement : outil technologique autonome qui permet de contrôler les cartes d'embarquement dans le but de valider les codes à barres, afin de garantir que les cartes d'embarquement ne sont pas frauduleuses et n'ont pas été altérées.

SSIE

Sac de sûreté à indicateur d'effraction

Système TIP

Système de projection d'images de menace

TSA

Transportation Security Administration des États-Unis

VCVDCA

Voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA : une file pour les voyageurs dignes de confiance aux points de CPE importants où les membres admissibles du programme NEXUS et les titulaires d'une CIZR peuvent accéder à une voie de contrôle désignée pour un contrôle accéléré.



Rapport de gestion

Le rapport de gestion présente les résultats financiers et les changements dans le fonctionnement de l'ACSTA pour l'exercice clos le 31 mars 2014. 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 2014, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 12 juin 2014, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

Les lecteurs sont avisés que le présent rapport renferme un certain nombre d'informations et de déclarations prospectives. Ces déclarations prospectives contiennent des données qui sont généralement désignées 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 la performance 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 le rapport de gestion, la direction a appliqué 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.

Chiffres de la période précédente

Certains chiffres de la période précédente présentés dans le rapport de gestion ont été retraités à la suite de l'application rétrospective des modifications de l'*ISA 19, Avantages du personnel*, à compter du 1^{er} avril 2013. Le changement de méthode comptable est décrit en détail à la note 3 p) afférente aux états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2014.



Partie 1

Aperçu de l'organisation

L'ACSTA est une société d'État mandataire qui est mandatée de fournir un contrôle efficace et efficient des personnes — ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport — qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée désignée.

Mandat et mission

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

Pour ce faire, l'ACSTA assure des services de contrôle dans les quatre secteurs suivants :

- ▶ CPE – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- ▶ CBE – le contrôle des bagages enregistrés;
- ▶ CNP – le contrôle aléatoire des non-passagers;
- ▶ le programme CIZR – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

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



Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État mandataire qui a été fondée en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* le 1^{er} avril 2002. L'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires et elle rend compte de ses activités au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports.

Au Canada, il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sûreté du transport aérien. Transports Canada est le principal ministère responsable du programme de sûreté de l'aviation du Canada. À titre d'organisme de réglementation de l'ACSTA, Transports Canada est chargé d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, lois, programmes et procédures de sûreté de l'aviation.

L'ACSTA doit mener ses activités et procéder aux opérations de contrôle dans le respect des lois et des règlements en vigueur au Canada, notamment la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et la *Mesure de sûreté sur le contrôle*.



Partenaires du secteur

L'ACSTA fonctionne dans un environnement très intégré, dans lequel interviennent plusieurs entités différentes chargées de responsabilités précises en matière de sûreté, entre autres les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et les forces de l'ordre. Les activités telles que la programmation des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs bagages, le chargement des bagages enregistrés et l'embarquement des passagers dans les aéronefs doivent se dérouler sans heurt afin d'assurer une circulation optimale des personnes et des marchandises.

Cette intégration nécessite un haut niveau de communications et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires non seulement pour assurer un contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs bagages, mais également pour favoriser la fluidité constante au sein du réseau. Des retards dans un aéroport peuvent avoir un effet d'entraînement sur l'ensemble du réseau. L'ACSTA reconnaît que de bonnes relations avec ses partenaires sont essentielles pour assurer l'efficacité et le succès de l'ensemble des activités en matière de sûreté aérienne et pour s'acquitter au mieux de son mandat au quotidien. L'ACSTA est donc engagée à renforcer et à créer des liens de collaboration avec ses partenaires du secteur.



Partie 2

Contexte opérationnel

Au 31 mars 2014, toutes les conventions collectives entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle avaient été signées partout au Canada.

Les activités de l'ACSTA sont grandement influencées par les événements et les faits qui se produisent sur la scène nationale et internationale.

Prestation des services

Modèle de prestation des services

L'ACSTA utilise actuellement un modèle de prestation des services dans le cadre duquel elle conclut des ententes avec des tiers fournisseurs pour fournir le personnel de contrôle. Ce modèle s'articule autour de quatre régions : Est, Centre, Prairies et Pacifique. Le modèle, grâce à sa rentabilité, permet à l'ACSTA d'accroître l'efficacité de ses programmes et ressources internes et de s'assurer que les efforts déployés sont axés sur les secteurs qui en ont le plus besoin. L'ACSTA reste déterminée à optimiser les avantages liés aux ESCA et elle continuera de collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle afin de prolonger et amplifier les progrès réalisés au cours de l'année écoulée, et de favoriser l'excellence sur le plan opérationnel au cours des années à venir.

Relations de travail

Au 31 mars 2014, toutes les conventions collectives entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle avaient été signées partout au Canada. Ces conventions resteront en vigueur jusqu'au 31 mars 2015.



L'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de PNE et la certification des agents de contrôle. Toutefois, étant donné que son modèle de prestation des services repose sur des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail et compte sur les fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec les syndicats. L'organisation, de concert avec les fournisseurs de services de contrôle, surveille de près les relations de travail en vue de favoriser la stabilité à long terme au sein des effectifs.

Environnement de menaces contre la sûreté

Depuis la création de l'ACSTA dans la foulée des attentats du 11 septembre 2001, l'industrie internationale du transport aérien a fait face à plusieurs tentatives de sabotage de l'intégrité du système d'aviation. À la lumière de ces menaces constantes et évolutives, la sûreté aérienne demeure une préoccupation de grande importance au Canada. L'ACSTA collabore activement avec Transports Canada afin de s'adapter aux nouvelles menaces, aux avancées technologiques et aux normes internationales accrues en matière de sûreté.

La gravité des menaces visant le système d'aviation civile du Canada est telle que l'ACSTA a dû, par le passé, surmonter immédiatement des difficultés imprévues et l'organisation pourrait encore être appelée à le faire au cours des prochaines années. Les menaces imprévues et les modifications réglementaires en découlant peuvent avoir des effets significatifs sur les ressources opérationnelles et financières de l'organisation. Il importe donc que l'ACSTA soit en mesure de répondre à de nouvelles exigences ou de donner suite à des événements exceptionnels.



L'ACSTA a réussi à mettre en place de nouvelles technologies de contrôle en 2013-2014 dont elle se sert désormais pour contrôler les LAG exemptés, comme les aliments et boissons pour bébés, les médicaments sur ordonnance et les fournitures pour diabétiques.

Cadre réglementaire

Les modifications réglementaires apportées par Transports Canada et ses principaux partenaires sur la scène internationale, comme les États-Unis et l'Union européenne, ont des répercussions sur l'ACSTA. Lorsque d'autres pays adoptent de nouvelles réglementations, Transports Canada s'emploie à collaborer avec ses homologues en vue de réduire au minimum les perturbations pour les passagers qui prennent des vols internationaux. De plus, à titre de pays membre de l'OACI, le Canada est tenu de respecter les normes relatives à la sûreté aérienne de cette organisation.

Il incombe à Transports Canada de suivre l'évolution des réglementations mises en œuvre par ses partenaires internationaux et de déterminer les répercussions opérationnelles et financières que pourrait avoir toute modification réglementaire future sur le système de sûreté aérienne du Canada, notamment le mandat de contrôle de l'ACSTA.

En 2012, le Canada a signé une entente internationale visant l'assouplissement des restrictions actuelles sur le transport de LAG par les passagers aériens. L'ACSTA a réussi à mettre en place de nouvelles technologies de contrôle en 2013-2014 dont elle se sert désormais pour contrôler les LAG exemptés, comme les aliments et boissons pour bébés, les médicaments sur ordonnance et les fournitures pour diabétiques. Le Canada a aussi élargi son programme de sacs de sûreté officiels et accepte désormais les sacs en provenance de tous les pays.

Par ailleurs, l'OACI vient d'adopter une norme renforcée sur le CNP. À l'appui de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté, Transports Canada, avec l'appui de l'ACSTA, a élaboré une stratégie axée sur les risques afin d'améliorer le programme de CNP. Cette stratégie a permis au Canada de respecter la norme de CNP amélioré.



Partie 3

Conjoncture économique

Des événements et l'évolution de la conjoncture économique peuvent également avoir une incidence importante sur les activités de l'ACSTA.

Perspectives économiques

La croissance économique mondiale a ralenti en 2013 passant de 3,1 % en 2012 à un estimé de 2,9 % en 2013. On s'attend toutefois à ce que l'activité économique mondiale reprenne de la vigueur au cours des trois prochaines années pour atteindre 3,3 % en 2014 et 3,7 % en 2015 et en 2016. L'économie canadienne a quant à elle crû de 2,0 % en 2013 et la croissance économique devrait atteindre 2,5 % en 2014 et en 2015 au pays. On s'attend à ce que la croissance économique ralentisse et se chiffre à 2,0 % en 2016¹.

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

Dernièrement, Transports Canada a prévu que le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmenterait de 3,2 % en 2014 par rapport à 2013. Le nombre de passages devrait continuer de croître tous les ans au cours des cinq prochaines années.

Une croissance économique entraîne généralement une augmentation du trafic voyageur. Les prévisions relatives au nombre de passagers s'appuient sur la 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 se produisent en grande partie dans certaines régions ou à certains aéroports, sans beaucoup de préavis, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Pour l'ACSTA, toute variation du nombre de passagers se traduit souvent par

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2014



une augmentation soudaine du nombre d'heures de contrôle nécessaires et un alourdissement de ses charges d'exploitation. Pour faire face aux fluctuations éventuelles du nombre de passagers, l'ACSTA suit de près le nombre d'heures de contrôle achetées dans chaque aéroport. Elle collabore aussi étroitement avec les partenaires du secteur pour régler les questions touchant les facteurs opérationnels, comme les horaires des vols, l'espace disponible et les caractéristiques d'arrivée des passagers, afin d'aider à régler 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 augmenteront annuellement pendant toute la durée des ESCA. Ces augmentations des taux de facturation sont établies conformément aux modalités des contrats et ne sont pas directement influencées par le taux d'inflation. Quoi qu'il en soit, cela génère une augmentation du coût des heures de contrôle, ce qui ajoutera de la pression supplémentaire sur le budget de l'ACSTA au titre des heures de contrôle achetées.



Partie 4

Financement public

Comme l'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires, elle doit constamment s'assurer de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le mandat qui lui a été conféré.

Comme l'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires, elle doit constamment s'assurer de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le mandat qui lui a été conféré.

Dans le cadre de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 du gouvernement du Canada, l'ACSTA avait formulé plusieurs propositions qui devaient entraîner des économies de fonctionnement annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015. Comme cela a été annoncé dans le budget de 2012, le gouvernement du Canada a approuvé ces propositions et les niveaux de référence de l'ACSTA ont été réduits en conséquence. L'ACSTA a ensuite été informée qu'une de ses propositions ne serait pas mise en œuvre comme prévu. Les économies attendues à ce titre, soit 27,6 millions de dollars, ne se sont donc pas réalisées. Au 31 mars 2013, l'ACSTA avait mis en œuvre toutes les autres initiatives approuvées et elle a réalisé toutes les économies s'y rattachant en 2013-2014. De plus, au cours de l'exercice, l'ACSTA a obtenu des fonds pour l'aider à mettre en œuvre la norme améliorée de l'OACI relative au CNP et contrôles de sûreté.

L'ACSTA doit toujours conjuguer avec des niveaux de financement pour ses activités de fonctionnement qui ne lui suffisent pas à faire face entièrement à l'augmentation du nombre de passagers et des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Elle a donc constaté une augmentation du temps d'attente des passagers par rapport à l'an dernier. L'ACSTA collabore actuellement avec Transports Canada pour atténuer l'incidence de cette situation sur ses activités et les voyageurs.



Partie 5

Capacité à remplir son mandat

Deux éléments sont essentiels à l'accomplissement du mandat de l'ACSTA : le personnel de contrôle et les technologies de contrôle déployées dans les aéroports.

La capacité de l'ACSTA à s'acquitter des responsabilités liées à son mandat repose sur ses activités de première ligne et sur les services internes qui appuient ces activités.

Éléments de contrôle essentiels

Deux éléments sont essentiels à l'accomplissement du mandat de l'ACSTA : le personnel de contrôle et les technologies de contrôle déployées dans les aéroports.

Personnel de contrôle

Le personnel de contrôle joue un rôle prépondérant pour identifier les menaces contre la sûreté aérienne. L'ACSTA consacre donc des ressources importantes au renforcement du personnel de contrôle.

En 2013-2014, l'ACSTA a continué de mettre l'accent sur la conception et la mise en œuvre d'initiatives visant à renforcer l'efficacité de ses activités. Elle a ciblé les quatre secteurs suivants : compétences des agents de contrôle, gestion et supervision des fournisseurs de services de contrôle, processus et environnement, et surveillance et assurance de la qualité de l'ACSTA.

Par ailleurs, l'ACSTA collabore constamment avec les fournisseurs de services de contrôle pour sensibiliser les agents de contrôle à l'importance d'offrir une aide aux passagers tout en préservant un niveau élevé de sûreté. L'aide aux passagers permet en effet d'améliorer la préparation de ces derniers ainsi que leur expérience de voyage, et d'accélérer le débit des passagers aux points de contrôle.



Technologies de contrôle

Afin de mener à bien les activités de contrôle découlant de son mandat, l'ACSTA doit disposer d'un matériel de contrôle fiable et sophistiqué, lui permettant de repérer les menaces qui pèsent sur le système d'aviation. Pour ce faire, l'ACSTA s'emploie à remplacer son matériel de CBE, qui est en fin de vie utile, par du matériel ayant une capacité de détection plus grande et améliorée.

Sous la direction de Transports Canada, l'ACSTA a formulé un plan de déploiement accéléré du matériel de CBE dans les aéroports offrant des vols à destination des États-Unis pour la gestion du cycle de vie du matériel. L'ACSTA voulait ainsi appuyer l'entente canado-américaine *Par delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. D'après ce plan de déploiement, 100 % des bagages enregistrés en provenance des aéroports canadiens dotés d'installations de précontrôle américaines seront contrôlés au moyen de la nouvelle technologie. Cette initiative favorisera des correspondances moins longues en éliminant la nécessité, pour la TSA, de contrôler à nouveau les bagages en correspondance provenant de ces aéroports canadiens.

En 2013-2014, l'ACSTA a axé ses efforts principalement sur la mise en place du nouveau système de CBE dans les huit aéroports les plus occupés du pays, conformément à cette entente. Elle continue de collaborer étroitement avec divers intervenants au perfectionnement de son plan pluriannuel de déploiement.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a également fait l'acquisition de matériel de pointe en matière de détection de traces d'explosifs pour le CPE, le CBE et le programme amélioré de CNP. Par ailleurs, l'ACSTA a commencé à déployer des technologies de contrôle des LAG aux points de CPE partout au pays, à la suite de l'assouplissement des restrictions actuellement en vigueur.

Enfin, l'ACSTA a mené avec succès la mise à niveau du logiciel des scanners corporels mises en place aux points de CPE. Cette amélioration devrait permettre de réduire le nombre de fausses alarmes et de réaliser des gains d'efficacité dans les huit aéroports les plus occupés du pays.



À l'appui des activités

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

En 2012-2013, l'ACSTA a mené un examen de sa stratégie de rémunération totale, dans lequel elle comparait son régime de rémunération avec celui d'une grande diversité d'organisations des secteurs public et privé. À la suite de cet examen, l'ACSTA ne permet plus, depuis le 30 juin 2013, aux nouveaux employés d'adhérer à son régime de retraite à prestations définies. Elle a par ailleurs établi un nouveau régime de retraite à cotisations définies pour les nouveaux employés qui sont entrés à son service à compter du 1^{er} juillet 2013. Elle a en outre examiné les principes de partage des coûts qui régissent son régime de retraite à prestations définies en vue de faire concorder les taux de cotisation des employés aux taux prévus dans la *Loi sur la pension de la fonction publique*. Ces initiatives vont permettre à l'organisation de faire des économies qui serviront à financer le coût des services rendus au cours de l'exercice et à réduire le déficit de solvabilité du régime de retraite à prestations définies qui est fermé. Ensemble, ces changements vont permettre au régime de retraite de l'ACSTA d'être viable et abordable à long terme.

Pour donner suite à l'examen de la rémunération totale mené en 2012-2013, l'ACSTA s'emploie actuellement à revoir sa structure salariale pour s'assurer qu'elle est concurrentielle, raisonnable et cohérente.



Partie 6

Gestion des risques

La gestion des risques à l'ACSTA s'inscrit dans une approche officielle et systématique qui permet de déterminer la meilleure conduite à tenir en période d'incertitudes en identifiant, en évaluant, en comprenant et en communiquant les risques dans l'ensemble de l'organisation, et en prenant les mesures voulues.

La capacité de l'ACSTA à s'adapter aux évolutions de son environnement opérationnel est essentielle au succès de l'organisation. La gestion des risques à l'ACSTA s'inscrit dans une approche officielle et systématique qui permet de déterminer la meilleure conduite à tenir en période d'incertitudes en identifiant, en évaluant, en comprenant et en communiquant les risques dans l'ensemble de l'organisation, et en prenant les mesures voulues. Cette approche favorise des processus décisionnels axés sur la connaissance du risque qui permettent à l'organisation de maîtriser efficacement les incertitudes et de tirer parti des possibilités qui s'offrent à elle.

Le programme de gestion des risques de l'ACSTA est surtout axé sur les risques pouvant nuire à la capacité de l'organisation de fournir :

- ▶ un contrôle efficace, efficient et uniforme, conformément à son mandat, tout en protégeant les intérêts des voyageurs;
- ▶ des services ou des programmes à l'appui de ses activités mandatées.

L'ACSTA n'a pas pour mission d'être un service du renseignement. Elle se fonde plutôt sur les directions communiquées par Transports Canada afin de donner suite aux renseignements sur les menaces et les risques qui ont été recueillis par des services du renseignement. Les programmes mandatés de l'organisation contribuent à l'instauration d'un niveau de sûreté qui aide à réduire les risques menaçant la sûreté aérienne dans l'ensemble du réseau.

Gestion des risques

L'ACSTA a établi un cadre de gestion des risques qui permet d'identifier les principaux risques associés à ses activités professionnelles et opérationnelles. Le cadre permet également d'évaluer la probabilité et les répercussions possibles des risques, et de définir des mesures d'atténuation visant à les éliminer ou à les réduire au minimum. Il est intégré au processus annuel de planification stratégique de l'organisation pour garantir que les secteurs et les activités à risque élevé bénéficient d'une attention particulière, surtout lors de l'établissement des priorités et de l'affectation des ressources.



Le Conseil d'administration et le Comité de la haute direction sont tous deux responsables de la gestion des risques. Ils jouent chacun un rôle fondamental dans ce processus à l'ACSTA.

Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration sont de fournir une orientation stratégique, de surveiller les finances et l'organisation en général, et d'assurer une bonne gouvernance. À l'égard de la gestion des risques, le Conseil doit veiller à ce que la direction identifie, surveille et gère les risques de l'ACSTA. Le Conseil a la responsabilité de fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour la gestion des risques et d'approuver la politique de gestion des risques ainsi que le profil de risque de l'organisation. Le Conseil est tenu au courant de tous les changements apportés à ce profil lors de séances d'information trimestrielles.

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé d'évaluer les principaux risques de l'ACSTA et de s'assurer que des contrôles et des stratégies d'atténuation appropriés sont mis en œuvre pour gérer efficacement ces risques. Le Comité favorise aussi des mesures de sensibilisation au risque et de communication des risques dans l'ensemble de l'organisation.

Risques et incertitudes

L'ACSTA est exposée à divers risques au sein de son environnement opérationnel. Voici un résumé des principaux risques organisationnels auxquels l'ACSTA est exposée.



Risques liés aux responsabilités

Capacité de détection

L'ACSTA est investie du mandat d'exercer des activités de contrôle conformément aux règlements, aux mesures et aux directives en matière de sûreté établis par Transports Canada. L'ACSTA court le risque de ne pas détecter tous les articles interdits, ce qui pourrait avoir des conséquences importantes pour le système d'aviation civile.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA s'efforce d'améliorer constamment l'efficacité de ses processus et procédures opérationnels. L'organisation dispose aussi d'un programme d'immobilisations qui facilite le remplacement et la mise à niveau du matériel.

Renseignements sur les menaces et les risques

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse continuellement les renseignements sur les risques et les menaces provenant de sources externes et les diffuse aux décideurs appropriés. L'ACSTA dispose de stratégies détaillées d'intervention intégrée, y compris de plans de continuité des activités et de plans d'intervention en cas d'urgence, pour donner suite à ces renseignements dans le respect de ses PNE. Ces plans sont régulièrement mis à l'essai pour renforcer leur tolérance aux anomalies et leur souplesse.



Risque lié à la capacité

L'ACSTA doit surmonter diverses difficultés et pressions externes, comme l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et la hausse du nombre de passagers. Par conséquent, sa capacité d'acheter des heures de contrôle déclinera d'année en année au cours des cinq prochaines années et les passagers devront attendre plus longtemps pour passer aux points de contrôle.

L'ACSTA travaille de concert avec Transports Canada pour atténuer les répercussions de ces difficultés sur ses activités et les voyageurs.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions de travail légales ou illégales

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs externes pour assurer les services de contrôle. Ceux-ci confient à leur tour la prestation de ces services à des agents de contrôle syndiqués. Il y a un risque que des interruptions de travail légales ou illégales surviennent à certains aéroports dans le cadre de négociations collectives ou d'activités menées par les syndicats.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille de près l'évolution des conflits de travail entre les syndicats représentant les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle. Pour parer à l'éventualité d'une interruption de travail, l'ACSTA dispose de plans d'urgence comportant des volets opérationnels, juridiques et de communications. Toutefois, la capacité de l'organisation d'influer directement sur un retour à des services normaux est limitée.



L'ACSTA surveille continuellement le rendement des fournisseurs de services de contrôle et a mis au point un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs, lequel favorise une relation systématique et collaborative entre l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle.

Modèle de prestation des services

Compte tenu de son modèle de prestation des services, l'ACSTA dépend entièrement des fournisseurs de services de contrôle pour assurer un service mandaté qui est essentiel à la population canadienne. L'organisation court donc le risque que la prestation des services soit compromise si un fournisseur n'était pas en mesure de rendre les services de contrôle conformément aux modalités du contrat.

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

Risque lié à la réputation

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA continue d'améliorer l'expérience des passagers en répondant rapidement aux plaintes des clients et en faisant la promotion d'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, notamment des sondages auprès des passagers et une utilisation accrue des médias sociaux, pour sensibiliser les divers groupes d'intervenants.



Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle

L'ACSTA produit, recueille et conserve une multitude de documents et de renseignements délicats, secrets et personnels. Elle court donc le risque que ces renseignements, qui sont stockés sur support papier ou électronique, soient perdus ou divulgués de manière inappropriée.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA a mis en place un éventail de contrôles liés à la sécurité matérielle et aux technologies de l'information et effectue des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée pour l'ensemble des activités et programmes, nouveaux ou modifiés, qui comportent l'utilisation de renseignements personnels. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures sur la protection des renseignements personnels qui la prémunissent contre ce risque.

Risque de change

L'ACSTA est exposée à un risque de change parce qu'elle acquiert des quantités importantes de matériels et de services auprès de fournisseurs américains. Une fluctuation importante des taux de change aurait donc une incidence sur les budgets d'investissement et de fonctionnement de l'organisation, car les prévisions de dépenses sont établies au moyen de taux estimatifs. C'est donc dire que des fluctuations dans les taux peuvent faire différer grandement le coût des opérations libellées en monnaie étrangère par rapport aux dépenses prévues dans le budget.

Transports Canada a récemment approuvé la demande qu'a présentée l'ACSTA pour assurer la couverture de son risque de change grâce à des instruments financiers. Au cours de l'année à venir, l'ACSTA rédigera une politique de couverture et établira des procédures internes pour mettre en œuvre sa stratégie de couverture.



Partie 7

Contrôles internes

Il incombe à la direction d'établir et de mettre en place un système de contrôle interne sur l'information financière. Le programme de certification de l'ACSTA relatif aux contrôles internes, qui comporte une évaluation 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 trimestriels sur les efforts déployés par la direction en vue d'améliorer les contrôles internes, et surveille la progression de la mise en œuvre de ces plans d'action.



Partie 8

Analyse des résultats financiers

État du résultat global

La présente partie du rapport décrit les principaux écarts relevés au sein de l'état du résultat global de l'exercice 2013-2014 par rapport à 2012-2013.

Points saillants financiers – État du résultat global				
(en milliers de dollars canadiens)	2013-2014	2012-2013 (retraité)	Écart en \$	Écart en %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	351 401 \$	347 803 \$	3 598 \$	1%
Soutien des programmes et services généraux	78 203	82 771	(4 568)	(6%)
Amortissement	61 419	73 120	(11 701)	(16%)
Exploitation et entretien du matériel	46 588	43 694	2 894	7%
Total des charges	537 611 \$	547 388 \$	(9 777) \$	(2%)
Total des autres charges (produits)	1 501	(1 654)	3 155	(191%)
Performance financière avant le financement public	539 112 \$	545 734 \$	(6 622) \$	(1%)
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	475 927 \$	475 945 \$	(18) \$	(0%)
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	62 965	73 995	(11 030)	(15%)
Total du financement public	538 892 \$	549 940 \$	(11 048) \$	(2%)
Performance financière	(220) \$	4 206 \$	(4 426) \$	(105%)
Autres éléments du résultat global	9 562 \$	4 771 \$	4 791 \$	100%
Résultat global total	9 342 \$	8 977 \$	365 \$	4%

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par grandes catégories de charge dans le tableau ci-haut, conformément à la note complémentaire 11 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2014.



Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense. De fait, ils constituent 72 % du montant total des charges.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA. De fait, ils constituent 72 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement). Il s'agit des paiements qui sont versés à des tiers fournisseurs pour les services rendus par les agents de contrôle. Les principales variables qui influent sur ces coûts incluent le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend généralement de la croissance du nombre de passagers et de l'agrandissement des aéroports. Par ailleurs, l'évolution des menaces et les incidents de sûreté peuvent entraîner la mise en œuvre ou la modification de réglementations, ce qui peut influencer sur les procédures ou exigences 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 prévoient également un programme dans le cadre 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 au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes ont augmenté légèrement en 2013-2014, surtout en raison de la hausse du nombre d'heures de contrôle achetées aux points de CNP et de l'augmentation annuelle des taux de facturation prévus dans les contrats. Ces augmentations ont été partiellement compensées par la réduction du nombre d'heures de contrôle achetées aux points de CPE.



Au cours de l'exercice, l'ACSTA a mis en œuvre des activités améliorées de CNP en vue d'appuyer l'adoption de la norme renforcée sur le CNP et les contrôles de sûreté de l'OACI. C'est ce qui explique l'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées à certains points de CNP dans les terminaux des huit aéroports les plus occupés du pays.

La baisse du nombre d'heures de contrôle achetées aux points de CPE s'explique en partie par les gains d'efficacité réalisés à la suite de la mise à niveau du logiciel utilisé dans les scanners corporels. Grâce à ce logiciel, les agents de contrôle ne sont plus obligés d'examiner l'image détaillée de chaque passager, car le logiciel analyse automatiquement les données brutes du balayage du passager. Cette baisse s'explique aussi par le fait que l'ACSTA disposait d'un budget moins élevé pour les paiements aux fournisseurs de services de contrôle au titre du CPE, par rapport à l'exercice précédent. Ce budget réduit conjugué aux hausses annuelles des taux de facturation a fait baisser de manière notable le nombre d'heures de contrôle achetées, surtout dans les huit aéroports les plus occupés du pays.

Soutien des programmes et services généraux

Les charges au titre du soutien des programmes et des services généraux représentent les coûts qui sont engagés pour appuyer la mise en œuvre des programmes obligatoires de l'ACSTA et sa structure organisationnelle. Ils se composent principalement des frais relatifs aux employés, des contrats de location simple, des services professionnels et des frais de bureau et frais informatiques.

Les charges au titre du soutien des programmes et services généraux ont diminué de 4 568 \$ (6 %) en 2013-2014. Cette diminution s'explique principalement par la baisse des frais d'assurance qui découle du fait que le gouvernement du Canada a accepté de verser des indemnités pour l'assurance de l'ACSTA en matière de risques de guerre. Elle est aussi attribuable à la baisse des coûts associés aux régimes de retraite à prestations définies, notamment à la diminution du montant des intérêts nets à la suite de l'amélioration de la situation de capitalisation nette des régimes au cours de l'exercice. Elle s'explique aussi par le fait que les



employés contribuent une plus grande part des coûts des services à la suite de l'harmonisation progressive des taux de cotisation des régimes de l'ACSTA à ceux prévus dans la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

Amortissement

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée d'utilité estimée des actifs.

Le montant de l'amortissement a diminué de 11 701 \$ (16 %) en 2013-2014, principalement en raison de la révision de la durée d'utilité estimée de certains matériels de CBE au cours de l'exercice. Ces appareils sont remplacés dans le cadre du programme pluriannuel de gestion du cycle de vie du matériel de CBE de l'ACSTA. La diminution de l'amortissement s'explique aussi par le fait que certains ordinateurs, logiciels intégrés, matériel électronique et améliorations locatives sont devenus entièrement amortis au cours de l'exercice.

Exploitation et entretien du matériel

Les charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel sont liées à l'entretien courant du matériel et des systèmes de l'ACSTA, de même qu'à l'utilisation et l'entreposage des pièces de rechange. Cette catégorie de charge comprend également les coûts associés à la formation et la certification des techniciens chargés de l'entretien du nouveau matériel technologique mis en place dans les aéroports du pays, et les coûts des CIZR achetées.

Les charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel ont augmenté de 2 894 \$ (7 %) en 2013-2014, principalement en raison des hausses annuelles des taux prévus dans les contrats pour les services d'entretien et du taux de change moins favorable du dollar canadien par rapport au dollar américain. Cette augmentation s'explique aussi par l'augmentation des dépenses liées aux améliorations opérationnelles, le recours plus important aux pièces de rechange en raison de problèmes de performance de certains matériels de SDE, et d'ajustements de la valeur des stocks.



Total des autres charges (produits)

Le total des autres charges (produits) se compose principalement de la perte sur immobilisations corporelles, de la radiation d'immobilisations incorporelles, des pertes de change, des produits financiers et des passifs relatifs au démantèlement repris.

Le total des autres charges (produits) a augmenté de 3 155 \$ (191 %) en 2013-2014, principalement en raison de la reprise de passifs relatifs au démantèlement en 2012-2013, qui n'a pas été faite au cours de l'exercice considéré.

Financement public

L'ACSTA finance à la fois ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations grâce aux crédits provenant du Trésor fédéral.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont financées selon la méthode de comptabilité d'exercice 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 en vertu des IFRS.



Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les charges d'exploitation comptabilisées dans l'état du résultat global et les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation.

Rapprochement du total des charges et des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation			
(en milliers de dollars canadiens)	2013-2014	2012-2013 (retraité)	Écart en \$
Total des charges	537 611 \$	547 388 \$	(9 777) \$
Charges financières, perte de change et produits financiers	30	(427)	457
Charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(61 419)	(73 120)	11 701
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(453)	2 143	(2 596)
Pièces de rechange provenant des immobilisations ²	(75)	(269)	194
Charges au titre des avantages incitatifs à la location différés ³	233	195	38
Autre	–	35	(35)
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	475 927 \$	475 945 \$	(18) \$
Autre élément affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁴	(489)	(2 658)	2 169
Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation	475 438 \$	473 287 \$	2 151 \$

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

² Les pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés grâce à des crédits parlementaires liés aux dépenses en immobilisations au cours des exercices antérieurs, mais qui ont été utilisés et passés en charges au cours de l'exercice considéré, ce qui a créé un élément de rapprochement.

³ Les avantages incitatifs à la location différés constituent une charge comptable sans effet sur la trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris les réductions significatives du loyer et l'utilisation gratuite de parties communes. Les frais de location sont financés avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

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 au moyen des crédits lors de leur achat, ce qui crée un élément de rapprochement.



Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation de 2013-2014 ont été comparables à celles de 2012-2013, car les dépenses financées au cours de l'exercice considéré sont comparables à celles de l'exercice précédent.

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 diminué de 11 030 \$ (15 %) en 2013-2014, en raison de la réduction du montant de l'amortissement, qui a été expliquée précédemment.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués du gain actuariel net lié aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. L'écart entre le montant des autres éléments du résultat global de l'exercice considéré et celui de l'exercice précédent est expliqué dans la partie consacrée aux avantages du personnel.

Liquidités et ressources en capital

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA repose sur les crédits parlementaires octroyés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations et régler les obligations financières au moment où elles deviennent exigibles. Pour déterminer le montant de trésorerie dont l'ACSTA a besoin pour combler les besoins de financement et assurer son exploitation, l'organisation tient compte de ses besoins de trésorerie à court terme conformément à la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* 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 2014	31 mars 2013	Écart en \$
Trésorerie	6 191 \$	9 076 \$	(2 885) \$
Clients et autres débiteurs	112 640 \$	60 645 \$	51 995 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	118 831 \$	69 721 \$	49 110 \$

Le plan d'immobilisations de l'ACSTA prévoit des dépenses pour du matériel lié aux SDE et du matériel non lié aux SDE.

Le montant de la trésorerie au 31 mars 2014 est comparable à celui de l'exercice précédent. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 51 995 \$ en 2013-2014, car plus de crédits parlementaires étaient dus à l'ACSTA à la clôture de l'exercice. Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 49 110 \$ en 2013-2014, car il y avait un plus grand nombre de factures pour l'acquisition d'immobilisations, de factures de fournisseurs de services de contrôle et d'autres fournisseurs à payer par rapport à l'exercice précédent.

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 ce type de matériel 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 à l'appui des activités de contrôle, du système de CIZR, de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation.



Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 67 % du total de l'actif de l'organisation au 31 mars 2014. En 2013-2014, les dépenses en immobilisations ont totalisé 81 271 \$. Elles englobaient le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE, tel que présenté ci après :

Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2013-2014	2012-2013	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	77 812 \$	34 910 \$	42 902 \$
Matériel non lié aux SDE	3 459	4 367	(908)
Total des acquisitions d'immobilisations	81 271 \$	39 277 \$	41 994 \$
Produits de la sortie d'immobilisations	(32)	(879)	847
Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations	81 239 \$	38 398 \$	42 841 \$

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE ont englobées principalement les coûts associés aux projets suivants :

- ▶ Déploiement du nouveau système de CBE dans les points de contrôle nationaux/internationaux et transfrontaliers de certains aéroports du pays.
- ▶ Mise en place de matériel de détection de traces d'explosifs dans le cadre du plan de gestion du cycle de vie du matériel et du programme amélioré de CNP.
- ▶ Déploiement de technologies de contrôle pour les LAG aux points de CPE.



Les dépenses au titre du matériel non lié aux SDE ont englobées principalement les coûts des projets suivants :

- ▶ Installation du SSCE dans des aéroports additionnels.
- ▶ Mise en place et mise à niveau du système de TVCF, en plus du remplacement des caméras dans divers aéroports.
- ▶ Amélioration des systèmes et des infrastructures de l'ACSTA, notamment de ses moyens de gestion des données.

Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés qui versent des prestations de retraite à ses employés. Le premier est un régime de retraite enregistré (RRE) qui possède deux composantes : une composante prestations définies pour les employés embauchés avant le 1^{er} juillet 2013 et une composante 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. L'ACSTA parraine également un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé, dit autre régime à prestations définies (ARPD), qui procure notamment des prestations pour des soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie.

Avantages du personnel			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2014	31 mars 2013	Écart en \$
Actif au titre des avantages du personnel	8 020 \$	611 \$	7 409 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(16 097) \$	(17 797) \$	1 700 \$
Passif net au titre des avantages du personnel	(8 077) \$	(17 186) \$	9 109 \$



Au 31 mars 2014, l'actif au titre des avantages du personnel représente l'excédent du montant cumulé des cotisations versées à la caisse des régimes par rapport au montant cumulé des coûts des avantages du personnel pour le RRE et le RRS de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actualisée du passif net au titre des prestations définies constituées dans le cadre de l'ARPD.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent la situation de capitalisation nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La situation nette varie d'un exercice à l'autre en raison de diverses variables, notamment le taux d'inflation, le nombre d'employés, le taux d'actualisation, le taux moyen prévu de croissance de la rémunération, la durée résiduelle moyenne d'activité prévue des salariés actifs, le rendement des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la situation nette des régimes sont présentées à la note 10 des états financiers annuels audités.

L'écart dans le passif net au titre des avantages du personnel est surtout le fait d'un meilleur rendement du capital investi que ce qui était prévu pour les deux régimes de retraite à prestations définies capitalisés. Cela a été en partie compensé par le coût au titre de l'autre régime à prestations définies, pour lequel des prestations s'accumulent alors que le régime n'est pas capitalisé.



Partie 9

Performance financière par rapport au Plan d'entreprise

La partie ci-après présente de l'information sur les principaux écarts entre les crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA en 2013-2014 et les montants qui étaient prévus dans le budget du Plan d'entreprise approuvé de 2013-2014.

Charges d'exploitation

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et le Plan d'entreprise				
(en milliers de dollars canadiens)	Réel 2013-2014	Budget du Plan d'entreprise 2013-2014	Écart en \$	Écart en %
Charges d'exploitation				
Services de contrôle et autres coûts connexes	351 401 \$	352 052 \$	(651) \$	(0%)
Soutien des programmes et services généraux	78 203	80 101	(1 898)	(2%)
Exploitation et entretien du matériel	46 588	44 785	1 803	4%
Autres ajustements ¹	(754)	–	(754)	–
Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation	475 438 \$	476 938 \$	(1 500) \$	(0%)

¹ Les autres ajustements incluent les produits financiers et les gains nets/pertes nettes de change, la variation nette des charges payées d'avance et des stocks, et les charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie (à l'exclusion de l'amortissement).

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les charges d'exploitation au cours de l'exercice clos le 31 mars 2014 sont conformes au budget de fonctionnement approuvé pour 2013-2014 dans le Plan d'entreprise.



Dépenses en immobilisations

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le Plan d'entreprise						
(en milliers de dollars canadiens)	Réel 2013-2014	Budget du Plan d'entre- prise 2013-2014	Report des crédits pour immobi- lisations approuvé	Budget d'immobi- lisations révisé 2013-2014	Écart en \$	Écart en %
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE et intégration	7 202 \$	5 631 \$	– \$	5 631 \$	1 571 \$	28%
Matériel de CBE et intégration	68 858	83 097	(5 032)	78 065	(9 207)	(12%)
Matériel de CNP et intégration	1 752	2 000	–	2 000	(248)	(12%)
Total du matériel lié aux SDE	77 812 \$	90 728 \$	(5 032) \$	85 696 \$	(7 884) \$	(9%)
Matériel non lié aux SDE	3 459	10 644	(2 534)	8 110	(4 651)	(57%)
Total des acquisitions d'immobilisations	81 271 \$	101 372 \$	(7 566) \$	93 806 \$	(12 535) \$	(13%)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	(32)	–	–	–	(32)	–
Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations	81 239 \$	101 372 \$	(7 566) \$	93 806 \$	(12 567) \$	(13%)

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les dépenses en immobilisations en 2013-2014 ont totalisé 81 239 \$, comparativement aux dépenses de 101 372 \$ qui étaient prévues dans le budget du Plan d'entreprise. Au cours de l'exercice, l'ACSTA a été autorisée à reporter de 2013-2014 à 2014-2015 des crédits pour immobilisations non épuisés totalisant 7 566 \$. En tenant compte de ce report approuvé, le montant total des dépenses en immobilisations est inférieur de 12 567 \$ (13 %) aux dépenses prévues dans le budget du Plan d'entreprise.



Matériel lié aux SDE

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE pour 2013-2014 ont été inférieures de 7 884 \$ (9 %) aux dépenses prévues dans le budget du Plan d'entreprise. Le report de certains crédits non épuisés à ce titre a été approuvé à la suite de retards dans certains projets d'intégration de CBE en raison de changements apportés à des projets aéroportuaires qui étaient indépendants de la volonté de l'ACSTA. Outre le report de ces crédits, d'autres crédits n'ont pas été dépensés en raison d'autres retards dans les projets d'intégration des points de CBE dans certains aéroports. Un report des crédits sur le prochain exercice sera demandé pour les fonds réservés à ces projets.

Ces reports ont été en partie compensés par l'acquisition de matériel supplémentaire pour le contrôle des LAG aux points de CPE et de matériel lié aux SDE, qui était prévue à l'origine pour 2014-2015, en vue d'appuyer les projets d'intégration des points de CBE.

Matériel non lié aux SDE

Les dépenses en immobilisations non liées aux SDE pour 2013-2014 ont été inférieures de 4 651 \$ (57 %) aux dépenses prévues surtout en raison de retards dans les projets d'amélioration des processus. Une partie des dépenses non engagées a été reportée sur le prochain exercice, alors que le reste a été alloué à des initiatives en faveur des SDE menées au cours de l'exercice.



États financiers

Administration Canadienne de la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2014



Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2014

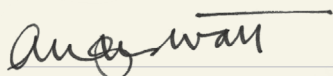
Les états financiers contenus dans le présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux IFRS. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleurs jugements et estimations de la direction et tiennent dûment compte du caractère significatif. La direction est aussi responsable de toute l'information figurant dans le rapport annuel et elle doit faire en sorte 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 de manière à donner l'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 sont comptabilisées correctement aux fins de la reddition des 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, aux contrôles et 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 de son Comité d'audit qui se compose d'administrateurs ne faisant pas partie du personnel de l'ACSTA. Le Comité d'audit se réunit régulièrement avec la direction, l'auditeur interne et des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG). Le BVG peut communiquer librement avec tous les membres du Comité d'audit pour discuter de ses constatations. Le Conseil d'administration, sur la recommandation du Comité d'audit, examine et approuve les états financiers.

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,



Angus Watt

Le 12 juin 2014

Le vice-président et chef des services financiers,



Mario Malouin, CPA, CA, MA





RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la 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 2014, 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 financières (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 2014, 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 financières (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, compte tenu de l'application rétrospective du changement dans la méthode de comptabilisation des avantages du personnel expliquée à la note 3 afférente aux états financiers, 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 son règlement ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CPA, CA
vérificateur général adjoint

Le 12 juin 2014
Ottawa, Canada



État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)


Actif	Au 31 mars	
	2014	2013
Actifs courants		
Trésorerie	6 191 \$	9 076 \$
Clients et autres débiteurs (note 5)	112 640	60 645
Stocks (note 6)	17 065	17 765
Charges payées d'avance	2 888	2 677
	138 784	90 163
Actifs non courants		
Avantages du personnel (note 10)	8 020	611
Immobilisations corporelles (note 7)	288 040	266 325
Immobilisations incorporelles (note 8)	4 757	8 198
	300 817	275 134
	439 601 \$	365 297 \$
Passif et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	118 831 \$	69 721 \$
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 9)	19 953	20 442
	138 784	90 163
Passifs non courants		
Avantages incitatifs à la location différés	1 053	1 286
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	292 797	274 523
Avantages du personnel (note 10)	16 097	17 797
	309 947	293 606
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(9 130)	(18 472)
	439 601 \$	365 297 \$

Engagements (note 13) et passifs éventuels (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

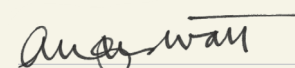
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 12 juin 2014 :

Le président du Conseil,



Lloyd A. McCoomb, PhD, P.Eng., ICD.D

Le président et chef de la direction,



Angus Watt



État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2014	2013 (retraité – note 3 p))
Charges		
Contrôle préembarquement	307 998 \$	329 033 \$
Contrôle des bagages enregistrés	138 448	143 349
Services généraux	48 989	53 334
Contrôle des non-passagers	38 229	17 706
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 947	3 966
Total des charges (note 11)	537 611	547 388
Autres charges (produits)		
Perte sur immobilisations corporelles	950	618
Radiation d'immobilisations incorporelles (note 8)	521	7
Perte de change	516	57
Charges financières	3	30
Produits financiers	(489)	(484)
Passifs relatifs au démantèlement repris	–	(1 876)
Gain sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	–	(6)
Total des autres charges (produits)	1 501	(1 654)
Performance financière avant le financement public	539 112	545 734
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 9)	475 927	475 945
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	62 965	73 995
Total du financement public	538 892	549 940
Performance financière	(220)	4 206
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	9 562	4 771
Résultat global total	9 342 \$	8 977 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé (retraité – note 3 p))
Solde au 1^{er} avril 2012	(27 449) \$
Performance financière	4 206
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (<i>note 10</i>)	4 771
Solde au 31 mars 2013	(18 472) \$

	Déficit accumulé
Solde au 1^{er} avril 2013	(18 472) \$
Performance financière	(220)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (<i>note 10</i>)	9 562
Solde au 31 mars 2014	(9 130) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2014	2013 (retraité – note 3 p)
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(220) \$	4 206 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles (note 11)	56 774	67 436
Amortissement d'immobilisations incorporelles (note 11)	4 645	5 684
Perte sur immobilisations corporelles	950	618
Radiation d'immobilisations incorporelles (note 8)	521	7
Augmentation (diminution) du passif net au titre des avantages du personnel (note 16)	453	(2 143)
Autre transaction sans effet sur la trésorerie	25	–
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	(62 965)	(73 995)
Diminution des avantages incitatifs à la location différés	(233)	(195)
Charge de désactualisation au titre des passifs relatifs au démantèlement	–	30
Passifs relatifs au démantèlement repris	–	(1 876)
Gain sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	–	(6)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement (note 16)	(7 542)	4 058
	(7 592)	3 824
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	49 398	39 137
Acquisition d'immobilisations corporelles	(42 966)	(38 005)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(1 725)	(1 787)
	4 707	(655)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(2 885)	3 169
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	9 076	5 907
Trésorerie à la clôture de l'exercice	6 191 \$	9 076 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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*. Elle est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada.

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes, 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, avant qu'elles n'accèdent, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée. L'ACSTA est aussi chargée de veiller à ce que le niveau de contrôle soit uniforme partout au Canada et d'exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que la ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'elle détermine, lui confère. 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;
4. **Programme de CIZR** – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret dans les 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

L'ACSTA n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est cependant assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), qui régit la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH). L'ACSTA est également assujettie à toutes les taxes de vente provinciales (TVP) applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène ses activités.

2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés conformément aux IFRS, qui ont été adoptées par le Conseil des normes comptables du Canada.

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 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

b) Utilisation d'estimations et de jugements

L'information sur les hypothèses et les sources d'incertitude relative aux estimations qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif des montants au cours de l'exercice suivant est présentée dans les notes que voici :

- ▶ note 3 d) et e), note 7 et note 8 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

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

- ▶ note 3 i) et note 10 – Avantages du personnel

Les principales estimations relatives aux avantages du personnel touchent le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux de croissance de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux.

Les hypothèses et les estimations sous-jacentes sont régulièrement passées en revue. Les révisions apportées aux estimations comptables sont comptabilisées de manière prospective.

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

- ▶ note 3 e) et note 8 – Immobilisations incorporelles

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

- ▶ note 3 j) et note 17 – Provisions et passifs éventuels

Des jugements sont exercés pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité de sortie d'avantages économiques futurs.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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.

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.

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 clôture de l'exercice est déterminée en fonction des estimations qui sont préparées par des ingénieurs indépendants ou par la direction, selon l'évaluation des risques effectuée par la direction.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Lorsque des parties 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 profits et pertes dégagés sur la sortie d'une immobilisation corporelle sont déterminés comme la différence entre le produit de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable, puis ils sont comptabilisés dans la performance financière.

(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 peut être évalué de façon fiable. Les coûts de l'entretien courant des immobilisations corporelles sont comptabilisés dans la performance financière.

(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	3 à 10 ans
Matériel de CBE	3 à 19 ans
Matériel de CNP	3 à 10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	3 à 5 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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

Les méthodes d'amortissement, durées d'utilité estimées et valeurs résiduelles sont révisées à chaque date de clôture.

e) 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 que le projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les coûts de développement qui sont directement attribuables à la conception et à la mise à l'essai de logiciels identifiables et uniques qui sont contrôlés par l'ACSTA sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères suivants sont respectés :

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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 la maintenance de logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

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

f) Dépréciation

Les immobilisations corporelles et incorporelles sont examinées à la fin de chaque période de présentation de l'information financière en vue de déterminer s'il existe un indice de dépréciation. Une perte de valeur est constatée lorsque la valeur comptable d'un actif excède sa valeur recouvrable. Lorsqu'une perte de valeur est reprise, la valeur comptable de l'actif est augmentée au plus faible de la valeur recouvrable et de la valeur comptable qui aurait été déterminée pour l'actif si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée. Dans les deux cas, l'ajustement de la valeur comptable de l'actif est comptabilisé dans la performance financière.

La valeur recouvrable d'un actif est la valeur la plus élevée entre la juste valeur d'un actif diminuée des coûts de vente et sa valeur d'utilité. Pour calculer la valeur d'utilité, les entrées de trésorerie futures estimées sont actualisées en appliquant un taux qui reflète les évaluations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres à l'actif. L'ACSTA ne génère pas d'entrées de trésorerie à partir de l'utilisation de ses actifs, car ses activités sont financées au moyen de crédits parlementaires selon le seuil de rentabilité. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours de zéro. La juste valeur de certains actifs est déterminée en utilisant le coût de remplacement, alors que la valeur d'autres actifs ne peut être déterminée, car il n'existe pas d'actifs comparables sur le marché pour lesquels un coût de remplacement peut être établi.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Lorsque la valeur recouvrable des actifs ne peut être établie, leur durée d'utilité estimée est revue à la fin de chaque période de présentation de l'information financière lorsqu'un indice de dépréciation est observé. Tout changement à la durée d'utilité estimée est comptabilisé prospectivement.

g) 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.

h) Instruments financiers

(i) Actifs et passifs financiers non dérivés

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

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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créiteurs. Les passifs financiers non dérivés sont comptabilisés initialement à la date de transaction lorsque l'ACSTA devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, annulées ou ont expiré.

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

i) Avantages du personnel

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

L'actif et/ou le passif au titre des avantages du personnel présenté à l'État de la situation financière représente 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 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Le coût des prestations définies est formé des composantes suivantes :

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

Le coût des services est calculé séparément pour chaque régime en utilisant la méthode des unités de crédit projetées, et des évaluations actuarielles sont établies aux fins de la comptabilisation à la clôture de chaque exercice. Le coût des services rendus au cours de la période est comptabilisé en frais relatifs aux employés dans la performance financière. 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 paiements de cotisations et 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 :

- 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Les intérêts nets sont comptabilisés comme frais relatifs aux employés dans la performance financière.

Les réévaluations des régimes à prestations définies comprennent les écarts actuariels (gains ou pertes), le rendement des actifs des régimes (à l'exclusion des intérêts) et l'effet de toute variation du plafond de l'actif (s'il y a lieu). Elles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global et ajoutées directement au déficit accumulé sans être reclassées dans la performance financière d'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 fin 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 l'obligation pour en estimer la valeur actualisée.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

(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 lorsque l'organisation 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.

j) Provisions et passifs éventuels

Une provision est comptabilisée lorsque l'ACSTA a une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé, dont le montant peut être estimé de manière fiable et qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation. Sauf si la probabilité qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour éteindre l'obligation est faible, un passif éventuel est présenté lors de la naissance :

- ▶ d'une obligation potentielle résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'ACSTA; ou
- ▶ d'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 2014

(i) Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de contreparties monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'un litige résultant d'événements passés donne naissance à une obligation actuelle, juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable, et qu'il est probable que le litige sera réglé et que cela entraînera une sortie d'avantages économiques. 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 coûts sont à prévoir pour l'ACSTA pour le traitement écologique de la sortie de matériel de contrôle et 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 coûts 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

k) 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 sur les périodes au cours desquelles l'ACSTA a comptabilisé en tant que charges les coûts liés à ce que les subventions visent à compenser. Les crédits parlementaires sont constatés dans la performance financière uniquement lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'ACSTA se conformera aux conditions qui s'y rattachent et que les subventions seront reçues.

Les crédits liés aux charges 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 2014

l) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location différés consistent dans une période d'occupation gratuite des aires communes et une réduction considérable du loyer pour certains locaux pendant une période donnée. Les avantages incitatifs à la location sont différés et comptabilisés comme partie intégrante des charges au titre des contrats de location simple dans la performance financière sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location, qui expire le 30 novembre 2017.

m) Produits financiers

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

n) 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 ont été engagées.

o) Conversion de devises

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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

p) Changements de méthodes comptables

Les nouvelles normes comptables et modifications suivantes ont été adoptées en date du 1er avril 2013 pour la période considérée :

- ▶ L'ACSTA a adopté les modifications à l'*IAS 1, Présentation des états financiers*. La norme a été modifiée pour exiger que les autres éléments du résultat global soient classés selon leur nature et répartis entre ceux qui ne seront pas reclassés ultérieurement dans la performance financière et ceux qui le seront lorsque certaines conditions seront remplies. Aucune composante des autres éléments du résultat global de l'ACSTA ne sera reclassée ultérieurement dans la performance financière, selon la norme modifiée. C'est donc dire que cette modification se traduira uniquement par la désignation de la réévaluation des régimes à prestations définies comme élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière.
- ▶ L'ACSTA a adopté les modifications à l'*IAS 19, Avantages du personnel*. La norme a été modifiée pour éliminer la possibilité de différer la comptabilisation des écarts actuariels, modifier la présentation des variations des obligations au titre des prestations définies et des actifs des régimes dans l'état du résultat global, exiger que le calcul des intérêts sur les actifs du régime soit effectué en utilisant les taux d'actualisation utilisés pour actualiser les passifs au titre des prestations définies et accroître les informations à fournir sur les risques découlant des régimes à prestations définies.

La modification qui a eu la plus grande incidence sur les états financiers de l'ACSTA a été l'utilisation du taux d'actualisation pour calculer les produits d'intérêts sur les actifs des régimes au lieu du taux de rendement à long terme prévu, comme l'exigeait la norme précédente. L'hypothèse relative au taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes n'est plus utilisée aux fins de l'évaluation des régimes à prestations définies.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Les modifications ont été appliquées de manière rétrospective, à l'exception des informations comparatives à fournir sur la sensibilité de l'obligation au titre des prestations définies, comme le permet la norme. Cette modification a eu l'incidence suivante pour l'exercice clos le 31 mars 2013 :

État du résultat global	2013		
	Avant la modification de l'IAS 19	Effets de la modification de l'IAS 19	Soldes ajustés
Charges			
CPE	328 448 \$	585 \$	329 033 \$
CBE	143 176	173	143 349
Services généraux	52 712	622	53 334
CNP	17 670	36	17 706
Programme de CIZR	3 955	11	3 966
Performance financière avant le financement public	544 307	1 427	545 734
Performance financière	5 633	(1 427)	4 206
Autres éléments du résultat global	3 344	1 427	4 771
Résultat global total	8 977 \$	- \$	8 977 \$

Tableau des flux de trésorerie	2013		
	Avant la modification de l'IAS 19	Effets de la modification de l'IAS 19	Soldes ajustés
Activités d'exploitation			
Performance financière	5 633 \$	(1 427) \$	4 206 \$
Diminution du passif net au titre des avantages du personnel	(3 570)	1 427	(2 143)
Augmentation de la trésorerie	3 169 \$	- \$	3 169 \$

Il n'y a eu aucune incidence sur l'État de la situation financière.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

- ▶ L'ACSTA a adopté les modifications à l'*IFRS 7, Instruments financiers : Informations à fournir*. Cette norme a été modifiée afin d'imposer des obligations d'information particulières concernant les actifs et les passifs financiers qui sont compensés et présentés pour leur montant net dans l'état de la situation financière. Les modifications permettront, le cas échéant, d'améliorer les informations fournies sur la compensation d'actifs et de passifs. Elles ont été appliquées de manière rétrospective sans incidence importante sur l'ACSTA.
- ▶ L'ACSTA a adopté l'*IFRS 13, Évaluation de la juste valeur*. La norme a été publiée pour regrouper toutes les directives sur l'évaluation de la juste valeur et la présentation des informations à ce sujet, pour mieux définir la juste valeur et la façon de la déterminer, et pour énoncer les informations à fournir sur les évaluations de la juste valeur. L'adoption prospective de cette norme n'a pas eu d'incidence sur l'évaluation de la juste valeur des actifs et des passifs de l'ACSTA. L'alinéa f) de la note 3 a cependant été modifié pour décrire l'impact de cette norme sur la dépréciation.

q) Changements futurs aux méthodes comptables

Il n'est pas obligatoire d'adopter pour l'exercice considéré certaines des nouvelles normes comptables et modifications qui ont été publiées. À la date des présents états financiers, les normes et les modifications suivantes avaient été publiées, mais n'étaient pas encore en vigueur :

- ▶ L'*IAS 19, Avantages du personnel*, a été modifiée pour clarifier l'application de la norme aux régimes qui exigent des membres du personnel et de tiers qu'ils versent des cotisations pour financer le coût des avantages. L'impact de cette nouvelle norme n'a pas encore été déterminé. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2014, et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1^{er} avril 2015.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

- ▶ L'*IAS 32, Instruments financiers : Présentation*, a été modifiée pour ajouter des directives complémentaires sur les critères concernant la compensation des actifs financiers et des passifs financiers, et leur présentation pour le montant net dans l'état de la situation financière. L'adoption de cette norme ne devrait pas avoir d'incidence sur la présentation des actifs et des passifs compensés de l'ACSTA. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014 et l'ACSTA prévoit l'adopter à compter du 1^{er} avril 2014.
- ▶ L'*IAS 36, Dépréciation d'actifs*, a été modifiée pour changer les obligations d'information concernant la valeur recouvrable dans certaines circonstances et imposer la présentation d'informations détaillées sur la manière dont la juste valeur diminuée des coûts de sortie a été évaluée lorsqu'une perte de valeur a été comptabilisée ou reprise. L'ACSTA ne prévoit pas de changements aux informations à fournir par suite de l'application de cette modification. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014 et l'ACSTA prévoit l'adopter à compter du 1^{er} avril 2014.
- ▶ L'*IFRS 9, Instruments financiers*, traite des exigences de classement et d'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers. Pour ce qui est des actifs financiers, l'évaluation initiale sera effectuée à la juste valeur, alors que pour les actifs financiers qui ne sont pas désignés à leur juste valeur par le biais du résultat net, certains coûts de transaction seront inclus. Les actifs financiers seront évalués ultérieurement au coût amorti ou à la juste valeur. En ce qui a trait aux passifs financiers, les exigences prévues sont en gros les mêmes que celles de l'*IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, qui sera remplacée par l'*IFRS 9*. L'incidence de l'adoption de cette norme n'a pas encore été déterminée. La date d'entrée en vigueur de la norme n'a pas encore été établie et l'ACSTA n'a pas l'intention de l'appliquer par anticipation.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

4. Instruments financiers

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

a) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, 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 en raison de comptes fournisseurs et autres créditeurs libellés dans une monnaie autre que sa devise fonctionnelle, le dollar canadien.

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

	\$ US	\$ CA
31 mars 2014	25 307 \$	27 975 \$
31 mars 2013	4 251	4 403

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 l'exercice de 1 399 \$ (216 \$ en 2013).

La direction surveille l'exposition de l'ACSTA aux fluctuations des taux de change, mais elle n'utilise pas de stratégie de couverture externe pour compenser l'effet de ces fluctuations.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 détaillées des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement anticipées.

Les fournisseurs et autres crédateurs représentent l'exposition maximale au risque de liquidité de l'ACSTA. Le tableau suivant résume les échéances contractuelles de ces passifs financiers :

	Moins de 3 mois	De 3 mois à moins de 6 mois	De 6 mois à 1 an	Total
31 mars 2014	117 203 \$	646 \$	982 \$	118 831 \$
31 mars 2013	68 554	760	407	69 721

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au cours de l'exercice précédent.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

5. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2014	31 mars 2013
Crédits parlementaires	96 677 \$	45 685 \$
TPS et TVH à recouvrer	14 146	13 329
TVP à recouvrer	1 741	1 496
Autres	76	135
	112 640 \$	60 645 \$

6. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2014	31 mars 2013
Pièces de rechange	15 381 \$	16 881 \$
Uniformes	1 460	587
CIZR	224	297
	17 065 \$	17 765 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 5 720 \$ (4 898 \$ en 2013) ont été passés en charges. Ce montant comprend 1 308 \$ (63 \$ en 2013) au titre de la dépréciation des stocks. Il comprend également un montant de 816 \$ (875 \$ en 2013) correspondant au montant d'une reprise de dépréciations antérieures en raison du changement relatif à l'utilisation prévue de certaines pièces de rechange précédemment qualifiées d'obsolètes et de l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens) Exercice clos le 31 mars 2014

7. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 1 ^{er} avril 2012	127 137 \$	658 389 \$	5 429 \$	6 511 \$	25 363 \$	637 \$	12 779 \$	10 401 \$	846 646 \$
Entrées	5 437	4 577	–	543	1 318	–	422	25 204	37 501
Sorties	(4 307)	(5 413)	(134)	(11)	(872)	(202)	–	(17)	(10 956)
Radiations	(6 583)	(1 413)	(83)	(1 490)	(2 691)	–	(2 753)	(61)	(15 074)
Reclassements	1 414	639	–	–	998	–	–	(3 051)	–
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	(891)	(537)	(45)	–	–	–	(212)	(29)	(1 714)
Solde au 31 mars 2013	122 207 \$	656 242 \$	5 167 \$	5 553 \$	24 116 \$	435 \$	10 236 \$	32 447 \$	856 403 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2013	122 207 \$	656 242 \$	5 167 \$	5 553 \$	24 116 \$	435 \$	10 236 \$	32 447 \$	856 403 \$
Entrées	2 575	7 537	35	–	1 298	–	–	68 101	79 546
Sorties	(3 138)	(34 245)	(15)	(46)	(23)	–	–	–	(37 467)
Radiations	(592)	(261)	(4)	(969)	(2 501)	(340)	(117)	(68)	(4 852)
Reclassements	364	24 218	–	–	554	–	–	(25 136)	–
Solde au 31 mars 2014	121 416 \$	653 491 \$	5 183 \$	4 538 \$	23 444 \$	95 \$	10 119 \$	75 344 \$	893 630 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 1 ^{er} avril 2012	60 276 \$	456 553 \$	2 307 \$	3 885 \$	15 250 \$	557 \$	9 656 \$	– \$	548 484 \$
Amortissement	8 778	48 750	396	959	6 712	80	1 761	–	67 436
Sorties	(4 153)	(5 216)	(134)	(8)	(720)	(202)	–	–	(10 433)
Radiations	(6 528)	(878)	(83)	(1 450)	(2 679)	–	(2 753)	–	(14 371)
Reclassements	(8)	176	–	–	45	–	–	–	213
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	(452)	(590)	(18)	–	–	–	(191)	–	(1 251)
Solde au 31 mars 2013	57 913 \$	498 795 \$	2 468 \$	3 386 \$	18 608 \$	435 \$	8 473 \$	– \$	590 078 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2013	57 913 \$	498 795 \$	2 468 \$	3 386 \$	18 608 \$	435 \$	8 473 \$	– \$	590 078 \$
Amortissement	8 805	42 181	392	809	3 882	–	705	–	56 774
Sorties	(2 919)	(33 765)	(15)	(38)	(23)	–	–	–	(36 760)
Radiations	(446)	(217)	(4)	(887)	(2 491)	(340)	(117)	–	(4 502)
Solde au 31 mars 2014	63 353 \$	506 994 \$	2 841 \$	3 270 \$	19 976 \$	95 \$	9 061 \$	– \$	605 590 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2013	64 294 \$	157 447 \$	2 699 \$	2 167 \$	5 508 \$	– \$	1 763 \$	32 447 \$	266 325 \$
Au 31 mars 2014	58 063 \$	146 497 \$	2 342 \$	1 268 \$	3 468 \$	– \$	1 058 \$	75 344 \$	288 040 \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 79 546 \$ (37 501 \$ en 2013).

En 2011-2012, l'ACSTA a lancé un plan décennal d'investissement en immobilisations qui est lié à la conversion de son système de CBE dans tous les grands aéroports au Canada. En conséquence, l'ACSTA prévoit que la durée d'utilité de certains appareils de CBE différera de son 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. Cela s'explique par divers 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. Lorsque les incertitudes entourant ces facteurs seront levées, l'ACSTA examinera les durées d'utilité résiduelles des actifs concernés et toute révision d'estimation sera constatée de manière prospective.

Au cours de l'exercice, les durées d'utilité estimées de certains matériels de CBE liés au plan d'investissement en immobilisations décrit précédemment ont été modifiées en fonction de la date prévue de leur mise hors service. Le changement d'estimation comptable a été constaté prospectivement et a fait diminuer de 2 022 \$ la charge d'amortissement pour l'exercice considéré. La diminution de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2014-2015 à 2024-2025, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant total de 2 022 \$.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Au cours de l'exercice précédent, les modifications des durées d'utilité estimées liées au plan d'investissement ont fait augmenter la charge d'amortissement de 7 862 \$ pour l'exercice précédent. L'augmentation de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une augmentation de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2013-2014 à 2024-2025, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient diminuer d'un montant total de 7 862 \$.

Au 31 mars 2014, la durée d'utilité estimée de certains ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique a été révisée. Elle est passée de trois à cinq ans afin de mieux refléter la gestion anticipée du cycle de vie de ces actifs. Le changement d'estimations comptables, qui sera comptabilisé de manière prospective à compter du 1^{er} avril 2014, fera diminuer la charge d'amortissement pour 2014-2015 de 742 \$. Cette diminution sera entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2015-2016 à 2018-2019, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant total de 742 \$.

Au 31 mars 2014, la durée d'utilité estimée de la catégorie d'actif matériel de CBE est de 3-19 ans (7-10 ans en 2013), en raison de changements apportés au plan d'investissement. De plus, la durée d'utilité estimée de la catégorie d'actifs matériel de CNP est de 3-10 ans (7-10 ans en 2013), en raison des acquisitions faites au cours de l'exercice. Par ailleurs, la durée d'utilité estimée de la catégorie d'actifs matériel pour l'utilisation de la CIZR est de cinq ans (3-7 ans en 2013), en raison de la radiation de certains matériels au cours de l'exercice.

Au 31 mars 2014, les engagements de l'ACSTA en ce qui concerne l'achat de matériel de contrôle et d'autres projets d'immobilisations totalisent 172 763 \$ (76 822 \$ en 2013).



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

8. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés en interne	Logiciels en développement	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} avril 2012	5 177 \$	19 680 \$	722 \$	25 579 \$
Entrées	231	1 319	237	1 787
Radiations	(1 598)	(2 063)	–	(3 661)
Reclassements	475	183	(658)	–
Solde au 31 mars 2013	4 285 \$	19 119 \$	301 \$	23 705 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2013	4 285 \$	19 119 \$	301 \$	23 705 \$
Entrées	856	805	64	1 725
Radiations	(1 042)	(1 950)	–	(2 992)
Reclassements	89	212	(301)	–
Solde au 31 mars 2014	4 188 \$	18 186 \$	64 \$	22 438 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 1 ^{er} avril 2012	4 113 \$	9 577 \$	– \$	13 690 \$
Amortissement	818	4 866	–	5 684
Radiations	(1 598)	(2 056)	–	(3 654)
Reclassements	(213)	–	–	(213)
Solde au 31 mars 2013	3 120 \$	12 387 \$	– \$	15 507 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2013	3 120 \$	12 387 \$	– \$	15 507 \$
Amortissement	716	3 929	–	4 645
Reclassements	(964)	(1 507)	–	(2 471)
Solde au 31 mars 2014	2 872 \$	14 809 \$	– \$	17 681 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2013	1 165 \$	6 732 \$	301 \$	8 198 \$
Au 31 mars 2014	1 316 \$	3 377 \$	64 \$	4 757 \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Au cours de l'exercice, la direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels générés en interne ne procuraient plus d'avantages économiques futurs. Par conséquent, un montant de 521 \$ (7 \$ en 2013) au titre des immobilisations incorporelles a été passé en charges dans l'état du résultat global.

Au cours de l'exercice, aucuns frais de recherche et développement (31 \$ en 2013) n'ont été passés en charges.

Au 31 mars 2014, les engagements de l'ACSTA en ce qui concerne l'achat de licences d'utilisation de logiciels et d'autres projets de développement de logiciels totalisent 1 981 \$ (135 \$ en 2013).

9. Financement public différé

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

	31 mars 2014	31 mars 2013
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	20 442 \$	23 100 \$
Crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation	475 438	473 287
Crédits parlementaires comptabilisés en tant que financement public lié aux charges d'exploitation	(475 927)	(475 945)
Solde à la clôture de l'exercice	19 953 \$	20 442 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	274 523 \$	310 120 \$
Crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations	81 239	38 398
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(62 965)	(73 995)
Solde à la clôture de l'exercice	292 797 \$	274 523 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	312 750 \$	294 965 \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 du Canada et de l'Agence du revenu du Canada et qui englobe à la fois une composante prestations définies et une composante cotisations définies.
- ▶ Un régime de retraite supplémentaire (RRS) qui complète la composante prestations définies du RRE pour les prestations qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* 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 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 cotisations définies du RRE. Tous les employés sont admissibles à l'ARPD.

Les fonds des régimes de retraite à prestations définies sont détenus dans des fiducies indépendantes qui sont 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.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Depuis le 1^{er} juillet 2013, les régimes de retraite à prestations définies ont cessé d'être offerts aux nouveaux employés. Tous les employés embauchés après le 30 juin 2013 ont droit à des prestations de retraite servies par un régime de retraite à cotisations définies. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires 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 égales 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 attentivement 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 du régime de retraite, en tant que sous-comité du Conseil, aide ce dernier à s'acquitter de ses responsabilités. Ce comité a le mandat de superviser la gestion et l'administration des régimes, y compris de surveiller l'audit annuel et les états financiers.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 pourraient également faire augmenter les cotisations des membres du personnel à un niveau supérieur au seuil permis par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Le cas échéant l'agrément des autorités compétentes sera demandé.

c) Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

	RRE		RRS		ARPD	
	2014	2013 (retraité - note 3 p))	2014	2013 (retraité - note 3 p))	2014	2013
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	94 190 \$	73 636 \$	4 425 \$	3 815 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	4 412	3 501	205	179	–	–
Frais administratifs	(300)	(300)	(20)	(20)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gain sur réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	9 443	4 685	309	47	–	–
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	11 302	14 679	318	465	134	125
Cotisation des participants aux régimes	2 749	2 370	3	1	–	–
Prestations payées et transférées	(2 768)	(4 381)	(76)	(62)	(134)	(125)
Solde à la clôture de l'exercice	119 028 \$	94 190 \$	5 164 \$	4 425 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	97 529 \$	85 671 \$	3 814 \$	3 608 \$	14 458 \$	12 272 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 805	9 463	223	192	1 761	1 685
Charges d'intérêts	4 808	4 350	180	170	727	626
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Pertes (gains) sur réévaluation :						
Pertes actuarielles découlant de changements dans les hypothèses démographiques	6 249	31	229	–	1 789	–
Gains actuariels découlant de changements dans les hypothèses financières	(6 410)	–	(177)	–	(1 149)	–
Pertes (gains) actuariels découlant d'ajustements liés à l'expérience	1 455	25	(441)	(95)	(1 355)	–
<i>Autres</i>						
Cotisation des participants aux régimes	2 749	2 370	3	1	–	–
Prestations payées et transférées	(2 768)	(4 381)	(76)	(62)	(134)	(125)
Solde à la clôture de l'exercice	112 417 \$	97 529 \$	3 755 \$	3 814 \$	16 097 \$	14 458 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	6 611 \$	(3 339) \$	1 409 \$	611 \$	(16 097) \$	(14 458) \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

	31 mars 2014	31 mars 2013
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	6 611 \$	– \$
RRS	1 409	611
	8 020	611
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	–	(3 339)
ARPD	(16 097)	(14 458)
	(16 097)	(17 797)
Avantages du personnel — passif net à la clôture de l'exercice	(8 077) \$	(17 186) \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

d) Coûts des avantages du personnel

Les coûts des avantages du personnel pour les exercices clos le 31 mars se présentent comme suit :

	RRE		RRS		ARPD	
	2014	2013 (retraité - note 3 p)	2014	2013 (retraité - note 3 p)	2014	2013
Coûts des prestations définies comptabilisés dans la performance financière						
Coût des services	9 105 \$	9 763 \$	243 \$	212 \$	1 761 \$	1 685 \$
Intérêts nets sur l'actif ou le passif net au titre des prestations définies	396	849	(25)	(9)	727	626
Coût des prestations définies par le biais de la performance financière	9 501 \$	10 612 \$	218 \$	203 \$	2 488 \$	2 311 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés dans les autres éléments du résultat global						
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	9 443 \$	4 685 \$	309 \$	47 \$	– \$	– \$
Gains (pertes) actuariels	(1 294)	(56)	389	95	715	–
Réévaluation des régimes à prestations définies par le biais des autres éléments du résultat global	8 149 \$	4 629 \$	698 \$	142 \$	715 \$	– \$

Le montant total de la réévaluation des régimes à prestations définies qui a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 mars 2014 s'élève à 9 562 \$ (4 771 \$ en 2013). Le coût net des avantages du personnel est comptabilisé en tant que frais relatifs aux employés à la note 11 et réparti entre les charges relatives aux programmes dans l'état du résultat global.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 2014	31 mars 2013
Fonds d'investissement		
Titres de capitaux propres		
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	36 593 \$	33 721 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	1 002	14 882
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	36 664	14 872
Titres de créance		
Fonds d'obligations canadiennes	41 660	32 967
Autres	5 952	–
Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada	2 321	2 173
Total des actifs à la clôture de l'exercice	124 192 \$	98 615 \$

La juste valeur de tous les titres de capitaux propres et titres de créance est déterminée selon les cours cotés sur les marchés actifs. Les actifs détenus par l'Agence du revenu du Canada dans le compte d'impôts remboursables sont placés dans des comptes 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 du rapprochement des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs 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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

que les caractéristiques de l'obligation s'apparentent à celles des titres de créance, l'atténuation des risques de capitalisation se fait au moyen de titres de créance, alors que les autres types de placement servent à accroître le rendement du régime. Compte tenu des caractéristiques du RRE, la structure optimale consiste 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. Cela permet de réduire le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation sans nuire au rendement futur des placements.

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	4,75 %	4,50 %	4,75 %	4,50 %	4,75 %	4,50 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %
Inflation	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Table de mortalité	CPM-B	UP94	CPM-B	UP94	CPM-B	UP94
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %
Inflation	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					6,50 %	7,20 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,30 %	4,60 %
Année d'atteinte du taux ultime					2029	2021



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2014, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Passif au titre des prestations définies	
		Augmentation	Diminution
Taux d'actualisation	1%	(26 975) \$	37 075 \$
Taux de croissance de la rémunération à long terme	1%	10 221	(8 706)
Inflation	1%	19 619	(15 654)
Espérance de vie	1 an	3 908	(3 864)
Taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1%	4 264	(3 112)

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

g) Cotisations futures prévues

En vertu des lois et des règlements en vigueur, le RRE de l'ACSTA doit faire l'objet d'une évaluation actuarielle une fois par année, à moins que le ratio des actifs de solvabilité du régime aux passifs de solvabilité soit d'au moins 1,2, auquel cas une évaluation ne serait exigée qu'au trois ans. En cas d'un déficit évalué en continuité ou d'un déficit de 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'ACTSA à présenter une évaluation actuarielle de son RRS et de son autre régime à prestations définies (ARPD). Toutefois, aux termes d'une politique interne, l'ACSTA est tenue d'effectuer une évaluation actuarielle du RRS en même temps qu'elle fait procéder à l'évaluation actuarielle de son RRE.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Les dispositions visant les cotisations de l'employeur et de l'employé des régimes de retraite à prestations définies ont récemment été modifiées. En effet, le taux de cotisation des employés deviendra proportionnel à ceux de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, d'ici au 1^{er} avril 2017. Par conséquent, les cotisations des employés augmenteront et celles de l'employeur au titre du coût des services rendus au cours de l'exercice diminueront au cours des exercices à venir, en fonction des hypothèses actuelles à l'égard de la capitalisation.

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 2012	31 décembre 2013
RRS	31 décembre 2012	31 décembre 2013
ARPD	S.O.	S.O.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice clos le 31 mars 2015 totaliseront 15 751 \$, soit 12 548 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 203 \$ au titre des cotisations des participants du régime.

Les versements à faire à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice clos le 31 mars 2015 égaleront les prestations payées aux participants du régime. L'ACSTA estime ces versements à 174 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2015.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Au 31 mars 2014, la duration moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était, respectivement, de 22,5 ans (22,7 ans en 2013), 20,1 ans (20,1 ans en 2013) et de 24,1 ans (23,0 ans en 2013).

h) Charges au titre des avantages du personnel

Le tableau suivant détaille les charges au titre des avantages du personnel pour les exercices clos le 31 mars :

	2014	2013 (retraité – note 3 p)
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail)	45 310 \$	43 466 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	12 207	13 126
Régimes de retraite à cotisations définies	25	–
Indemnités de fin de contrat de travail	326	2 628
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	57 868 \$	59 220 \$



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

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 des exercices clos le 31 mars selon leur nature :

	2014	2013 (retraité - note 3 p)
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	344 690 \$	342 142 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	4 653	3 862
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 058	1 799
	351 401	347 803
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	57 868	59 220
Contrats de location simple	6 181	6 509
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	4 937	5 192
Frais de bureau et frais informatiques	4 373	4 363
Autres frais	3 539	6 410
Communications	1 305	1 077
	78 203	82 771
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	56 774	67 436
Amortissement des immobilisations incorporelles	4 645	5 684
	61 419	73 120
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	45 052	42 331
CIZR	842	812
Formation et certification	694	551
	46 588	43 694
	537 611 \$	547 388 \$

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



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

12. Financement public

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

	2014	2013
Crédits parlementaires approuvés	578 310 \$	557 001 \$
Crédits parlementaires reportés sur les exercices futurs	(7 566)	(28 005)
Crédits parlementaires inutilisés	(14 067)	(17 311)
Total des crédits parlementaires utilisés	556 677 \$	511 685 \$

Les crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA pour les exercices clos le 31 mars l'ont été comme suit :

	2014	2013
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 9)	475 438 \$	473 287 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 9)	81 239	38 398
Total des crédits parlementaires utilisés	556 677 \$	511 685 \$

13. Engagements

a) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple non résiliables pour du matériel et des locaux à bureau. Les paiements minimaux à effectuer au titre de ces contrats de location pour les exercices clos le 31 mars sont les suivants :

	2014	2013
1 an au plus	7 575 \$	7 087 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	25 481	20 115
Plus de 5 ans	18 042	1 923



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

Le contrat de location simple non résiliable le plus important de l'ACSTA est pour les locaux à bureau à l'administration centrale. Le contrat expire le 30 novembre 2017. L'option de renouvellement pour cinq années supplémentaires a été exercée au cours l'exercice. Les conditions de renouvellement prévoyaient des avantages incitatifs à la location qui ne faisaient pas partie de l'entente originale et une option de renouvellement pour une période additionnelle de cinq ans, selon les mêmes conditions. À l'expiration de la période de prolongation, il n'y aura aucun droit de prolongation et le loyer futur sera établi en fonction des conditions du marché à cette date.

b) Obligations contractuelles

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

Le tableau ci-après présente les engagements minimaux au titre de ces obligations contractuelles pour les exercices clos le 31 mars :

	2014	2013
1 an au plus	552 815 \$	517 862 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	1 113 254	1 288 360
Plus de 5 ans	9 197	16 782



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

14. 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 propriété commune aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'ACSTA conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et conformément aux pouvoirs que lui confère la *Loi sur l'ACSTA*. Ces transactions entre parties liées sont conclues aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent à tous les particuliers et sociétés.

Les produits provenant des transactions avec ces parties liées ont totalisé 538 892 \$ (549 940 \$ en 2013), ce qui représente les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations amorties. Les charges se rapportant à ces parties liées ont totalisé 12 571 \$ (11 461 \$ en 2013), ce qui comprend 11 330 \$ (10 112 \$ en 2013) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

À la clôture de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées s'établissent à 110 480 \$ (59 073 \$ en 2013). Ils comprennent des créances de 14 146 \$ (13 329 \$ en 2013) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges et des créances de 96 677 \$ (45 685 \$ en 2013) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice qui n'avaient pas été reçus à la clôture de l'exercice. À la clôture de l'exercice, les montants à payer à des parties liées s'établissent à 301 \$ (303 \$ en 2013) et les engagements non réglés envers des parties liées s'établissent à 2 431 \$ (383 \$ en 2013).



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2014, les principaux dirigeants de l'ACSTA comprennent les 11 membres (11 en 2013) du Conseil d'administration et les 6 membres (6 en 2013) 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 :

	2014	2013
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	1 722 \$	2 597 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	436	430
	2 158 \$	3 027 \$

À part la rémunération ci-dessus, il n'y a eu aucune transaction importante avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2014 ou le 31 mars 2013.

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 de l'ACSTA. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations établies par évaluations actuarielles, telles qu'elles sont présentées à la note 10. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

15. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui lui interdit généralement 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 l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT, en prélevant du Trésor les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

Le capital se compose de ce qui suit :

	31 mars 2014	31 mars 2013
Trésorerie	6 191 \$	9 076 \$
Clients et autres débiteurs	112 640	60 645
Fournisseurs et autres créditeurs	(118 831)	(69 721)
	– \$	– \$

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 2014 ou le 31 mars 2013.

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 2014

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

La variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement s'établit comme suit pour les exercices clos le 31 mars :

	2014	2013
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	(20 154) \$	16 105 \$
Diminution des stocks	750	1 439
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	(211)	1 488
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	12 562	(10 113)
Diminution de la partie courante des provisions	–	(2 203)
Diminution du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(489)	(2 658)
	(7 542) \$	4 058 \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 486 \$ (483 \$ en 2013).

Les charges d'intérêts payées et comptabilisées au cours de l'exercice se chiffrent à 3 \$ (aucune en 2013).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 31 841 \$ (739 \$ en 2013) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation des stocks exclut un montant de 50 \$ (269 \$ en 2013) au titre du virement de pièces de rechange des immobilisations corporelles dans les stocks, car le montant est lié à une opération sans effet sur la trésorerie.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 36 548 \$ (1 394 \$ en 2013) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

La variation du passif net au titre des avantages du personnel exclut un montant de 9 562 \$ (4 771 \$ en 2013) en lien avec la réévaluation des régimes à prestations définies pour l'exercice présentée dans les autres éléments du résultat global, car ce montant est lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits non monétaires de 32 \$ (879 \$ en 2013) qui sont liés à la sortie d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

17. Passifs éventuels

a) Litiges

Au cours de 2012-2013, l'ACSTA a été désignée, avec le procureur général du Canada, comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts de 75 183 \$. L'ACSTA n'est pas en mesure d'estimer le montant du passif ou des dommages-intérêts à ce titre, car le processus en est aux premières étapes. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice considéré à ce titre. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige.

En 2011-2012, l'ACSTA et un de ses anciens dirigeants ont été désignés comme partie défenderesse, avec un autre défendeur, dans une action en dommages-intérêts de 2 180 \$. La direction estime qu'elle dispose d'une défense. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice considéré et de l'exercice précédent en rapport à ce litige. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige. L'ACSTA possède une police d'assurance qui pourrait permettre de rembourser une partie du montant réclamé.



Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2014

b) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de matières dangereuses dans certains matériels de ses SDE et 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, les flux de trésorerie non actualisés maximum nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2014-2015 et 2024-2025 (entre 2013-2014 et 2023-2024 en 2013) sont estimés à 1 642 \$ (1 646 \$ en 2013). Aucune entente ne prévoit de remboursements possibles pour régler les passifs éventuels.

