



ACSTA

rapport annuel 2017

Canada



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

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



61,8

MILLIONS DE
PASSAGERS
CONTRÔLÉS
EN 2016-2017



89

AÉROPORTS
DÉSIGNÉS DANS
L'ENSEMBLE
DU CANADA

PLUS DE

6000

AGENTS DE
CONTRÔLE
AU CANADA

111

POINTS DE
CONTRÔLE



321

VOIES DE
CONTRÔLE

LA SATISFACTION
GÉNÉRALE DES
PASSAGERS A
ATTEINT UN
RECORD À

86%

AU COURS DU
TROISIÈME
TRIMESTRE
DE 2016-2017

VOLUME DE PASSAGERS AUX POINTS DE CONTRÔLE DE L'ACSTA

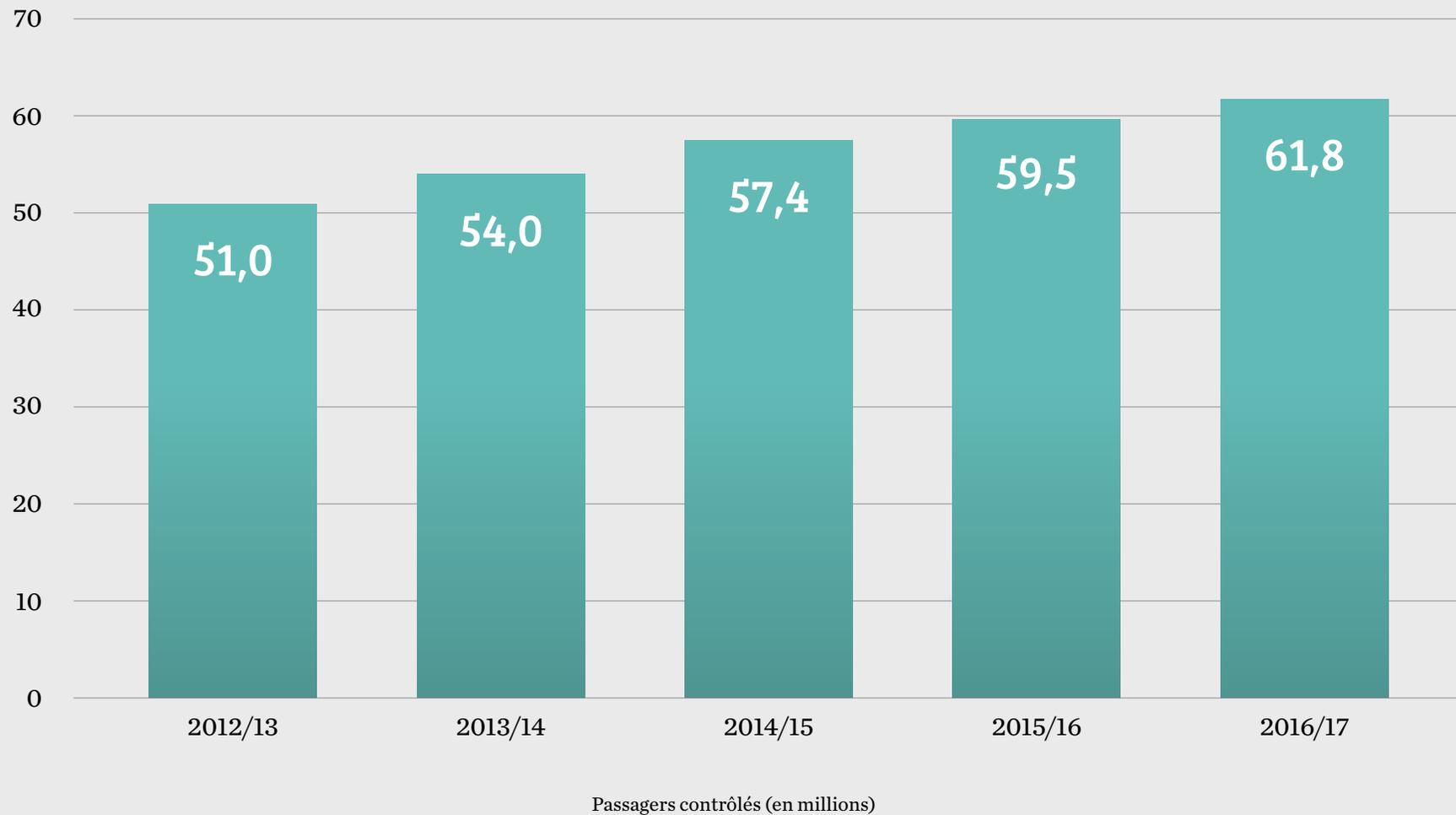


table des matières

PROFIL DE L'ORGANISATION	6
ANALYSE DÉTAILLÉE DE L'ACSTA	8
ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES	9
ACTIVITÉS OBLIGATOIRES	11
MESSAGE DU VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	12
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	14
POINTS SAILLANTS ANNUELS	16
ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL	18
RISQUES	23
RAPPORT SUR LES RÉSULTATS	30
PRÉPARER L'AVENIR	55
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	58
DIVULGATION	64
RAPPORT DE GESTION	68
ÉTATS FINANCIERS	85
GLOSSAIRE	146



PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie à titre de société d'État mandataire le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est entièrement financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Appuyée par ses fournisseurs de services de contrôle et leur effectif d'agents de contrôle, l'ACSTA a contrôlé plus de

61,8
MILLIONS DE
PASSAGERS ET
LEURS EFFETS
PERSONNELS
EN 2016-2017.

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 nos partenaires pour créer des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.



ANALYSE DÉTAILLÉE DE L'ACSTA

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 « Sécurité et possibilité » du gouvernement du Canada, ainsi qu'avec le résultat stratégique « Un réseau de transport sécuritaire et sûr » de Transports Canada. L'AAP de l'ACSTA est illustrée ci-après.¹

¹ Veuillez noter que l'ACSTA entend par « services internes » les services généraux.

Gouvernement du Canada

Objectif : Sécurité et possibilité



Transports Canada

Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr



Transports Canada

Activité de programme : Sûreté aérienne



ACSTA

Résultat stratégique : Les programmes de contrôle aux aéroports canadiens désignés protègent les voyageurs



Activité de programme

Contrôle préembarquement



Activité de programme

Contrôle des bagages enregistrés



Activité de programme

Contrôle des non-passagers



Activité de programme

Carte d'identité pour les zones réglementées



Services internes

ACTIVITÉS OBLIGATOIRES

L'ACSTA s'acquitte du mandat d'assurer le contrôle de sûreté aux 89 aéroports désignés du pays par des tiers fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA, qui joue un rôle primordial dans le réseau de transport aérien du Canada, est responsable des quatre activités obligatoires suivantes :

Contrôle préembarquement (CPE)

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

Les agents de contrôle utilisent tout un éventail de technologies et de procédures 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 du matériel spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers, afin d'empêcher que des articles interdits, comme des explosifs, ne soient transportés à bord.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Aux points d'accès aux zones réglementées partout au pays, les non-passagers sont sélectionnés pour le contrôle de façon aléatoire par les agents de contrôle de l'ACSTA. Les non-passagers comprennent notamment les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des services aéroportuaires. Depuis 2014, l'ACSTA a élargi le programme afin d'inclure le contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées des aérodromes de certains aéroports.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'administration aéroportuaire est l'autorité de dernière instance habilitée à accorder ou à refuser l'accès aux zones réglementées de l'aéroport.

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

MESSAGE DU VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

PETER WALLIS
VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



L'année 2016-2017 a été sans contredit une année mouvementée pour l'ACSTA et le Conseil d'administration. Le nombre de voyageurs aériens et les exigences en matière de sûreté augmentant sans cesse, nous avons ajouté à nos technologies et processus de contrôle des innovations de pointe, comme ACSTA

Plus, visant à renforcer et optimiser l'efficacité et l'efficience de nos activités. Nous avons collaboré étroitement avec les intervenants et les experts du secteur de l'aviation tout en gérant l'évolution naturelle de la composition du Conseil d'administration.

Je suis honoré de servir à titre de vice-président dans la foulée du départ du président du Conseil d'administration, M. Lloyd McCoomb, en octobre 2016. Au nom de mes collègues du Conseil d'administration, je remercie M. McCoomb pour son précieux leadership et ses nombreuses contributions à l'ACSTA durant son mandat de quatre ans. Il a enrichi l'ACSTA de ses dizaines d'années d'expérience de l'industrie de l'aviation du Canada, et a fourni des conseils hautement respectés et une immense expertise de l'industrie. Mille mercis, Lloyd. Nous vous souhaitons du succès dans ce prochain chapitre de votre vie.

Comme toujours, le Conseil d'administration et l'équipe de la haute direction de l'ACSTA ont collaboré étroitement afin d'assurer une gouvernance d'entreprise rigoureuse et une surveillance dynamique, que nous estimons essentielles au

succès de notre organisation. Nous continuons à collaborer avec Transports Canada à l'élaboration d'une stratégie de financement efficace sur le plan opérationnel afin de limiter l'effet des pressions inflationnistes continues, de la croissance du nombre de passagers et des questions liées à l'agrandissement des aéroports, à court et à long terme.

Le Conseil d'administration a également mené des consultations auprès de groupes d'intervenants importants afin de leur présenter de l'information sur les activités et les initiatives de l'ACSTA et d'obtenir des commentaires constructifs sur la vision de l'ACSTA pour l'avenir du contrôle préembarquement, y compris ACSTA Plus, un concept de contrôle axé sur le passager qui repose sur des innovations de pointe en matière de contrôle de la sûreté aérienne afin d'atteindre un niveau supérieur d'efficacité et d'offrir au voyageur une expérience améliorée. Ces rencontres productives nous aideront à façonner l'orientation stratégique de l'ACSTA visant à assurer chaque année la sûreté de dizaines de millions de passagers.

Au nom de mes collègues du Conseil d'administration et en mon nom, je tiens à remercier chaleureusement les employés, les agents de contrôle, les fournisseurs de services de contrôle et la haute direction de l'ACSTA pour leurs vaillants efforts au cours de la dernière année et à les féliciter pour leurs nombreuses réalisations, qui nous inspireront en 2017-2018.

J'aimerais aussi souligner le travail de nos partenaires du gouvernement et de l'industrie avec lesquels nous avons collaboré à l'atteinte d'un objectif commun d'améliorer la sûreté de l'aviation, tout en maintenant des niveaux supérieurs de services. Nous apprécions ces alliances solides avec les administrations aéroportuaires, les transporteurs

aériens, les associations de l'industrie et Transports Canada qui nous permettent de continuer à contribuer de manière positive à la sûreté de l'industrie de l'aviation et à améliorer l'expérience des passagers.

En terminant, je félicite les membres du Conseil d'administration pour leurs efforts soutenus et leur dévouement afin de garantir que l'ACSTA remplit son mandat de façon efficace et efficiente et dans l'intérêt du public. Je me réjouis à la perspective d'accomplir avec vous les importants travaux qui nous attendent dans le but d'assurer le plus haut niveau possible de sûreté aérienne.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

MICHAEL SAUNDERS
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



La dernière année a été caractérisée par d'admirables réalisations de la part de l'ACSTA, qui n'auraient pas été possibles sans le leadership rigoureux et décisif de notre président et chef de la direction, Angus Watt. Autant dans les réussites que dans les entreprises plus ambitieuses, Angus a su donner une orientation claire, qui a permis à l'ACSTA d'atteindre son actuel statut d'organisation nationale de sûreté de l'aviation innovante de classe mondiale. Au nom du Conseil d'administration, de la haute direction et des vaillants employés de l'ACSTA partout au pays, j'aimerais lui exprimer notre sincère gratitude pour ses années de service au Canada, y compris pour son mandat à titre de président et chef de la direction de l'ACSTA. Mille mercis, Angus.

L'ACSTA a connu beaucoup d'innovations et de réalisations au cours de la dernière année. Nous avons connu de nombreux succès dont, notamment, la mise en œuvre du modèle intégral ACSTA Plus dans la nouvelle aérogare de l'aéroport international de Calgary. Ce concept repose sur une infrastructure de pointe à rendement élevé qui transforme les opérations de contrôle et qui offre souplesse, modularité et adaptabilité tout en répondant aux besoins actuels et futurs d'une industrie en constante évolution. Les voies d'essai à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'aéroport international Pearson de Toronto, en plus du concept intégral ACSTA Plus à l'aéroport international de Calgary, ont permis d'améliorer l'expérience des passagers. Au cours de la prochaine année, ACSTA Plus sera mis en œuvre dans des points de contrôle de trois des huit aéroports les plus occupés du Canada (l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international Pearson de Toronto et l'aéroport international Montréal-Trudeau), selon l'espace disponible.

Au cours des dernières années, l'industrie de l'aviation du Canada a connu une croissance constante du nombre de passagers et, conséquemment, du volume de voyageurs aux points de contrôle. En 2016-2017, l'ACSTA a contrôlé 62 millions de personnes aux aéroports désignés du Canada et a maintenu un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel 86 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle, ce qui surpasse les normes de contrôle. Tout au long de l'année, la haute direction a collaboré avec Transports Canada à l'élaboration d'une stratégie permettant d'atténuer les pressions financières et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente des passagers. Au cours de la prochaine année, l'ACSTA s'efforcera d'assurer le bon déroulement des opérations dans le but de protéger le public voyageur en effectuant des contrôles des voyageurs aériens et de leurs effets personnels.

L'exercice 2016-2017 a aussi été productif en ce qui concerne la relation de l'ACSTA avec ses fournisseurs de services de contrôle tiers. Puisque les ententes de services de contrôle aux aéroports initiales arrivaient à échéance au 31 mars 2017, l'ACSTA a effectué une analyse approfondie des options de renouvellement. Forte du succès opérationnel de l'actuel modèle de prestation des services, l'ACSTA a renouvelé les ESCA pour une durée de cinq ans.

En 2017-2018, nous sommes persuadés que nous continuerons à répondre aux attentes des voyageurs au moyen d'initiatives visant à améliorer leur expérience lorsqu'ils franchissent les points de contrôle de sûreté dans les aéroports désignés du Canada.

Je me réjouis à la perspective de continuer à travailler avec les employés exemplaires, agents de contrôle, fournisseurs de services de contrôle et intervenants de l'ACSTA au cours de la prochaine année.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials, possibly 'D. ...'.



POINTS SAILLANTS ANNUELS

L'ACSTA est en mesure de contrôler en moyenne près de **166 passagers à l'heure par voie de contrôle.**²

L'ACSTA a fourni un niveau de service relatif au temps d'attente moyen selon lequel près de 86 % des passagers sont contrôlés en **15 minutes ou moins** aux points de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés du Canada.

Malgré la croissance considérable du nombre de passagers, l'ACSTA a **maintenu un niveau de service relatif au temps d'attente**, tout en offrant le niveau de sûreté le plus élevé possible au public voyageur.

De concert avec l'aéroport international de Calgary, l'ACSTA a mis en œuvre le **concept intégral ACSTA Plus** dans la nouvelle aérogare des vols internationaux en octobre 2016.

L'ACSTA a travaillé en **étroite collaboration** avec l'aéroport international Montréal-Trudeau à la mise en œuvre d'une voie ACSTA Plus afin de mettre à l'essai le concept à cet aéroport en août 2016.

Grâce à une étroite **collaboration avec Transports Canada**, l'ACSTA a obtenu, dans le budget de 2017, les fonds nécessaires pour maintenir, à l'échelle nationale, un temps d'attente moyen selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle dans les aéroports les plus occupés du Canada en 2017-2018.

L'ACSTA a **réalisé des gains de productivité** grâce à des outils comme le modèle d'incidence des temps d'attente et l'outil d'optimisation du point de contrôle. Ces outils permettent à l'ACSTA de mettre à contribution ses données de qualité supérieure en temps réel sur les arrivées de passagers au point de contrôle pour planifier les ressources de façon stratégique et pour mesurer et optimiser le déploiement de manière tactique.

Le programme de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés (CBE) devrait être parachevé en 2020, conformément **au calendrier et au budget.**

L'ACSTA a **continué à travailler de manière concertée** et à renforcer ses liens avec d'importants partenaires nationaux et internationaux dans le cadre de diverses initiatives, y compris les discussions sur la mise en œuvre d'ACSTA Plus.

L'ACSTA a donné des conseils et de la formation sur le contrôle à certains ministères fédéraux et partenaires internationaux, et ainsi montré son **savoir-faire en matière de formation novatrice.**

L'ACSTA prend les plaintes des passagers très au sérieux. Malgré l'augmentation constante du nombre de passagers, le nombre de plaintes que reçoit l'ACSTA est relativement faible, soit en moyenne **une plainte par 50 000** passagers contrôlés.

² Cette estimation est fondée sur des conditions optimales et des méthodes de calcul semblables à celles de nos partenaires internationaux.



ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

CADRE LÉGISLATIF

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

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

L'ACSTA est assujettie aux lois et règlements du Canada quant à la façon de mener ses activités administratives et ses activités de contrôle. Ces lois et règlements sont la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et les *Mesures de contrôle de sûreté*.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les modifications apportées par les principaux partenaires internationaux de l'ACSTA, tels que les États-Unis et l'Union européenne, en matière de contrôle de sûreté et d'équipement de contrôle ont des répercussions sur l'Administration. Plus particulièrement, le cadre réglementaire de l'ACSTA



est largement influencé par la Transportation Security Administration des États-Unis (TSA). Lorsque d'autres pays ou l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) apportent des modifications réglementaires, Transports Canada s'efforce d'adopter ces modifications tout en atténuant autant que possible les répercussions sur les passagers et l'industrie. De plus, en tant que membre de l'OACI, le Canada est tenu de se conformer aux normes de sûreté de l'aviation de cette organisation.

Il incombe à Transports Canada de surveiller les modifications réglementaires de ses partenaires internationaux et d'évaluer les répercussions que toute mesure réglementaire pourrait avoir sur le système de sûreté aérienne du Canada, y compris sur le mandat de contrôle de l'ACSTA.

ATTENTION AUX BESOINS DES PASSAGERS – CONTRÔLE DES PERSONNES TRANSGENRES

En 2016-2017, l'ACSTA a établi des lignes directrices et des procédures pour le contrôle des personnes transgenres et a mis en œuvre des cours liés à la nouvelle politique. L'ACSTA a modifié sa politique de contrôle par une personne du même sexe pour permettre aux passagers de demander d'être contrôlés par un agent de l'autre sexe, et elle a adopté la notion de « fouille divisée » en tant qu'option offerte aux passagers, faisant en sorte que chaque agent de contrôle du sexe opposé effectue une partie de la fouille manuelle.

PARTENAIRES DE L'INDUSTRIE

L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré et comprend plusieurs organismes différents (administrations aéroportuaires, transporteurs aériens, organismes d'application de la loi) auxquels on a attribué des responsabilités précises en matière de sûreté. Les activités telles que la planification des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs bagages, le chargement des bagages enregistrés ou l'embarquement à bord d'un aéronef doivent fonctionner sans heurts pour assurer le déplacement optimal des personnes et des biens.

Cette intégration nécessite un degré élevé de communication et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires pour garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs effets et faciliter le mouvement continu dans le réseau. Les retards dans un aéroport peuvent avoir un effet en cascade sur l'ensemble du réseau. L'ACSTA reconnaît que de solides relations avec ses partenaires sont essentielles au rendement positif général des opérations de sûreté de l'aviation, ainsi qu'à sa capacité d'exécuter son mandat de façon quotidienne. L'ACSTA est déterminée à continuer à établir et à renforcer les relations de collaboration avec ses partenaires de l'industrie.

RELATIONS DE TRAVAIL

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle qui comptent sur des agents de contrôle syndiqués pour fournir des services de contrôle. L'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de procédures normalisées d'exploitation (PNE) et la certification des agents de contrôle.



Toutefois, étant donné la nature du modèle de prestation de services par des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail, et dépend de ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats.

Les conventions collectives arrivant à échéance en 2015 et en 2016 ont été renouvelées pour plusieurs années. L'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'assurer la stabilité des effectifs durant les cycles de négociations collectives.

RÉSULTATS DE L'EXAMEN SPÉCIAL DE L'ACSTA PAR LE BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA (BVG)

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA est assujettie à un examen spécial au moins une fois tous les dix ans. Cet examen permet de déterminer si les systèmes et les pratiques de l'ACSTA offrent une assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de manière économique et efficace, et que ses opérations se déroulent efficacement.

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

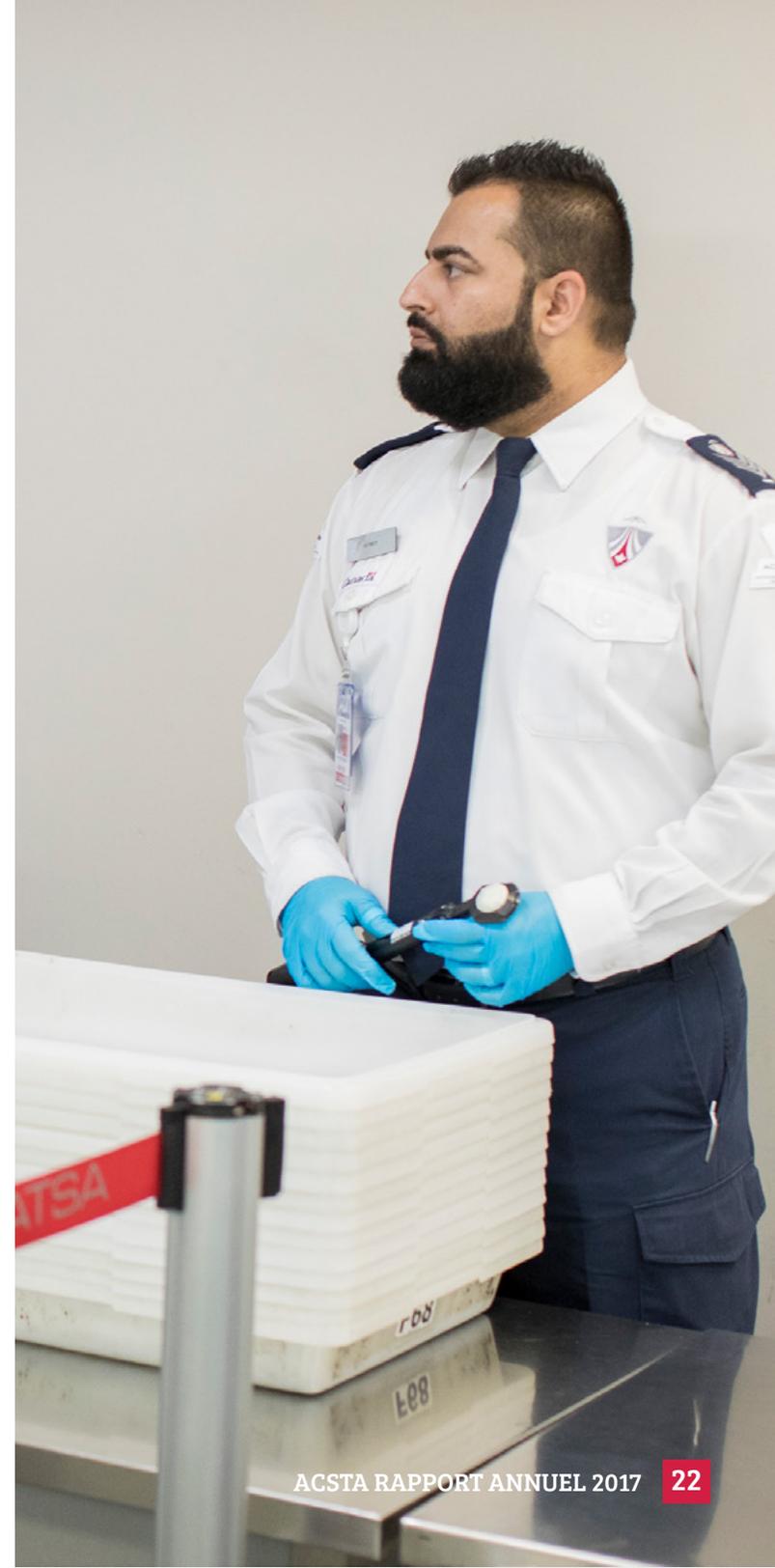
L'ACSTA a accepté les sept recommandations du BVG et a pris des mesures immédiates pour donner suite à chaque recommandation. L'ACSTA avait donné suite à toutes les recommandations contenues dans le rapport d'examen spécial du BVG, à l'exception d'une, en date du 31 mars 2017. Le plan d'action visant cette recommandation devrait être parachevé en juin 2017. Le rapport complet est accessible en suivant [ce lien](#).

RAPPORT PRÉLIMINAIRE DE VÉRIFICATION DU COMMISSARIAT AUX LANGUES OFFICIELLES (CLO)

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

En 2015-2016, l'ACSTA a travaillé en collaboration avec le Commissariat aux langues officielles (CLO), qui a effectué une vérification de ses services au public voyageur aux points de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés du Canada. Le rapport du CLO, contenant quinze recommandations, a été publié en mars 2017. La commissaire aux langues officielles par intérim a félicité l'ACSTA pour sa détermination à respecter ses obligations linguistiques à l'égard du public voyageur. Il importe de souligner que l'ACSTA a contrôlé près de 60 millions de passagers pendant la période visée par le rapport et qu'elle a reçu 32 plaintes.

Afin de donner suite aux recommandations du CLO, l'ACSTA a mis au point un plan d'action et elle collaborera étroitement avec le Commissariat au cours des 18 à 24 prochains mois pour promouvoir la prestation de services bilingues au public voyageur tout en protégeant le public en effectuant des contrôles efficaces et efficaces des voyageurs aériens et de leurs effets personnels.





RISQUES

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

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

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

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

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



GOUVERNANCE DES RISQUES

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

Conseil d'administration

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

Comité de la haute direction (CHD)

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

RISQUES ET INCERTITUDES

Les principaux risques auxquels est exposée l'ACSTA sont un aperçu des risques qui pourraient empêcher l'organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques. Voici un résumé des principaux risques organisationnels pesant sur l'ACSTA.

Risque lié aux services obligatoires

Capacité de détection

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



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

Renseignements sur les menaces et les risques

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

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

Risque lié à la capacité

Mandat principal

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

L'ACSTA travaille avec Transports Canada à l'élaboration de stratégies à long terme efficaces du point de vue opérationnel pour le financement afin d'atténuer ce risque. L'ACSTA a obtenu dans le budget de 2017 des fonds supplémentaires afin de maintenir un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle.

Prestation des services de soutien organisationnel

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

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

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions illégales de travail

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle qui comptent sur un effectif d'agents de contrôle syndiqués pour fournir des services de contrôle. Il y a un

risque que des interruptions illégales de travail, causées par des moyens de pression exercés par les syndicats ou dans le cadre de négociations collectives, surviennent à certains aéroports.

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

Modèle de prestation des services – sous-traitance

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

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

Risque lié à la réputation

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

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

Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle des risques

Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

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

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

Préparation de l'organisation aux urgences

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

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

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement, maintien en poste et mobilisation des employés

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif dévoué dont le rendement est élevé. L'ACSTA éprouve des difficultés à recruter et à maintenir en poste des personnes talentueuses dans des postes clés et spécialisés et à offrir un milieu de travail sain.

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

Risque lié aux technologies de l'information (TI)

Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

Les ministères, les organismes gouvernementaux et les sociétés d'État sont constamment exposés à diverses cybermenaces à leur infrastructure de TI. Il existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent

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

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

Risque lié à la gouvernance

Période de direction par intérim

Depuis la fin du mandat du président du Conseil d'administration de l'ACSTA, en octobre 2016, et du président et chef de la direction, en janvier 2017, l'organisation est dirigée par le vice-président du Conseil d'administration et par le président et chef de la direction par intérim. Il existe un risque que l'ACSTA éprouve des difficultés à établir des stratégies et objectifs à plus long terme durant cette période de direction intérimaire.

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

A woman wearing a blue hijab and a white lab coat is seated at a computer workstation, looking intently at the monitor. In the background, another healthcare professional in a blue uniform and gloves is attending to a patient. The setting appears to be a modern hospital or clinic with large windows and multiple computer monitors.

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS

En 2016-2017, l'ACSTA a réalisé un certain nombre de projets et de changements importants qui ont amélioré ses opérations.

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, des progrès et du rendement de l'ACSTA par rapport à ses activités obligatoires. Veuillez noter que cette section présente un aperçu des réalisations importantes.³

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.

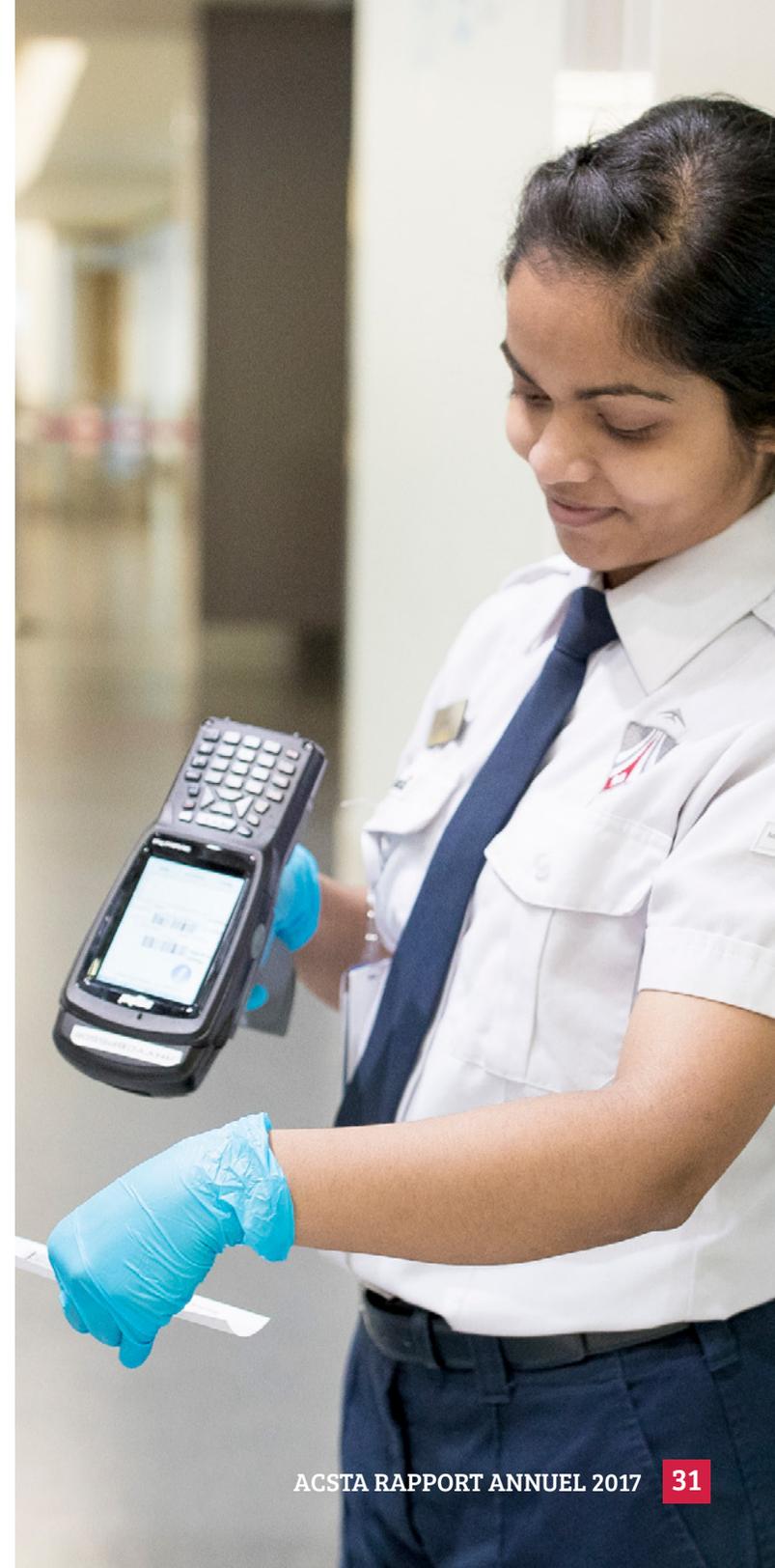
Uniformité :

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

Dans l'intérêt des voyageurs :

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

³ En raison de leur nature sensible, les résultats des essais du CPE, du CBE et du CNP, et les données ayant trait aux infractions à la sécurité au CPE ne sont pas inclus.



CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE LA CLIENTÈLE GRÂCE À ACSTA PLUS

Le succès de l'ACSTA est principalement attribuable à sa culture d'innovation continue et à son service à la clientèle exemplaire. S'efforçant constamment d'améliorer le rendement de ses opérations de contrôle, l'ACSTA a investi beaucoup d'efforts et de ressources au fil du temps pour accroître l'efficacité et, à la fois, maintenir l'efficacité en matière de sûreté, tout en faisant en sorte d'améliorer l'expérience des clients. La mise en œuvre du modèle de contrôle ACSTA Plus aux aéroports de Montréal, Calgary et Toronto en est un exemple.

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

RÉALISATIONS CLÉS

- En 2016-2017, l'ACSTA a reçu un financement additionnel unique à court terme de 29 M\$ du gouvernement du Canada. Grâce à ces fonds supplémentaires, l'ACSTA a fourni un niveau de service relatif au temps d'attente moyen selon lequel près de 86 % des passagers ont été contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés du Canada.
- En plus de permettre de maintenir le niveau de service requis, l'investissement a favorisé la croissance économique aéroportuaire ainsi que la mise en œuvre de l'initiative de contrôle unique de sûreté (CUS) de Transports Canada, qui permet aux passagers en provenance de certains pays de faire escale à des aéroports canadiens sans avoir à répéter le processus de contrôle de sûreté.
- L'ACSTA a utilisé le modèle d'incidence des temps d'attente pour aider Transports Canada à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente.
- L'ACSTA a travaillé en partenariat avec l'aéroport international de Calgary sur la conception du point de contrôle pour son projet d'installations internationales. La nouvelle aérogare internationale de Calgary inaugurée en octobre 2016 est dotée du concept de contrôle ACSTA Plus.

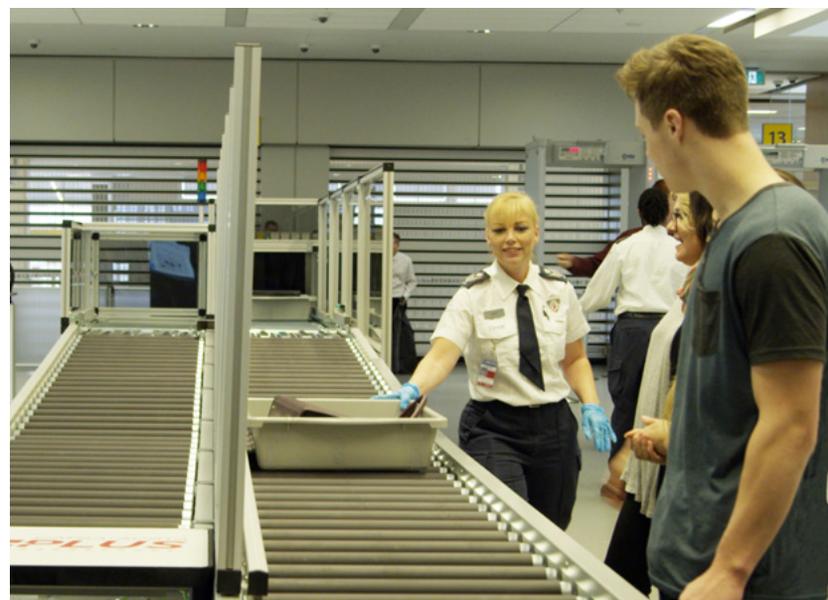
L'ACSTA a entrepris, en août 2016, la mise à l'essai d'une voie intégrale ACSTA Plus au point de contrôle des vols intérieurs à l'aéroport international Montréal-Trudeau. Ce projet pilote a permis à l'ACSTA de faire une démonstration de ce nouveau concept de contrôle en même temps qu'avaient lieu plusieurs grands événements à Montréal en septembre, dont la Semaine internationale de l'aviation civile, le congrès du *Airport Council International* et l'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par ailleurs, l'ouverture d'une nouvelle aérogare internationale à l'aéroport international de Calgary le 31 octobre 2016 a permis de présenter le concept intégral ACSTA Plus dans un tout nouveau point de contrôle. Le remplacement des voies de contrôle standard par des appareils modernes à rendement élevé a grandement amélioré le débit des passagers et, conséquemment, leur expérience. Selon un récent sondage qu'a mené l'ACSTA aux aéroports de Montréal et Calgary, 61 % des passagers ont indiqué avoir eu une meilleure expérience à la voie ACSTA Plus qu'à la voie de contrôle standard empruntée lors de leur dernier passage au point de contrôle de sûreté.

L'ACSTA a présenté le concept ACSTA Plus à l'aéroport international Pearson de Toronto en mars 2017 et compte ajouter des voies au cours de 2017-2018.

La mise en œuvre du concept de contrôle ACSTA Plus donne à l'ACSTA et aux administrations aéroportuaires une occasion unique d'atteindre un objectif commun : améliorer l'expérience des passagers. L'ACSTA a mis au point un concept de contrôle flexible, modulaire et évolutif afin qu'il puisse s'adapter, dans la mesure du possible, aux besoins propres à chaque point de contrôle. Les actuels niveaux de référence des investissements

permettront à l'ACSTA d'entreprendre la mise en œuvre d'ACSTA Plus dans certains aéroports de classe I en fonction de l'espace disponible.

« J'appuie sans réserve le programme ACSTA Plus, car il offre aux Canadiens des services de contrôle améliorés et une meilleure expérience de voyage. Je félicite l'ACSTA pour avoir fait preuve d'un esprit novateur tout en veillant au respect et à l'application des normes canadiennes rigoureuses en matière de sûreté aérienne. »
– L'honorable Marc Garneau, C.P., député, C.C., C.D., B.Sc., Ph.D., F.C.A.S.I., ministre des Transports



Avantages des voies ACSTA Plus

Les avantages d'une voie intégrale ACSTA Plus, pouvant être installée dans les points de contrôle dotés de l'espace suffisant, sont les suivants :

- ▶ une amélioration considérable des capacités de traitement radioscopique par le traitement centralisé d'images et des convoyeurs automatiques;
- ▶ des fonctionnalités en libre-service et l'interaction minimale des passagers qui ne déclenchent pas d'alarme lors du processus de contrôle avec les agents de contrôle;
- ▶ plus de temps pour procéder au retrait des effets personnels à ceux qui en ont besoin, tout en offrant l'option de contournement à ceux qui n'en ont pas besoin grâce au retrait simultané des effets personnels;
- ▶ efficacité de la sûreté accrue avec le suivi des bacs et la séparation des articles qui nécessitent une fouille;
- ▶ une meilleure utilisation des ressources grâce à l'automatisation de certains aspects du processus de contrôle, tels que la déviation automatique des bacs nécessitant une autre fouille vers la file des bagages rejetés et le retour des bacs vides à l'avant de la file;
- ▶ une amélioration du service à la clientèle au moyen de l'établissement de partenariats avec les aéroports pour améliorer l'apparence des points de contrôle et la conception des files d'attente.

L'aéroport international de Calgary a récemment bâti une nouvelle aérogare, le projet d'expansion des installations internationales, qui a été inaugurée en octobre 2016.

L'ACSTA a collaboré avec l'aéroport afin d'installer le concept intégral ACSTA Plus dans le spacieux point de contrôle des nouvelles installations. Les voies de contrôle standard ont été remplacées par six voies ACSTA Plus à rendement supérieur, ce qui a permis à l'organisation d'inaugurer le concept intégral ACSTA Plus sur plusieurs voies au même point de contrôle. Depuis la mise en œuvre d'ACSTA Plus, le débit et l'expérience des passagers se sont améliorés à cet aéroport, de même que l'efficacité en matière de sûreté.



DÉBIT DE TRAITEMENT – CONTRÔLE PLUS EFFICACE ET AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS

Entre 2010 et 2012, l'ACSTA a apporté plusieurs améliorations de processus, et TC a modifié le cadre réglementaire et fait des changements à la liste des articles interdits, ce qui a donné lieu à une augmentation du débit de 30 %. Le niveau du débit de traitement de l'ACSTA n'a cessé d'augmenter depuis. Selon des méthodes de calcul semblables à celles de nos partenaires internationaux, l'ACSTA peut actuellement contrôler près de 166 passagers à l'heure par voie de contrôle. Cela a permis d'accroître la capacité de traitement et d'améliorer l'expérience des passagers.

L'ACSTA utilise le niveau de service relatif au temps d'attente au contrôle préembarquement (CPE)⁴ comme outil de planification permettant d'affecter les effectifs de contrôle de manière efficiente et uniforme et d'offrir aux passagers un service optimal, tout en maintenant un niveau élevé de sûreté pour les voyageurs aériens dans les huit aéroports les plus occupés du Canada. L'ACSTA ayant connu une croissance constante du volume de passagers et des taux de facturation des fournisseurs de services depuis quelques années, le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE

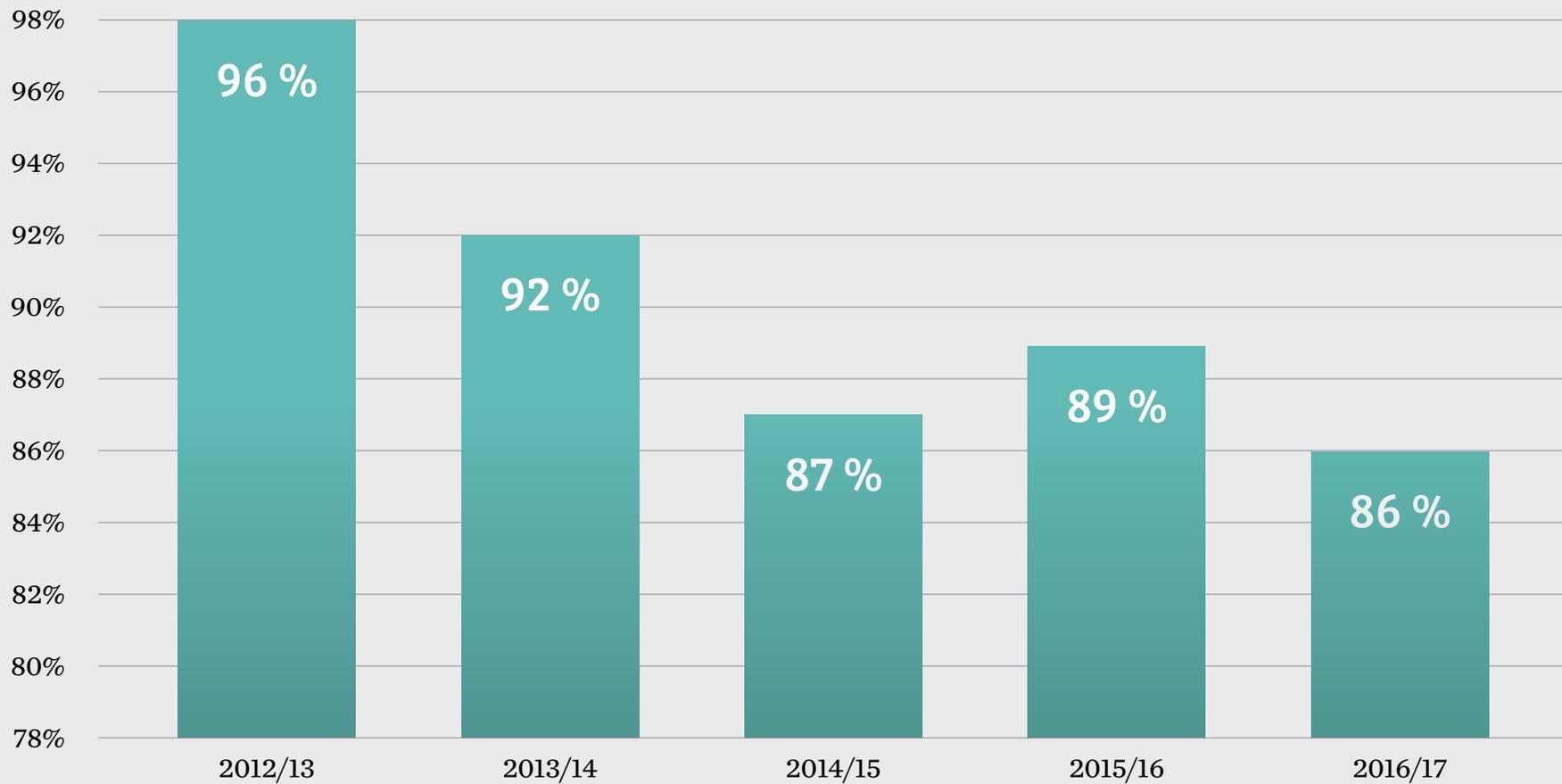
a diminué. En 2015-2016, l'ACSTA a reçu des fonds supplémentaires accordés pour une année, en vue d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle, toutefois, nous avons atteint un niveau de service selon lequel 89 % des passagers ont été contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle⁵. En 2016-2017, l'ACSTA a reçu d'autres fonds supplémentaires à court terme pour une année et a respecté l'objectif de contrôle de 85 % des passagers en 15 minutes ou moins aux points de contrôle.

L'ACSTA se sert d'une approche fondée sur des données probantes, de même que des données en temps réel de grande qualité pour estimer et prévoir les coûts de divers niveaux de service au fil du temps, données qui procurent au gouvernement du Canada des prévisions fiables et exactes. En 2016-2017, l'ACSTA a accru les capacités de modélisation et de simulation, ce qui a amélioré l'exactitude des prévisions. L'ACSTA s'est servi de son ensemble de données enrichies pour créer des modèles de simulation des points de contrôle dotés du modèle ACSTA Plus, ce qui a permis à l'organisation de déterminer les meilleures configurations d'aménagement, d'espace et d'affectation du personnel. L'ACSTA a utilisé le modèle d'incidence des temps d'attente pour aider Transports Canada à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente.

⁴ Le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE de l'ACSTA est le pourcentage de passagers qui ont attendu moins d'un certain nombre de minutes pour être contrôlés à l'un des huit aéroports les plus occupés du Canada.

⁵ Un niveau de service supérieur à celui prévu a été atteint en 2015-2016, en raison d'une réaffectation des heures de contrôle au CNP et au CPE, car des aéroports ont retardé l'achèvement de structures permanentes de CNP des véhicules.

NIVEAU DE SERVICE RELATIF AU TEMPS D'ATTENTE AU CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT





PROGRAMME D'HARMONISATION DES VOYAGEURS DIGNES DE CONFIANCE (PHVDC)

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

Cette harmonisation s'accompagne de nouvelles procédures de contrôle selon lesquelles les passagers sélectionnés se rendant aux États-Unis qui ont fait l'objet d'un contrôle de leurs antécédents et qui sont considérés comme étant « à faible risque » bénéficient d'avantages concrets. Cela comprend un processus de contrôle qui tient compte de leur statut de voyageur à faible risque. Ces passagers, par exemple, n'ont pas à retirer leurs vêtements, tels que leur manteau, leur chapeau, leur ceinture ou leurs chaussures, et peuvent laisser les liquides autorisés dans leurs bagages de cabine. Ces nouvelles procédures permettent l'avancement du contrôle axé sur les risques.

Dans le cadre des exigences du PHVDC aux points de contrôle transfrontaliers, une nouvelle application de sélection aléatoire a été conçue par l'ACSTA et fonctionne sur une tablette Android. L'application sélectionne aléatoirement certains voyageurs dignes de confiance, qui font l'objet d'un niveau supplémentaire de contrôle de sûreté.

En 2015-2016, l'essai de la tablette de sélection aléatoire du PHVDC au point de contrôle transfrontalier de l'aéroport international Pearson de Toronto s'est avéré un succès et les employés régionaux de l'ACSTA ont émis des commentaires positifs.

De plus, en 2016-2017, le concept de la voie réservée aux voyageurs dignes de confiance a été élargi et il a été modifié de sorte à l'harmoniser davantage avec le programme équivalent de la TSA aux États-Unis.

SCANNER CORPOREL (SC)

Approuvés par Santé Canada, les scanners corporels (SC) utilisent l'énergie de radiofréquences de faible intensité pour détecter la présence d'objets métalliques et non métalliques sur le corps d'une personne. Ces appareils offrent un niveau de sûreté supplémentaire efficace aux voyageurs aériens, ainsi qu'un moyen d'améliorer l'efficacité de la sûreté, d'augmenter le taux d'utilisation du matériel de contrôle et de déterminer l'incidence sur le rendement au point de contrôle. À l'heure actuelle, des SC sont utilisés comme méthode de contrôle secondaire aux points de contrôle préembarquement de l'ACSTA.

Les États-Unis et les Pays-Bas ont adopté les SC comme outil de contrôle primaire, et d'autres pays envisagent de les utiliser à cette fin.

En 2015-2016, en réponse à la directive de Transports Canada, l'ACSTA a mené un projet pilote à l'aéroport du centre-ville de Toronto où le SC a été utilisé en tant qu'outil de contrôle primaire à la place du portique de détection de métal (PDM). En fonction des résultats de cet essai à un aéroport de faible fréquentation, et à la recommandation de Transports Canada, l'ACSTA a réalisé un essai similaire à l'aéroport le

plus fréquenté du Canada, l'aéroport international Pearson de Toronto, où le volume de passagers est bien plus élevé. L'essai de douze semaines a débuté en octobre 2016, et les résultats préliminaires indiquent que ce concept de contrôle a produit des gains d'efficacité en matière de sûreté.

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

AMÉLIORATIONS À L'UNIFORMITÉ DU PROCESSUS DE CONTRÔLE

L'ACSTA a lancé plusieurs initiatives en 2016-2017 dans le but d'améliorer à la fois l'expérience des passagers et la gestion des opérations. Ces initiatives visaient à assurer une plus grande uniformité du processus de contrôle à l'échelle nationale. Beaucoup d'initiatives d'amélioration continue et d'essais de nouvelles technologies et de nouveaux processus étant mis en œuvre, des écarts entre les niveaux de service aux points de CPE sont inévitables. À la lumière de cette situation, l'ACSTA a mis sur pied un projet intitulé Convergence des points de contrôle visant à uniformiser les services autant que possible. Les points de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés du Canada ont été évalués et les modifications nécessaires seront apportées en 2017-2018. Ces changements devraient produire des avantages en matière de service à la clientèle et simplifier la gestion du processus.

ESSAI DE LA VOIE DE CONTRÔLE SUPPLÉMENTAIRE DE L'AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

À l'automne 2014, l'ACSTA et l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) ont conclu une entente concernant la mise à l'essai d'une voie de contrôle supplémentaire qui a permis à la GTAA d'acquérir des services de contrôle additionnels sous forme de voies de contrôle supplémentaires. À ces voies travaillaient quatre agents de contrôle pendant une heure, à des moments et à des endroits dont l'ACSTA et la GTAA avaient convenu ensemble.

Les premiers résultats de l'essai indiquent que ce système a permis de réduire le temps d'attente des passagers et d'atténuer les effets de la diminution du financement aux périodes et aux endroits où des voies de contrôle supplémentaires ont été ouvertes.

AIDE AUX PASSAGERS

Engagement envers les passagers en matière de service à la clientèle

L'ACSTA est déterminée à fournir le meilleur service à la clientèle possible durant toute la durée du processus de contrôle, en faisant preuve de délicatesse, de courtoisie et de respect envers les personnes en vue de contribuer à rendre leur expérience de voyage aérien agréable et sécuritaire. En témoignage de cette détermination, l'ACSTA a obtenu un niveau de satisfaction de la clientèle record de 86 % au cours du troisième trimestre de 2016-2017.



RÉTROACTION DES PASSAGERS :

National

Super! Je viens tout juste d'apprendre qu'on peut voir le temps d'attente au contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens. @acsta_gc

Vancouver

Un grand merci au personnel de #YVR @acsta_gc pour son efficacité et son entrain ce soir.



En 2016-2017, en réponse à une évaluation du service à la clientèle effectué par audit interne, l'ACSTA a élaboré un « engagement envers les passagers en matière de service à la clientèle » nouveau et novateur. Ce nouvel engagement sera intégré dans tous les programmes et les produits, et il comprend l'examen du cadre de mesure du rendement de l'ACSTA afin d'y ajouter des indicateurs de mesure du service à la clientèle. En vertu de cette nouvelle initiative, les agents de contrôle sont tenus de participer aux séances de formation sur le service à la clientèle offertes et financées par l'administration aéroportuaire.

L'élaboration et la mise en œuvre de cette nouvelle initiative témoignent de l'engagement de l'ACSTA envers l'amélioration de l'expérience des passagers.

Aide aux passagers ayant des besoins spéciaux

L'ACSTA reconnaît qu'il peut être difficile de voyager pour les passagers ayant des besoins spéciaux. Après consultation auprès de la Coalition des amputés du Canada et d'autres partenaires, l'ACSTA a inauguré l'an dernier un guide en ligne visant à fournir de manière proactive des renseignements et des conseils à l'intention des passagers ayant des besoins spéciaux. Le guide donne de l'information qui aide les passagers à se préparer à voyager en avion dont, notamment, les attentes à avoir au point de contrôle de sûreté, des documents de référence sur les appareils médicaux et des renseignements portant précisément sur des besoins spéciaux en particulier.



RÉTROACTION DES PASSAGERS :

Penticton

Un parfait départ pour la période des vacances. Toutes mes craintes de prendre l'avion ont disparu grâce à l'@acsta_gc et merci au personnel aimable à l'aéroport YYF.

Calgary

@VolYYC @AirCanada
@acsta_gc @frontierecan
Vous êtes tous incroyables!
Merci beaucoup aux navigateurs de YYC appuyant nos enfants et nos familles!

Aide aux enfants autistes qui franchissent le contrôle de sûreté

L'ACSTA est fière d'avoir participé à trois événements permettant aux enfants autistes de se familiariser avec le processus aéroportuaire : *Canucks for Autism*, à l'aéroport international de Vancouver; *Enfants en première*, à l'aéroport international Montréal-Trudeau et *Navigators Program*, à l'aéroport international de Calgary. Les personnes atteintes du trouble du spectre de l'autisme peuvent se sentir anxieuses lorsqu'elles se retrouvent dans une situation nouvelle ou inconnue, et elles ont souvent de la difficulté à communiquer. Ces événements permettent à des centaines de personnes atteintes d'autisme et à leur famille de vivre l'expérience de l'aéroport et de se familiariser avec les processus du voyage en avion – du trottoir jusqu'à la porte d'embarquement – afin que les déplacements en avion soient non seulement possibles, mais agréables pour ces familles.

Articles interceptés pour une bonne cause

L'ACSTA, ses fournisseurs de services de contrôle tiers et les administrations aéroportuaires sont fiers d'avoir conclu des ententes avec plusieurs organismes de bienfaisance partout au pays.

À Montréal, des milliers d'articles interceptés tous les mois sont remis à la Maison Victor-Gadbois, un centre de soins palliatifs pour personnes atteintes du cancer. Le public peut ensuite se les procurer en échange d'un don à des kiosques dans des centres commerciaux et lors de festivals, une initiative qui permet de recueillir chaque année 50 000 \$ pour cette bonne cause.

À Winnipeg, ces articles sont donnés à Habitat pour l'humanité, une organisation qui bâtit des maisons abordables et qui promeut l'accès à la propriété. Puis ces articles sont revendus aux magasins ReStore de l'organisation. Le produit de ces ventes couvre les frais administratifs de l'organisation, ce qui permet d'utiliser entièrement les dons des particuliers et des sociétés pour construire des maisons abordables. L'ACSTA a fait don de milliers d'articles qui ont permis de recueillir plus de 22 000 \$.

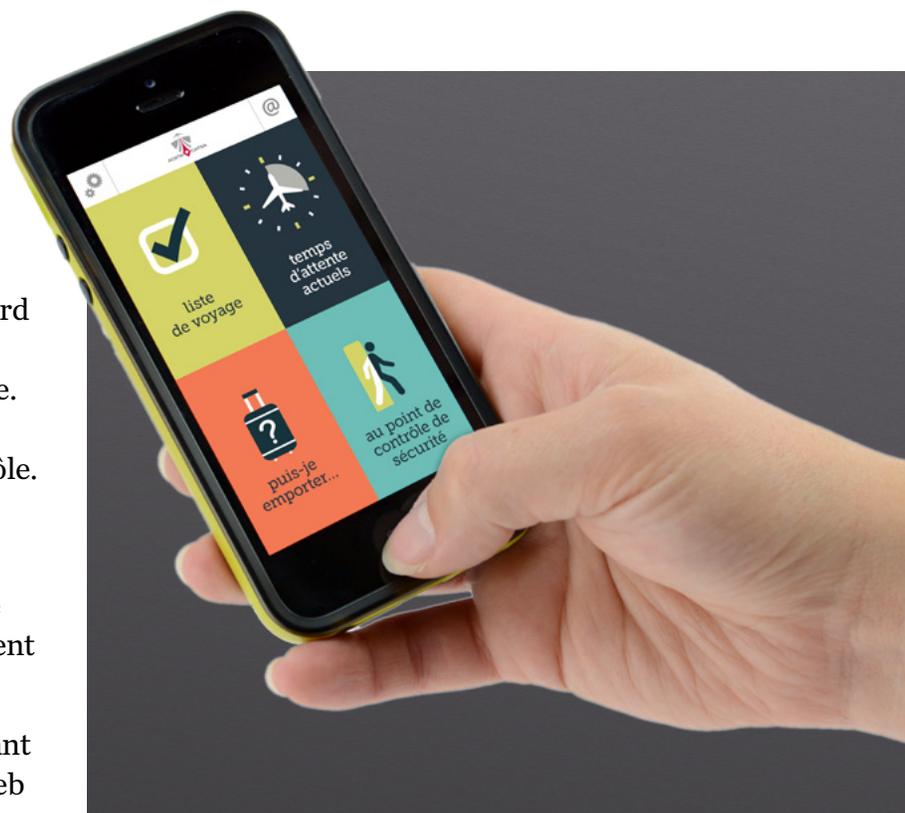
Articles perdus aux points de contrôle remis aux passagers

Étant la seule administration de contrôle de la sûreté dotée d'un système de sûreté des cartes d'embarquement jumelé aux systèmes de radioscopie en réseau et à la télévision en circuit fermé (TVCF), l'ACSTA se sert de technologies d'abord destinées au contrôle de sûreté pour aider les passagers à retrouver des articles perdus ou oubliés au point de contrôle. En 2016-2017, l'ACSTA a remis plus de 1 900 articles à des passagers qui les avaient perdus ou oubliés au point de contrôle.

Mobilisation du public

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

- ▶ la communication de conseils sur le contrôle de sûreté avant les périodes de pointe dans les médias sociaux, le site Web de l'ACSTA et les médias spécialisés axés sur les voyageurs aériens ayant des besoins spéciaux;
- ▶ le lancement de l'application mobile « Passez rapidement à la sécurité », qui permet aux voyageurs d'obtenir des renseignements facilitant le contrôle de sûreté aéroportuaire;
- ▶ des campagnes de sensibilisation au contrôle de sûreté dans les stations de radio destinées aux voyageurs de diverses langues et cultures et à diverses régions du pays, et pendant les périodes de pointe;
- ▶ la présentation de renseignements à divers groupes communautaires et associations de défense d'intérêts;



- ▶ la prestation de conseils aux agents de contrôle, dans des articles publiés dans les bulletins trimestriels de l'ACSTA, sur la façon d'offrir un bon service à la clientèle aux passagers transgenres et aux passagers handicapés.

HOMMAGES

Chaque année, l'aéroport international Montréal-Trudeau récompense l'excellence de sa communauté aéroportuaire grâce à son programme de reconnaissance. En 2016-2017, l'ACSTA a été nommée par Aéroports de Montréal dans la catégorie de l'amélioration des processus et de l'innovation. Ce prix récompense une personne ou une organisation qui a apporté des améliorations tangibles à un processus aéroportuaire qui a eu une incidence positive sur les passagers. L'ACSTA a aussi été nommée dans la catégorie Meilleure collaboration entre partenaires aéroportuaires pour le projet de contrôle de sûreté unique. L'ACSTA est arrivée au premier rang dans les deux catégories, ce qui témoigne de la ténacité et du dévouement des équipes qui ont réalisé les importants projets qui ont valu cette reconnaissance à l'organisation.



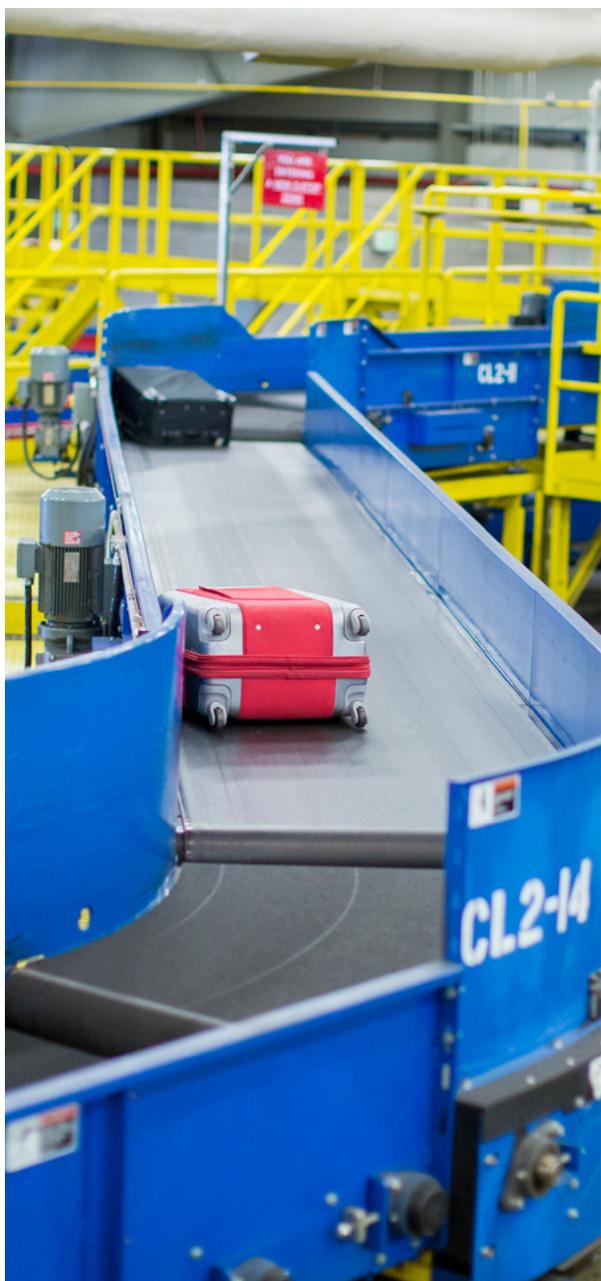
RÉTROACTION DES PASSAGERS :

Toronto-Pearson

@acsta_gc @Transport_gc
ma mère a pris un vol à
@TorontoPearson hier;
merci aux agents de contrôle
de l'aérogare 3 qui l'ont
aidée. #YYZ

Fredericton

On adore l'équipe @acsta_gc
de #Fredericton! Les agents
font un excellent travail et
les voyageurs les classent
parmi les plus sympathiques
au Canada!



CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

En 2016-2017, l'ACSTA a poursuivi son engagement à l'égard du programme de recapitalisation sur dix ans du CBE. Le programme entrepris en 2011 permettra à l'ACSTA de mettre à niveau ses systèmes partout au Canada et de passer d'un processus de contrôle à cinq niveaux à un processus à trois niveaux. Dans le cadre du programme, l'ACSTA a doté ses systèmes de CBE de technologies de pointe, en appui au plan d'action commun du Canada et des États-Unis intitulé *Par-delà la frontière : Une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique* afin de faciliter les déplacements transfrontaliers.

Le programme éliminera la nécessité de répéter les tâches de contrôle et facilitera les déplacements des passagers en partance du Canada et ayant une correspondance dans un aéroport américain. Trente-deux aéroports et 45 projets sont visés par le programme.

L'ACSTA s'apprête à entreprendre la seconde moitié de ce grand projet et tout indique que le programme sera achevé en 2020 comme prévu, grâce à un suivi étroit et à de rigoureuses pratiques de gestion de projet. L'ACSTA travaille en collaboration avec tous les intervenants pour que le calendrier de déploiement concorde avec la disponibilité des ressources dans les aéroports afin de répondre aux besoins actuels et futurs de chaque aéroport.

En mars 2017, 17 des 45 projets avaient été achevés et 12 étaient en voie de l'être. L'ACSTA a bon espoir que le programme continue de se dérouler comme prévu.



■ CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

En conformité avec les normes et obligations de l'OACI, l'ACSTA est tenue par Transports Canada de contrôler les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Ces personnes comprennent le personnel de l'ACSTA, les agents de contrôle, les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires. Les non-passagers et les passagers sont contrôlés à l'aide du même équipement. Les sacs, les outils et les autres articles transportés par les non-passagers peuvent aussi être vérifiés à l'aide d'équipement radioscopique ou de détection d'explosifs.

Depuis 2013, l'ACSTA a apporté d'importantes améliorations à ses activités de contrôle des non-passagers (CNP) afin de répondre aux exigences plus strictes imposées par Transports Canada et découlant de ses obligations internationales. Ces

améliorations comprennent notamment le programme de contrôle des véhicules pénétrant dans les zones réglementées de l'aérodrome dans certains aéroports, qui a commencé en 2014, et qui s'est poursuivi en 2016-2017. De plus, le système de gestion du trafic (SGT), mis en service en 2016 pour gérer le processus de contrôle des véhicules, contrôle le trafic aux points de contrôle des véhicules. Le SGT gère le processus de contrôle des véhicules et contrôle le trafic aux points de CNP des véhicules.

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

Dans le budget de 2017, l'ACSTA a obtenu des fonds supplémentaires qui lui permettront de poursuivre son programme de CNP amélioré en 2017-2018. L'ACSTA poursuit son étroite collaboration avec Transports Canada afin de trouver une solution de financement à long terme du CNP.

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES

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

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

En 2016-2017, l'ACSTA a lancé un processus de consultation auprès des administrations aéroportuaires sur l'avenir du système de CIZR afin que le programme continue de répondre aux besoins de l'environnement opérationnel, à mesure qu'évoluent la technologie et les exigences.

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



SERVICES GÉNÉRAUX

MORAL ET MOBILISATION

DES EMPLOYÉS

En 2015-2016, l'ACSTA a réalisé un sondage afin de mieux comprendre le point de vue des employés sur la culture d'entreprise de l'ACSTA et de trouver des moyens pratiques et concrets de maintenir en poste les meilleurs employés et de favoriser le perfectionnement des employés.

Trois groupes de travail, composés d'employés de l'ensemble de l'organisation et dirigés par un vice-président mentor, ont été chargés de donner suite aux résultats du sondage. Chaque groupe de travail s'est penché sur l'un des trois thèmes suivants :

- un milieu de travail flexible;
- une culture de reconnaissance;
- un milieu de travail inclusif et diversifié.

Après plusieurs mois de travail, les groupes ont présenté des recommandations à la haute direction de l'ACSTA et, après une période d'examen et de discussion approfondis, presque toutes les recommandations ont été approuvées en tout ou en partie. En outre, la haute direction de l'ACSTA a pris des décisions sur d'autres politiques connexes. Des changements

de politique se rapportant à ces recommandations sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2017. La haute direction de l'ACSTA est déterminée à poursuivre le dialogue avec les employés afin de créer un milieu de travail inclusif, efficace et productif doté d'une culture d'entreprise attrayante qui encourage le perfectionnement et qui récompense le rendement.

PLANIFICATION DE LA

CONTINUITÉ DES ACTIVITÉS

En 2016-2017, l'ACSTA a procédé à la mise à jour annuelle du Plan stratégique de gestion des urgences et du plan de continuité des activités, et elle continue à mettre au point des plans d'intervention dans le but d'améliorer sa résilience. L'ACSTA a mené deux exercices de gestion des urgences afin d'évaluer les mesures d'intervention et la préparation générales de l'organisation en cas de situations qui pourraient nuire à sa capacité de fournir ses services obligatoires. L'ACSTA a collaboré étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle afin d'évaluer les plans de continuité des activités, et elle vérifie continuellement que les plans de ses fournisseurs sont harmonisés avec les siens, afin d'encourager le soutien mutuel en cas d'incident.

L'ACSTA a réalisé une inspection sur place de tous les aéroports de classe I afin de vérifier que les fournisseurs de services de contrôle :

- ▶ assurent une protection uniforme des biens et des renseignements de l'organisation conformément à la *Politique sur la sécurité du gouvernement du gouvernement du Canada*;
- ▶ font en sorte que l'espace physique dans les aéroports de classe I réponde aux exigences de base en matière de sécurité matérielle conformément à la Norme opérationnelle sur la sécurité matérielle du gouvernement du Canada;
- ▶ veillent à ce que le stockage, la destruction, le transport et la transmission de renseignements ou de biens sensibles se fassent conformément à la *Politique sur la sécurité du gouvernement du gouvernement du Canada*.

À l'issue des inspections sur place, l'ACSTA a présenté des recommandations aux fournisseurs de services de contrôle et, s'il y a lieu, elle fera un suivi afin d'assurer le respect de ces recommandations.

OPTIMISATION DE LA BANDE PASSANTE RÉSEAU

L'ACSTA a entrepris une initiative pluriannuelle d'optimisation de la bande passante réseau en trois étapes qui s'est déroulée de mai 2014 à décembre 2016 et qui a porté sur l'amélioration de la qualité et la réduction des coûts. L'ACSTA a grandement

profité du projet, car il a permis d'améliorer la connectivité de réseau à tous les sites régionaux et d'utiliser plus efficacement les applications en ligne de la TVCF, du système de gestion de l'apprentissage (SGA), de l'Outil de surveillance des services et d'enregistrement des données (OSSED) et de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), entre autres.



AUTRES ACTIVITÉS LIÉES AU MANDAT

ENTENTES DE SERVICES DE CONTRÔLE AUX AÉROPORTS

L'ACSTA fournit des services de contrôle par l'entremise de fournisseurs de services de contrôle privés en vertu d'un modèle de prestation de services par des tiers. Ces fournisseurs de services de contrôle sont responsables de l'embauche du personnel de contrôle et de l'exécution des opérations de contrôle dans les aéroports désignés.

En 2016-2017, forte des leçons tirées des négociations précédentes et de l'expérience des ententes existantes, l'ACSTA a entrepris un examen approfondi des ententes de services de contrôle aux aéroports (ESCA) avec des fournisseurs de services tiers. L'ACSTA a réalisé une évaluation exhaustive du rendement de tous ces fournisseurs au cours de leur mandat initial de cinq ans et a conclu qu'ils avaient tenu leurs engagements et répondu aux attentes. Cette évaluation positive témoigne de l'excellent travail des agents de contrôle qui exécutent chaque jour leurs tâches avec dévouement et professionnalisme.

L'ACSTA a annoncé en octobre 2016 le renouvellement des quatre ESCA pour une période de cinq ans. Les nouvelles ESCA ont permis à l'ACSTA de réaliser des économies, qui ont été réinvesties dans la dotation en personnel de première ligne des fournisseurs de services de contrôle. L'ACSTA

est fière de travailler avec plus de 6 000 agents de contrôle dans tous les aéroports désignés, dans l'objectif commun de protéger les voyageurs aériens au moyen de contrôles efficaces et efficients des passagers et de leurs bagages.

« Le renouvellement des ententes nous permettra de continuer à miser sur nos réussites et de poursuivre notre collaboration avec nos fournisseurs et nos partenaires de l'industrie afin d'améliorer les services de contrôle de sûreté que nous offrons aux voyageurs »,
– Angus Watt, ancien président et chef de la direction de l'ACSTA.

FORMATION

Il est primordial pour l'ACSTA de veiller à ce que les agents de contrôle soient correctement formés pour intervenir dans les situations qui se présenteront aux points de contrôle, afin que l'organisation soit en mesure de remplir son mandat. À cette fin, l'ACSTA élabore tout au long de l'année, de concert avec les fournisseurs de services de contrôle, des programmes de formation destinés aux quelque 6 000 agents de contrôle ainsi qu'aux autres membres du personnel de contrôle certifiés, y compris les superviseurs et les représentants de la formation.

À l'aide des modules d'apprentissage en ligne, des modules d'apprentissage continu, des exercices en service, des séances de formation dirigées par un instructeur, des exercices d'appoint et des exercices et examens d'évaluation des compétences, l'ACSTA offre une formation opportune, pertinente et spécialisée pour appuyer les dix programmes de certification. Outre les cours de certification, l'ACSTA élabore des séances de formation sur les nouvelles procédures et technologies, les mises à niveau, les essais et les projets pilotes. Par exemple, en 2016-2017, le personnel de contrôle a reçu de la formation sur ACSTA Plus. La formation a été adaptée aux réalités propres à chaque aéroport, tout en assurant l'uniformité, l'efficacité et l'efficacité des services.

Dans le cadre des ESCA, l'ACSTA mettra en place des programmes de formation obligatoires pour tous les cadres des entreprises de services de contrôle. Cette formation, qui portera sur des sujets tels que la gestion des opérations, l'encadrement et la résolution de conflits, n'était auparavant offerte que sur une base facultative dans les huit aéroports les plus occupés du Canada.

De plus, en 2016-2017, l'ACSTA a mis à jour divers modules de formation destinés au personnel de contrôle et portant sur l'amélioration de l'expérience du passager grâce à un engagement exemplaire en matière de service à la clientèle.

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

RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

En 2016-2017, l'ACSTA a participé à des initiatives de collaboration avec des intervenants nationaux et internationaux, et elle a accordé la priorité à plusieurs sujets dont, notamment, la mise en œuvre du concept ACSTA Plus et l'établissement d'une stratégie de financement à long terme pour que l'ACSTA puisse exécuter efficacement son mandat. Les membres du Conseil d'administration et la haute direction de l'ACSTA ont continué à renforcer leurs relations avec les principaux intervenants grâce à des réunions générales, des visites des installations et des conférences et des forums, y compris le Forum international sur le contrôle de la sûreté en aviation et le *Smart Security Management Group* de l'Association du transport aérien international (IATA).

Au fil des années, l'ACSTA a répondu à plusieurs demandes du gouvernement fédéral et des partenaires internationaux, à l'échange de l'expertise en matière de contrôle de sûreté aérienne et la mise en œuvre de la formation des agents de contrôle, qui montre l'expertise en matière de formation avancée.

Reconnaissant l'importance de la collaboration, l'ACSTA continue à tirer parti des relations avec tous ses intervenants, à échanger activement des renseignements et à discuter des perspectives d'innovation. Cette approche coopérative se poursuivra en 2017-2018 dans le cadre d'importants projets et initiatives que l'ACSTA continuera de promouvoir.

SÛRETÉ INTELLIGENTE

En tant que membre de la *Smart Security Initiative* de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international des aéroports (ACI), l'ACSTA continuera à exercer son influence sur l'avenir du contrôle.

L'ACSTA est l'une des têtes dirigeantes du *Smart Security Management Group* (SSMG) de l'IATA. Le SSMG, qui est constitué de 15 chefs de file de l'industrie et des gouvernements, dirige la *Smart Security Initiative*. Jouant un rôle clé dans la gouvernance du SSMG, l'ACSTA peut participer à donner une orientation à l'avenir du contrôle des passagers. L'ACSTA et TC sont membres du SSMG.

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

RÉTROACTION POSITIVE :

Winnipeg

Je tiens à remercier une employée incroyable à l'aéroport de Winnipeg. Elle s'appelle Marie. Cette personne charmante est un rayon de soleil pour tous les voyageurs et moi en particulier! Elle vous accueille avec un sourire incroyable et a une voix étonnamment enjouée. Elle fait de votre journée un moment extraordinaire. Je suis une grande voyageuse et Marie m'a été d'un grand secours. Tout dernièrement, alors que je voyageais avec un pied cassé, elle est venue m'accueillir, m'a fait l'accolade, puis m'a aidée à passer le contrôle de sûreté et dit au revoir! Chaque fois que je voyage, j'espère la trouver à son poste. Elle offre un service à la clientèle extraordinaire. C'est une employée précieuse et incroyable.

Montréal

Un groupe de quatre voyageurs à mobilité réduite avait besoin d'aide pour arriver à temps à la porte d'embarquement de leur vol. Antonio a été extrêmement serviable. Nous aimerions le remercier pour sa gentillesse, sa compréhension et la générosité avec laquelle il a consacré son temps. Il a fourni un service qui dépassait de loin ce à quoi on pourrait s'attendre en temps normal. Merci Antonio pour l'assistance spéciale que vous nous avez donnée. Dans l'industrie des services où les gens sont davantage portés à se plaindre, les bonnes actions et la compassion sont d'autant plus remarquées et appréciées.

Rendement

Efficacité					
Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.					
Efficience					
<i>Mesure de rendement</i>	<i>Objectif</i>	<i>2014-2015</i>	<i>2015-2016</i>	<i>2016-2017</i>	<i>Commentaires</i>
Niveau d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	13,8 %	14,7 %	18,7 %	L'attrition chez les agents de contrôle est constituée principalement des démissions attribuables à une mauvaise correspondance entre les fonctions et le perfectionnement professionnel de l'agent de contrôle et à l'incapacité du candidat au poste d'agent de contrôle de satisfaire aux normes minimales.
<p><i>Définition :</i> 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. Des modifications ont été apportées au calcul en 2014-2015 afin de mieux refléter l'attrition des agents de contrôle à l'échelle nationale. Le nouveau calcul ne s'appliquant qu'aux chiffres de 2014-2015, les comparaisons avec les chiffres des années précédentes doivent prendre en compte cet état de fait.</p>					
Débit de traitement optimal au CPE	S. O.*	155	159	166	L'ACSTA a produit des gains d'efficacité dans le processus de contrôle, ce qui a entraîné une augmentation du débit de traitement optimal de CPE.
<p><i>Définition :</i> Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés.</p> <p>*L'ACSTA n'a pas d'objectif de débit de traitement optimal, car il s'agit d'un indicateur de référence qui montre ce que l'ACSTA est capable d'accomplir dans des circonstances optimales lorsque la demande est suffisante.</p>					

Uniformité

Mesure de rendement	Objectif	2014-2015	2015-2016	2016-2017	Commentaires
Conformité au contrôle de sûreté	98,0 %	93,8 %	95,3 %	95,3 %	De manière générale, on observe une tendance positive dans la conformité du contrôle de sûreté, dont les résultats en 2016-2017 sont semblables à ceux de 2015-2016. L'ACSTA continuera à travailler avec les fournisseurs de services de contrôle à l'atteinte d'améliorations continues au cours de l'année à venir.

Définition : Résultats de l'évaluation, menée par les agents de rendement de l'ACSTA, de la conformité des agents de contrôle aux PNE sur le contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris en ce qui concerne la sûreté des passagers et le contrôle des bagages de cabine.

Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	90,6 %	89,1 %	87,7 %	Le taux de succès du Programme national de formation et de certification comprend les résultats des cours du programme FAC, de la formation sur l'EDRE et sur la tomographie par ordinateur. Les résultats du programme FAC et de la formation sur l'EDRE ont connu une amélioration de 2,1 % par rapport à 2015-2016. Cette augmentation a toutefois été compensée par une diminution du taux de réussite sur les appareils de radioscopie (-10,5 %), ce qui a entraîné une diminution de 1,4 % du taux global du Programme national de formation et de certification.
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---

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

Dans l'intérêt du public

<i>Mesure de rendement</i>	<i>Objectif</i>	<i>2014-2015</i>	<i>2015-2016</i>	<i>2016-2017</i>	<i>Commentaires</i>
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	74,1 %	75,3 %	77,5 %	La confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA continue de croître en 2016-2017 et surpasse l'objectif de 75 % pour la deuxième année consécutive.
<i>Définition</i> : 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 %	81,6 %	82,9 %	85,1 %	La satisfaction générale à l'égard du contrôle de sûreté a aussi surpassé l'objectif de 85 % en 2016-2017.
<i>Définition</i> : Pourcentage de passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus occupés.					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	80,1 %	81,1 %	83,4 %	Tous les éléments de l'indice de satisfaction de la clientèle se sont améliorés depuis 2014-2015. La satisfaction à l'égard de la vitesse de traitement a connu la plus forte hausse (4,4 % depuis 2014-2015).
<i>Définition</i> : L'indice de satisfaction de la clientèle est une mesure de satisfaction qui comporte les critères suivants en matière de service à la clientèle : vitesse de traitement, courtoisie et respect, professionnalisme, et aide offerte par les agents de contrôle. Les résultats sont fondés sur les données des sondages trimestriels effectués aux huit aéroports les plus occupés du Canada.					



PRÉPARER L'AVENIR

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE

DES PASSAGERS

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

En 2016-2017, l'ACSTA a contrôlé près de 62 millions de passagers aux aéroports désignés. En 2017-2018, le nombre de passagers dans les aéroports du Canada devrait atteindre 63,7 millions et près de 69 millions, d'ici 2021-2022. Afin de répondre aux attentes des voyageurs aériens, du secteur aéroportuaire et de l'industrie des transporteurs aériens, et d'offrir aux passagers une expérience positive, l'ACSTA a eu recours au modèle d'incidence des temps d'attente pour aider Transports Canada à mettre au point une stratégie visant à alléger les pressions financières à long terme de l'ACSTA et leurs répercussions sur le niveau de service relatif au temps d'attente.

En raison de l'augmentation constante du nombre de passagers partout au Canada, l'ACSTA doit impérativement assurer un niveau de service uniforme afin que le processus de contrôle soit efficient et que l'intégrité en soit protégée. Le maintien d'un niveau de service uniforme sera non seulement dans l'intérêt du public voyageur, mais cela profitera au secteur de l'aviation du Canada, pour qui l'augmentation du temps d'attente est une préoccupation de longue date.

Se disputant de plus en plus les mêmes voyageurs internationaux, les aéroports de la planète se présentent comme des pôles mondiaux de transport et de service. L'atteinte constante de l'objectif de niveau de service permettra à

l'ACSTA de garantir une norme de service concurrentielle à l'échelle internationale, ce qui aidera l'industrie à créer des installations et des aéroports centraux de classe mondiale.

Dans le budget de 2010, l'ACSTA avait obtenu un financement permanent, qui toutefois ne tenait pas compte de l'augmentation du volume de passagers ou des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, si bien que la capacité d'acquisition d'heures de services de contrôle de l'ACSTA a diminué. Cette baisse du pouvoir d'achat se répercute sur le rendement relatif au temps d'attente. Afin de stabiliser le niveau de service relatif au temps d'attente, l'ACSTA a obtenu, dans les trois derniers budgets fédéraux, du financement supplémentaire d'un an, y compris dans le budget de 2017, afin de permettre à l'organisation d'atteindre un objectif de niveau de service selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux points de contrôle aux aéroports les plus occupés du Canada.

En 2017-2018, l'ACSTA collaborera avec Transports Canada à l'établissement d'une stratégie de financement des opérations de contrôle à long terme afin d'alléger les pressions relatives au temps d'attente.

ACSTA Plus

La nature évolutive de la sûreté de l'aviation exige que l'ACSTA s'améliore sans cesse par l'innovation et l'adaptation continues, ainsi que par un engagement envers l'excellence du service à la clientèle. ACSTA Plus incarne les trois piliers formant un concept unique visant l'amélioration de l'expérience des passagers, ainsi qu'à maintenir et à améliorer, à terme, l'efficacité en matière de sûreté dans les aéroports du Canada.

L'ACSTA a créé le concept de contrôle ACSTA Plus de manière à ce qu'il soit souple, modulaire, évolutif et qu'il puisse s'adapter, dans la mesure du possible, aux besoins propres à chaque point de contrôle. Les niveaux de référence des investissements actuels permettront à l'ACSTA d'entreprendre la mise en œuvre d'ACSTA Plus dans certains aéroports de classe I en fonction de l'espace disponible.

Contrôle des non-passagers amélioré

Dans le budget de 2014, un financement sur trois ans a été accordé afin d'améliorer le programme de CNP et de répondre ainsi aux exigences de Transports Canada. Le financement prenant fin le 31 mars 2017, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada afin d'obtenir des fonds en vue des prochaines années. Dans le budget de 2017, l'ACSTA a obtenu une année de financement, qui lui permettra de reconduire le programme de CNP amélioré. L'ACSTA pourra ainsi satisfaire à la norme de l'OACI et garantir que le Canada respecte ses obligations internationales en 2017-2018.

L'ACSTA poursuivra la collaboration avec Transports Canada et d'autres intervenants afin de consolider les réalisations des trois dernières années et de mettre au point une stratégie visant à obtenir du financement à long terme pour le programme de CNP amélioré.

Recouvrement des coûts

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu, en octobre 2014, une entente sur la mise à l'essai d'une voie de contrôle supplémentaire avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA), qui a permis à la GTAA d'acquérir

des services de contrôle additionnels sous forme de voies de contrôle supplémentaires dotées de quatre agents de contrôle sans avoir à acquérir d'autres capacités de contrôle. Le projet pilote a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2018.

De plus, avec le soutien de Transports Canada, l'administration de l'aéroport international de Vancouver a reçu, en mai 2017, l'autorisation d'acheter des heures de CPE supplémentaires de l'ACSTA afin d'atténuer l'incidence des temps d'attente sur les volumes de passagers plus élevés prévus en 2017-2018. Comme c'est le cas de l'essai mené avec la GTAA, cette entente est conforme à l'intention du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, que le ministre des Transports a déposé le 16 mai 2017 et qui met en place un cadre permanent pour les dispositions de recouvrement des coûts. L'ACSTA travaille actuellement avec l'administration aéroportuaire en vue de finaliser l'entente.

Le 28 juillet 2015, le gouvernement du Canada a annoncé de nouvelles dispositions réglementaires visant à permettre aux aéroports qui n'ont pas accès aux services de contrôle de sûreté de transport aérien de l'ACSTA d'y avoir recours selon un principe de recouvrement des coûts. Transports Canada a évalué plusieurs mécanismes permettant aux petits aéroports non désignés d'obtenir des services de contrôle de sûreté de transport aérien de l'ACSTA selon un principe de recouvrement des coûts et a déterminé que la désignation administrative est la manière la plus efficace et la plus souple de mettre en œuvre ce projet pilote. L'ACSTA continue à collaborer avec Transports Canada et les aéroports intéressés pour trouver une solution réalisable.



GOUVERNANCE D'ENTREPRISE



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

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

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

- ▶ rédiger, modifier ou abroger les règlements administratifs (*Loi sur la gestion des finances publiques*, art.114);
- ▶ approuver le plan d'entreprise de l'ACSTA aux fins de recommandation au ministre;
- ▶ surveiller le rendement organisationnel;
- ▶ approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement (*Loi sur l'ACSTA*, art.17);
- ▶ veiller à ce que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA soient définis et que les systèmes de gestion de ces risques soient en place;
- ▶ examiner et approuver le plan de relève de la direction à l'intention de la haute direction;
- ▶ veiller à la concrétisation du mandat de la société;
- ▶ établir l'orientation stratégique de la société dans son plan d'entreprise annuel et protéger ses ressources en approuvant les rapports annuels et des budgets d'investissement et de fonctionnement et les nouvelles propositions importantes de projet.

EN DATE DU 31 MARS 2017, LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ACSTA COMPRENAIT :

- Peter Wallis, vice-président
- Paul Benoit
- Melissa Coulson
- Jean-Marc Dufour
- Patricia Kennedy
- Dora Koop
- William Restall
- Allan Rowe
- Raf Souccar
- Poste vacant
- Poste vacant

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

En 2016-2017, le Conseil d'administration a continué de superviser l'orientation stratégique de l'ACSTA en surveillant le rendement opérationnel et financier de l'organisation et la conformité à son plan d'entreprise, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration a fourni une orientation à la haute direction de l'ACSTA relativement aux principaux risques auxquels l'organisation est confrontée, et a exercé une surveillance active des pratiques de gouvernance de l'ACSTA. Le Conseil d'administration a également surveillé les activités de programme clés afin de promouvoir un contrôle des passagers efficient et efficace. Les trois comités permanents aident le Conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités : le Comité d'audit, le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite et le Comité de stratégie.

RÉUNION PUBLIQUE ANNUELLE

Le 19 décembre 2016, l'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle. À l'occasion de cette réunion, Peter Wallis, vice-président du Conseil d'administration de l'ACSTA, a exprimé sa gratitude au président sortant, Lloyd McCoomb, pour sa contribution à l'ACSTA et au Conseil d'administration. Il a également souligné les réalisations de l'ACSTA en 2016, dont la mise en œuvre d'ACSTA Plus et le renouvellement des *Ententes de services de contrôle aux aéroports* avec les fournisseurs de services de contrôle pour une période de cinq ans. Cliquez [ici](#) pour voir une vidéo de la réunion.

Angus Watt, président et chef de la direction de l'ACSTA, a discuté des réalisations du dernier exercice, y compris des améliorations au contrôle des non-passagers, des progrès relatifs à la recapitalisation des appareils de contrôle des bagages enregistrés et des ajouts au programme des voyageurs dignes de confiance.

Une vidéo de la réunion, y compris les discours du vice-président du Conseil d'administration et du président et chef de la direction, a été publiée sur le site Web de l'ACSTA. Le public a été invité à envoyer des questions et des commentaires par courriel.

RÉMUNÉRATION

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 engagés par les membres, notamment pour les déplacements, l'hébergement et les repas, dans le cadre de leurs fonctions. Ces frais sont affichés chaque trimestre sur le site Web de l'ACSTA.

Membre du Conseil d'administration	Honoraires	Indemnité journalière	Rémunération totale
Lloyd McCoomb (président) <i>*Son mandat a pris fin le 4 octobre 2016</i>	5 483 \$	8 190 \$	13 673 \$
Peter Wallis (vice-président)	8 100 \$	15 765 \$	23 865 \$
Paul Benoit	5 400 \$	12 480 \$	17 880 \$
Melissa Coulson	5 400 \$	8 970 \$	14 375 \$
Jean-Marc Dufour	5 400 \$	11 115 \$	16 515 \$
Patricia Kennedy	5 400 \$	12 675 \$	18 075 \$
Dora Koop	5 400 \$	10 725 \$	16 125 \$
William Restall	5 400 \$	14 820 \$	20 220 \$
Allan Rowe	5 400 \$	11 895 \$	17 295 \$
Raf Souccar	5 400 \$	9 945 \$	15 345 \$
Poste vacant	-	-	-
Poste vacant	-	-	-

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 173 363 \$ en 2016-2017 comparativement à 176 852 \$ en 2015-2016.

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 d'administration	Réunions du Conseil d'administration	Réunions des comités		
		Gouvernance, ressources humaines et régime de retraite (GRHRR)	Audit	Stratégie
Lloyd McCoomb (président) ¹	4/4	2/2	3/3	2/2
Peter Wallis (vice-président) ⁴	9/9	3/3	7/7	4/4
Paul Benoit ^{5 et 6}	8/9	4/4	2/3	4/4
Melissa Coulson ⁵	9/9	3/3	7/7	1/1
Jean-Marc Dufour ⁵	9/9	4/4	3/3	2/2
Patricia Kennedy ⁵	9/9	3/3	7/7	4/4
Dora Koop ^{2 et 5}	9/9	4/4	7/7	1/1
William Restall ^{2 et 5}	9/9	4/4	3/3	4/4
Allan Rowe ^{3 et 5}	9/9	2/2	7/7	4/4
Raf Souccar ⁵	9/9	4/4	3/3	4/4
Poste vacant	-	-	-	-
Poste vacant	-	-	-	-

¹ Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration (son mandat a pris fin le 3 octobre 2016)

² Président du Comité de gouvernance, des ressources humaines et des régimes de retraite (Bill Restall a remplacé Dora Koop à la présidence du comité GRHRR le 1^{er} août 2016)

³ Président du Comité d'audit

⁴ Président du Comité de stratégie et membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration depuis le 4 octobre 2016

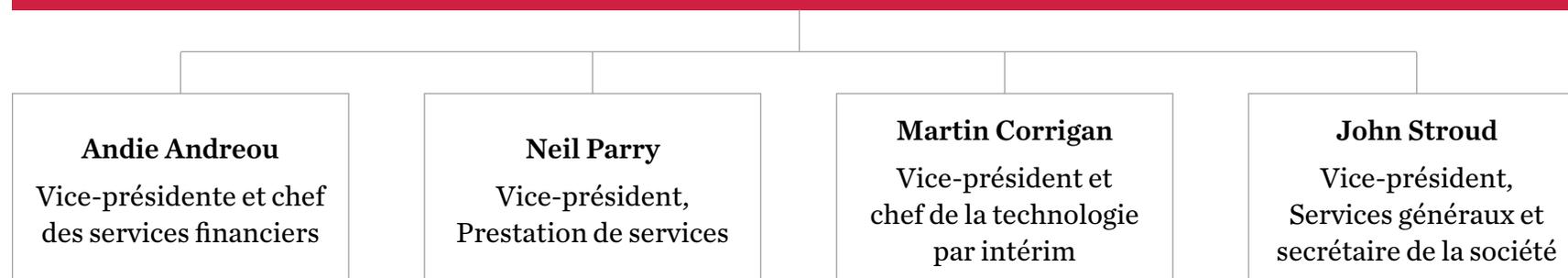
⁵ Administrateur qui s'est préparé et a assisté à une réunion ou à une téléconférence supplémentaire liée à des activités au-delà de ses responsabilités à l'égard d'un comité permanent. Présence possible à titre d'observateur

⁶ Membres du conseil d'administration dans l'impossibilité de participer à la téléconférence trimestrielle et à l'appel subséquent du Conseil d'administration, le 23 août 2016

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION DE L'ACSTA

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

Michael Saunders, Président et chef de la direction



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



DIVULGATION

RAPPORT SUR LES EXIGENCES DE LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES POUR L'ACSTA

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

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

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

En 2015-2016, l'ACSTA a travaillé en collaboration avec le Commissariat aux langues officielles (CLO), qui a effectué une vérification de ses services au public voyageur aux points de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés du Canada. Le rapport du CLO, contenant quinze recommandations, a été publié en mars 2017. La commissaire aux langues officielles par intérim a félicité l'ACSTA pour sa détermination à respecter ses obligations linguistiques à l'égard du public voyageur. Il importe de souligner que l'ACSTA a contrôlé près de 60 millions de passagers pendant la période visée par le rapport et qu'elle a reçu 32 plaintes.

Afin de répondre aux recommandations du CLO, l'ACSTA a mis au point un plan d'action et elle collaborera étroitement avec le Commissariat au cours des 18 à 24 prochains mois pour promouvoir la prestation de services bilingues au public voyageur tout en protégeant le public en effectuant des contrôles efficaces et efficaces des voyageurs aériens et de leurs effets personnels.

L'ACSTA est également résolue à promouvoir un milieu de travail bilingue. À l'instar des années précédentes, l'ACSTA a tenu en 2016-2017 diverses activités pour souligner *Les Rendez-vous de la Francophonie*, la Journée internationale de la Francophonie et la *Journée de la dualité linguistique*.

On a rappelé aux employés de l'ACSTA de partout au pays que la promotion d'une culture bilingue et inclusive au travail est un effort d'équipe. Ils ont été encouragés à célébrer la langue et la culture françaises par diverses initiatives, y compris des activités de mobilisation et l'enrichissement culturel.

RAPPORT SUR LES DEMANDES EN VERTU DE LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION ET DE LA LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

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

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire à leurs exigences.

Du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017, l'ACSTA a reçu 45 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les sept demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA devait répondre à 52 demandes. Par rapport à l'année précédente, le nombre de pages traitées a augmenté de 6 467 pages, soit une augmentation de 274 %.

En outre, l'ACSTA a reçu 56 demandes informelles présentées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* visant des documents d'information publiés antérieurement.

L'ACSTA a par ailleurs reçu 10 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* d'autres ministères fédéraux (à propos de renseignements sur l'ACSTA contenus dans des documents qu'examinaient ces ministères).

Au cours de la même période, l'ACSTA a reçu 10 demandes en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, qui ont toutes été traitées au cours de l'exercice.

Au cours de la période visée par le présent rapport, la formation liée à l'AIIPRP a été offerte à 69 participants dans le cadre de 11 séances. Une séance spéciale de formation sur divers sujets a aussi été offerte à des personnes dans l'ensemble de l'organisation.



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

L'ACSTA produit et transmet un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. Afin d'aider à déterminer et à éliminer les obstacles à l'équité en matière d'emploi et de promouvoir une culture d'inclusion et de diversité, l'ACSTA a mis à jour son plan triennal d'équité en matière d'emploi et elle établira un cadre de diversité et d'inclusion en 2017-2018.

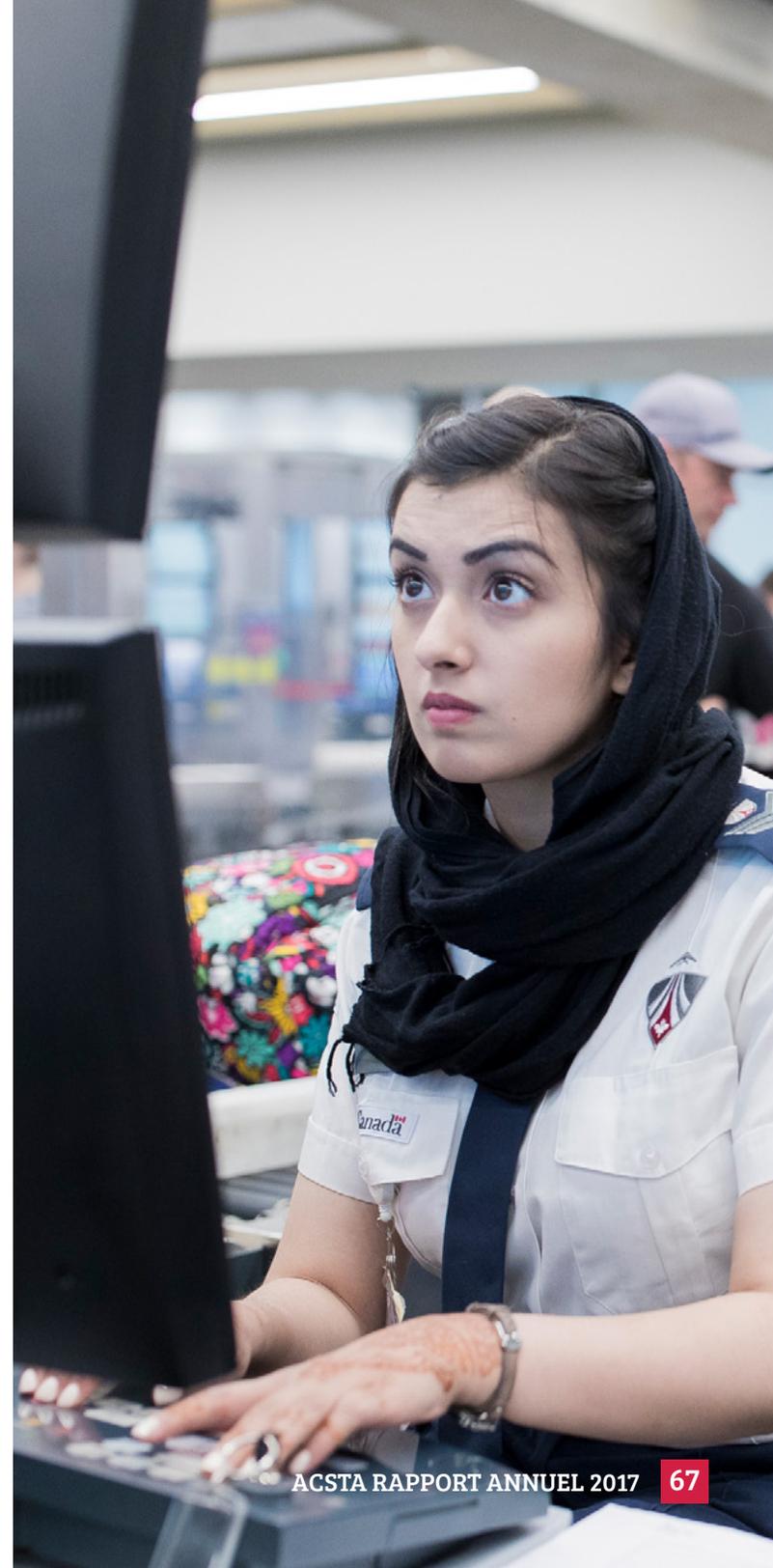
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

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

Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (LPFDAR), qui s'inscrit dans le cadre de l'engagement permanent du gouvernement du Canada à élaborer et à maintenir une culture d'intégrité dans l'ensemble de la fonction publique fédérale. L'ACSTA s'efforce 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 sur toute activité de sensibilisation entreprise au cours de l'année pour informer les employés à propos de la LPFDAR et des mécanismes à leur disposition pour divulguer des actes répréhensibles. En 2016-2017, aucune allégation n'a été transmise à l'ACSTA concernant des actes répréhensibles, des requêtes ou des divulgations en vertu de la LPFDAR.





RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2017. 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 2017, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et à jour au 8 juin 2017, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

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

Caractère significatif

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

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Perspectives économiques

La croissance économique mondiale a diminué, passant de 3,3 %¹ en 2015 à un taux estimé de 2,9 % en 2016. Elle devrait progresser à 3,3 % en 2017, à 3,4 % en 2018 et à 3,5 % en 2019. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 1,4 % en 2016 et devrait passer à 2,6 % en 2017, à 1,9 % en 2018 et à 1,8 % en 2019².

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

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après de récentes projections, le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmentera de 4,1 % en 2017 par rapport à 2016, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir³.

Les prévisions du nombre de passagers s'appuient sur une croissance annuelle moyenne à l'échelle nationale. Toutefois, la croissance n'est pas la même dans tous les aéroports. Les fluctuations du nombre de passagers s'observent en grande partie dans certaines régions ou certains aéroports, sans beaucoup de préavis, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux

services par les transporteurs aériens. Pour l'ACSTA, une variation du nombre de passagers peut souvent se traduire par une demande accrue ou immédiate du nombre d'heures de contrôle et une augmentation de ses charges d'exploitation. Pour faire face aux fluctuations éventuelles du nombre de passagers, l'ACSTA suit de près le nombre d'heures de contrôle achetées dans chaque aéroport. L'ACSTA collabore aussi étroitement avec ses partenaires du secteur à régler des questions d'ordre opérationnel, comme les horaires des vols, l'espace disponible et les caractéristiques d'arrivée des passagers, afin de contribuer à trouver une solution à tout problème potentiel lié à un afflux important de passagers.

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

Risque de change

Le dollar canadien a montré une certaine stabilité par rapport à la devise américaine en 2016-2017 comparativement à l'exercice précédent. Le taux de change moyen entre les dollars canadien et américain était de 1,31⁴, malgré les taux nettement plus volatiles en 2015-2016. Cependant, les prévisions économiques laissent entrevoir un fléchissement du dollar canadien dans la deuxième moitié de 2017 et une reprise vers la fin de l'année qui devrait se poursuivre en 2018.

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

² Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2017.

³ SNC Lavalin Inc. *January 2017 Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*.

⁴ Banque du Canada, *Moyennes mensuelles des taux de changes – dix dernières années*.

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

FINANCEMENT PUBLIC

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

Les niveaux permanents de financement des activités d'exploitation accordé à l'ACSTA ne comblent pas l'augmentation annuelle des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Par conséquent, le pouvoir d'achat de l'ACSTA pour l'acquisition d'heures de contrôle continue de diminuer. De plus, le financement permanent de l'ACSTA n'est pas ajusté en fonction de l'augmentation du nombre de passagers. Sans financement supplémentaire, l'ACSTA ne sera pas en mesure de maintenir le même niveau de service d'une année

à l'autre. L'objectif en matière de niveau de service relatif au temps d'attente consiste à contrôler 85 % des passagers en 15 minutes ou moins aux huit aéroports les plus occupés du Canada. Ces dernières années, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada en vue d'obtenir un financement à long terme pour atténuer les pressions financières.

Au cours des deux dernières années, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada des fonds supplémentaires pour une année, afin d'atteindre son objectif en matière de niveau de service relatif au temps d'attente, en attendant une solution de financement à long terme. L'ACSTA a reçu des fonds supplémentaires de 26,8 M\$ en 2015-2016 et de 29,0 M\$ en 2016-2017. Le financement reçu en 2016-2017 a aussi permis de mettre en œuvre l'initiative de contrôle unique de sûreté et de répondre aux exigences de contrôle associées aux plans de développement économique des aéroports. L'objectif de l'initiative de contrôle unique de sûreté, annoncée par le gouvernement du Canada le 29 février 2016, est de simplifier et d'accélérer les transits au Canada des vols en provenance de l'Europe et des États-Unis. Le gouvernement du Canada a accordé à l'ACSTA des fonds supplémentaires de 44,2 M\$ pour le CPE, ce qui permettra de maintenir le niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel 85 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins en 2017-2018.

De plus, le budget de 2014 accordait à l'ACSTA des fonds additionnels pour la période triennale comprise entre 2014-2015 et 2016-2017, afin qu'elle mette en œuvre le programme de CNP amélioré pour se conformer aux exigences de TC. Dans le budget de 2017, des fonds additionnels de 131,9 M\$ pour un an ont été accordés à l'ACSTA afin qu'elle poursuive l'exécution de ce programme en 2017-2018.

L'ACSTA continue de collaborer avec TC à l'élaboration de stratégies à long terme pour le financement à prévoir au regard des augmentations non financées du nombre de passagers et des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, et pour le programme de CNP.

RECouvreMENT DES COÛTS

En plus de fournir du financement provisoire pour les programmes de CPE et de CNP, en attente de proposer des solutions de financement à long terme, le gouvernement du Canada examine les possibilités de fournir des services de contrôle selon le principe du recouvrement des coûts.

En octobre 2014, avec le soutien de TC, l'ACSTA a conclu une entente d'essai du contrôle supplémentaire avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) en vertu de laquelle la GTAA peut acheter des services de contrôle supplémentaires selon le principe du recouvrement des coûts. Cette entente est reconduite annuellement et vient à échéance le 31 mars 2018.

En mai 2017, avec le soutien de Transports Canada, l'ACSTA a procédé à l'élaboration d'une entente de recouvrement des coûts pour la prestation de services de contrôle supplémentaires avec l'administration de l'aéroport international de Vancouver. Cette entente d'essai est de nature semblable à l'entente conclue avec la GTAA.

De plus, le gouvernement du Canada a annoncé, en juillet 2015, de nouveaux règlements permettant aux aéroports qui n'avaient pas accès aux services de contrôle de l'ACSTA d'obtenir de tels services selon le principe du recouvrement des coûts. L'ACSTA continue de collaborer avec TC et les aéroports intéressés pour trouver une solution réalisable.

CONTRÔLES INTERNES

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

État du résultat global

La présente partie du rapport décrit les écarts importants constatés à l'état du résultat global de l'exercice 2016-2017 par rapport à 2015-2016.

Points saillants financiers – État du résultat global				
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	<i>2016-2017</i>	<i>2015-2016</i>	<i>Écart \$</i>	<i>Écart %</i>
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	505 776 \$	442 348 \$	63 428 \$	14,3 %
Exploitation et entretien du matériel	41 643	42 790	(1 147)	(2,7 %)
Soutien des programmes et services généraux	81 329	81 834	(505)	(0,6 %)
Amortissement	52 951	54 084	(1 133)	(2,1 %)
Total des charges	681 699	621 056	60 643	9,8 %
Autres charges	4 095	3 114	981	31,5 %
Performance financière avant les revenus et le financement public	685 794	624 170	61 624	9,9 %
Revenus	7 368	4 741	2 627	55,4 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	616 371	556 407	59 964	10,8 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	56 786	55 504	1 282	2,3 %
Total du financement public	673 157	611 911	61 246	10,0 %
Performance financière	(5 269) \$	(7 518) \$	2 249 \$	29,9 %
Autres éléments du résultat global	21 528	(5 060)	26 588	525,5 %
Résultat global total	16 259 \$	(12 578) \$	28 837 \$	229,3 %

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par type de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 11 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2017.

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA. De fait, ils constituent approximativement 79,1 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2016-2017. Il s'agit de paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle ainsi que pour la formation et les besoins d'apprentissage récurrent qui s'imposent pour les agents. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend du nombre de passagers ainsi que des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant des menaces évolutives et des incidents de sûreté qui surviennent. Des changements à la réglementation entraînent souvent des changements aux 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 contiennent également un programme de performance en vertu duquel des primes de rendement sont versées aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement qui y sont précisés.

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 63,4 M\$ (14,3 %) en 2016-2017. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre plus élevé d'heures de contrôle achetées pour un coût différentiel total approximatif de 45,7 M\$. L'augmentation du nombre des heures de contrôle achetées est attribuable principalement à une intensification de la couverture du contrôle des véhicules à une présence en tout temps dans les aéroports du Canada sur lesquels pèsent les risques les plus élevés, dans le cadre du programme de CNP amélioré. Elle est aussi attribuable à l'activité de contrôle supplémentaire du CPE découlant des changements aux exigences opérationnelles de certains aéroports, du volume croissant des passagers et de l'essai de la GTAA.

L'augmentation du coût des services de contrôle et des coûts connexes est également attribuable aux augmentations annuelles des taux de facturation, pour un coût différentiel total d'environ 12,2 M\$. L'écart résiduel s'explique essentiellement par les augmentations liées au programme des primes de rendement des fournisseurs de services de contrôle et les coûts des uniformes et autres coûts connexes.

Exploitation et entretien du matériel

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

Les charges d'exploitation et d'entretien du matériel ont diminué de 1,1 M\$ (2,7 %) en 2016-2017. La diminution s'explique principalement par des économies de 5,3 M\$ découlant de la fin des ententes de financement des services d'entretien et de soutien des convoyeurs aux huit aéroports les plus occupés du Canada, en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2015. La diminution s'explique également par la diminution de la dépréciation des stocks de pièces de rechange pour un montant total de 1,2 M\$. Ces diminutions sont en partie compensées par des coûts additionnels de 5,4 M\$ associés d'une part à l'entretien du matériel du SDE qui n'est plus sous garantie ou qui arrive à la fin de sa durée d'utilité et d'autre part au financement de diverses initiatives, notamment la reconfiguration des points de CPE et le déplacement du matériel de SDE en vue de répondre à des nécessités opérationnelles.

Soutien des programmes et services généraux

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux représentent les coûts engagés pour l'exécution des activités dont l'ACSTA doit s'acquitter et pour son infrastructure d'entreprise. Ces coûts sont principalement constitués des salaires et avantages des employés, de la location des locaux à l'administration centrale et dans les régions, des services professionnels, et des dépenses administratives et informatiques.

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux sont comparables à celles de l'exercice précédent.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles est comptabilisé selon la

méthode de l'amortissement linéaire calculé sur la durée d'utilité des immobilisations.

L'amortissement a diminué de 1,1 M\$ (2,1 %) en 2016-2017. La diminution est principalement attribuable au fait que du matériel de CBE s'est trouvé complètement amorti au cours de l'exercice. Ce matériel est remplacé selon le programme pluriannuel de gestion du cycle de vie du CBE. La diminution s'explique également par les changements de la durée d'utilité estimée du matériel touché par le programme de gestion du cycle de vie du système de CBE. La diminution est en partie compensée par la mise en service de nouveau matériel de CBE et de CNP.

Autres charges

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

Les autres charges ont augmenté de 1,0 M\$ (31,5 %) en 2016-2017. L'augmentation est surtout due à une perte de valeur subie au cours de l'exercice pour du matériel de contrôle qui ne répond plus aux normes de TC et à la radiation des immobilisations qui ont été mises hors service suite à l'installation du nouveau matériel. Cette augmentation a été partiellement compensée par des pertes de change liées aux opérations libellées en dollars américains moins élevées à cause de la stabilisation du taux de change au cours de l'exercice ainsi que par un gain sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés.

Revenus

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

Les revenus ont augmenté de 2,6 M\$ (55,4 %) en 2016-2017. La majorité de cette augmentation est attribuable aux revenus générés par l'achat par la GTAA d'un plus grand nombre d'heures services de contrôle supplémentaires.

Financement public

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

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 60,0 M\$ (10,8 %) en 2016-2017. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes exposée plus haut. Cette augmentation est partiellement compensée par une hausse des revenus et une baisse des coûts d'exploitation et d'entretien du matériel, exposée plus haut.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 1,3 M\$ (2,3 %) en 2016-2017. L'augmentation s'explique par la hausse des charges au titre de perte de valeur et des radiations, en partie compensée par une baisse de l'amortissement.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués de gains (pertes) actuariels nets associés aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. Le gain net de 21,5 M\$ pour 2016-2017 s'explique en grande partie par un gain de réévaluation de 11,9 M\$ résultant du rendement des actifs des régimes plus élevé que le taux posé en hypothèse par l'ACSTA. Le gain net comprend aussi un gain de réévaluation de 9,6 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies en raison des gains réalisés à la révision des hypothèses démographiques (surtout pour la retraite) et les rajustements fondés sur l'expérience depuis le 31 mars 2016.

En 2015-2016, la perte nette de 5,1 M\$ était attribuable à une perte de réévaluation de 11,8 M\$ causée par un rendement des actifs des régimes plus faible que le taux qui avait été posé en hypothèse par l'ACSTA. Cette perte a été partiellement compensée par un gain de réévaluation net de 6,7 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies causé par une diminution de 50 points de base du taux d'augmentation à long terme des salaires et une diminution de 25 points de base du taux d'actualisation depuis le 31 mars 2016.

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

Liquidités et ressources en capital

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA repose sur les crédits parlementaires octroyés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations et régler les obligations financières au moment où elles deviennent exigibles. Pour déterminer le montant de trésorerie nécessaire en vue de combler ses besoins de financement pour l'exercice clos le 31 mars 2017, l'ACSTA a tenu 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			
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	<i>31 mars 2017</i>	<i>31 mars 2016</i>	<i>Écart \$</i>
Trésorerie	36 267 \$	11 227 \$	25 040 \$
Clients et autres débiteurs	96 739	88 039	8 700
Fournisseurs et autres créditeurs	(132 071)	(98 356)	(33 715)
Partie courante des provisions	-	(711)	711
Retenues sur contrats de construction	(935)	(199)	(736)

La trésorerie a augmenté de 25,0 M\$ en raison surtout du moment auquel les fonds du gouvernement du Canada ont été reçus. Cette augmentation a été en partie compensée en raison du moment où les paiements aux fournisseurs pour l'achat de biens et de services ont été effectués. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 8,7 M\$ principalement en raison de la hausse du montant des crédits parlementaires à recevoir, partiellement compensée par une diminution des débiteurs relatifs aux taxes à la consommation. Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 33,7 M\$ à cause du nombre plus élevé, par rapport à l'an dernier, de factures à payer pour l'achat d'immobilisations et les services de contrôle.

Dépenses en immobilisations

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

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

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 70,5 % du total de l'actif au 31 mars 2017. En 2016-2017, les dépenses en immobilisations ont totalisé 107,8 M\$. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE, suivi d'un résumé des grands projets d'immobilisations entrepris au cours de l'exercice.

Acquisitions d'immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2016-2017	2015-2016	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	100 547 \$	89 551 \$	10 996 \$
Matériel non lié aux SDE ¹	7 274	9 365	(2 091)
Total des acquisitions d'immobilisations	107 821 \$	98 916 \$	8 905 \$

¹ Les acquisitions d'immobilisations non liées aux SDE ne comprennent pas une addition hors trésorerie de 9 \$ en 2016-2017 (464 \$ en 2015-2016) relativement aux améliorations locatives.

Projets d'immobilisations au titre du matériel lié aux SDE :

- ▶ Déploiement en continu du système de CBE à trois niveaux doté de la technologie de tomodensitométrie (TDM) dans les aéroports les plus occupés du Canada en appui au programme de recapitalisation du CBE
- ▶ Mise en place de voies de CPE additionnelles et d'un point de contrôle ACSTA Plus complet à l'aéroport international de Calgary
- ▶ Remplacement des appareils de radioscopie et de détection de traces d'explosifs dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie.

Projets d'immobilisations au titre du matériel non lié aux SDE :

- ▶ Achat et mise en place de l'infrastructure de réseau et de systèmes aux points d'accès des véhicules dans le cadre du programme de CNP amélioré
- ▶ Début de la gestion du cycle de vie du système de gestion de l'apprentissage de l'ACSTA utilisé surtout pour la formation et l'apprentissage récurrent des agents de contrôle au sujet des procédures de contrôle.

Avantages du personnel

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

Avantages du personnel					
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2017		31 mars 2016		Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	19 042	\$	4 424	\$	14 618 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(24 292)		(25 369)		1 077
Passif net au titre des avantages du personnel	(5 250)	\$	(20 945)	\$	15 695 \$

Au 31 mars 2017, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position nette de capitalisation pour le RRE et le RRS de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actualisée du passif au titre des prestations définies constituées dans le cadre de l'ARPD.

L'actuaire indépendant de l'ACSTA détermine la situation nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La situation nette varie annuellement en raison de divers facteurs, notamment le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le nombre de participants aux régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, le nombre moyen d'années de services qui restent aux salariés actifs, le rendement des actifs des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la situation nette des régimes sont présentées à la note 10 des états financiers annuels audités.

L'augmentation de l'actif de 14,6 M\$ est surtout attribuable à un gain de réévaluation de 17,6 M\$ du RRE et du RRS de l'ACSTA, en partie compensée par des coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 3,0 M\$ les cotisations de l'ACSTA. La diminution de l'obligation de 1,1 M\$ est attribuable à un gain de réévaluation de 3,9 M\$, en partie compensée par des coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 2,8 M\$ les cotisations de l'ACSTA à l'ARPD de l'ACSTA.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Les activités de l'ACSTA sont financées grâce aux crédits parlementaires versés par le gouvernement du Canada. Le montant des crédits parlementaires utilisés est comptabilisé selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée ».

Charges d'exploitation

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre les charges d'exploitation comptabilisées selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés au titre des charges d'exploitation :

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation			
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	2016-2017	2015-2016	Écart \$
Performance financière avant les revenus et le financement public	685 794 \$	624 170 \$	61 624 \$
Revenus	(7 368)	(4 741)	(2 627)
Performance financière avant le financement public	678 426	619 429	58 997
Charges sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(52 951)	(54 084)	1 133
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(5 833)	(7 796)	1 963
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	(1 934)	(292)	(1 642)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 271)	(564)	(707)
Perte sur sorties d'immobilisations corporelles	(657)	(526)	(131)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ²	(44)	(39)	(5)
Variation de la juste valeur des instruments financiers désignés à la juste valeur par le biais du résultat net	331	-	331
Avantages incitatifs à la location différés dans la performance financière ³	304	279	25
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	616 371 \$	556 407 \$	59 964 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁴	(446)	(1 674)	1 228
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	615 925 \$	554 733 \$	61 192 \$

¹ Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état du résultat global, conformément aux IFRS. L'élément de rapprochement représente la différence entre les paiements pour les avantages du personnel et la charge correspondante qui doit être comptabilisée selon les IFRS.

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

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

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

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2016-2017 et le budget des dépenses d'exploitation tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2016-2017 à 2020-2021* :

Rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et le plan d'entreprise						
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	<i>2016-2017</i>	<i>Ajustements non-monétaires</i>	<i>Crédits parlementaires utilisés 2016-2017</i>	<i>Budget du plan d'entreprise 2016-2017</i>	<i>Écart \$</i>	<i>Écart %</i>
Charges d'exploitation						
Services de contrôle et autres coûts connexes	505 776 \$	299 \$	506 075 \$	496 527 \$	9 548 \$	1,9 %
Exploitation et entretien du matériel	41 643	(828)	40 815	39 994	821	2,1 %
Soutien des programmes et services généraux	81 329	(5 490)	75 839	80 922	(5 083)	(6,3 %)
Amortissement	52 951	(52 951)	-	-	-	-
Autres charges	4 095	(3 531)	564	-	564	-
Revenus	(7 368)	-	(7 368)	-	(7 368)	-
Total	678 426 \$	(62 501) \$	615 925 \$	617 443 \$	(1 518) \$	(0,2 %)

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les services de contrôle et autres coûts connexes ont dépassé de 9,5 M\$ (1,9 %) ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique en partie par l'achat d'un plus grand nombre d'heures de contrôle, totalisant 6,0 M\$, en vue d'appuyer l'essai de recouvrement des coûts de la GTAA. L'écart s'explique aussi par l'achat d'heures de CPE et de CBE additionnelles totalisant 12,9 M\$ pour répondre aux besoins découlant des volumes grandissants de passagers et à d'autres

besoins opérationnels. Afin de compenser cette augmentation et s'acquitter de son mandat de la manière la plus efficiente et la plus efficace possible, l'ACSTA a redistribué 7,4 M\$ de son budget d'heures de contrôle entre les programmes. Elle a ainsi été en mesure d'atteindre le niveau de service relatif au temps d'attente ciblé en dépit des volumes de passagers croissants, de gérer les besoins opérationnels grandissants et de réussir le passage à une solution complète pour le contrôle des véhicules dans le cadre du programme de CNP amélioré.

Exploitation et entretien du matériel

Les coûts de l'exploitation et de l'entretien du matériel ont dépassé de 0,8 M\$ (2,1 %) ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique en grande partie par la hausse des coûts d'entretien du matériel due au remplacement tardif du matériel de SDE, l'augmentation des achats de pièces de rechange pour le matériel de SDE et les coûts additionnels associés à la mise en service d'une nouvelle plateforme de radioscopie à certains aéroports.

Soutien des programmes et services généraux

Les coûts du soutien des programmes et des services généraux ont été de 5,1 M\$ (6,3 %) inférieurs à ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique principalement par la baisse des frais relatifs aux employés de 2,4 M\$ résultant d'une baisse des paiements de l'exercice liés aux régimes de retraites et à la baisse du nombre de postes dotés due à des embauches tardives. Enfin, l'écart est également attribuable aux coûts liés aux installations à l'administration centrale moins élevés et à la baisse des services professionnels requis, l'ACSTA étant résolue à faire preuve de prudence budgétaire à l'égard des dépenses de l'organisation.

Autres charges

Les autres charges ont dépassé de 0,6 M\$ ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart est dû en grande partie à la perte de change. Le budget du plan d'entreprise ne comprend pas les pertes de change, l'effet du change étant inclus directement dans les dépenses des activités de programmes. Le budget est préparé à partir des meilleures estimations possible que fait la direction des taux de change qui seront en vigueur au moment où les achats prévus en monnaie étrangère seront effectués.

Revenus

Les revenus ont été de 7,4 M\$ plus élevés que ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart vient principalement des revenus de 6,8 M\$ générés par l'achat d'heures de contrôle supplémentaires de la GTAA. L'ACSTA renouvelle l'entente d'essai avec la GTAA sur une base annuelle depuis ses débuts en fonction de l'aide accordée par Transports Canada. Cependant, comme son étendue était incertaine pour l'exercice considéré au moment de l'élaboration du plan d'entreprise, l'entente d'essai n'a pas été prise en compte au moment de la planification. Comme ce projet est exécuté sur le principe du recouvrement de coûts, l'exclusion de ce revenu et des dépenses connexes n'a pas d'effet net sur les crédits parlementaires.

Dépenses en immobilisations

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

Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations			
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	2016-2017	2015-2016	Écart \$
Matériel lié aux SDE	100 547 \$	89 551 \$	10 996 \$
Matériel non lié aux SDE	7 274	9 365	(2 091)
Total des acquisitions d'immobilisations	107 821 \$	98 916 \$	8 905 \$
Produits de la sortie d'immobilisations	(12)	(44)	32
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	107 809 \$	98 872 \$	8 937 \$

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2016-2017 au budget en capital présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2016-2017 à 2020-2021* :

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le plan d'entreprise							
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	Crédits utilisés 2016-2017	Budget du plan d'entreprise 2016-2017	Demande de report des crédits pour immo- bilisations approuvée	Demande de report des crédits pour immo- bilisations en suspens	Budget d'immobi- lisations révisé 2016-2017	Écart \$	Écart %
Matériel lié aux SDE							
Matériel de CPE et intégration	16 805 \$	18 602 \$	- \$	(4 409) \$	14 193 \$	2 612 \$	18,4 %
Matériel de CBE et intégration	82 089	123 298	(11 415)	(26 373)	85 510	(3 421)	(4,0 %)
Matériel de CNP et intégration	1 653	3 911	-	(2 279)	1 632	21	1,3 %
Total du matériel lié aux SDE	100 547 \$	145 811 \$	(11 415) \$	(33 061) \$	101 335 \$	(788) \$	(0,8 %)
Matériel non lié aux SDE	7 274	7 634	-	(610)	7 024	250	3,6 %
Total des acquisitions d'immobilisations	107 821 \$	153 445 \$	(11 415) \$	(33 671) \$	108 359 \$	(538) \$	(0,5 %)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	(12)	-	-	-	-	(12)	-
Total	107 809 \$	153 445 \$	(11 415) \$	(33 671) \$	108 359 \$	(550) \$	(0,5 %)

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les dépenses en immobilisations en 2016-2017 ont totalisé 107,8 M\$, comparativement au montant de 153,4 M\$ prévu dans le budget du *Résumé du plan d'entreprise 2016-2017 à 2020-2021*. Le report des fonds en capital total de l'ACSTA se chiffre à 45,1 M\$. Au début de 2017, l'ACSTA a reçu l'approbation du gouvernement du Canada au sujet de sa première demande de report de fonds en capital de 11,4 M\$. L'ACSTA collaborera avec Transports Canada pour faire approuver un report additionnel de 33,7 M\$. Après avoir pris en considération les reports de fonds en capital, les fonds périmés de l'ACSTA se sont établis à 0,6 M\$, à cause des dépenses non effectuées dans divers projets de capital pour le matériel lié aux SDE.

Le report total des fonds en capital de 45,1 M\$ s'explique principalement par le retard occasionné dans les projets suivants :

- ▶ Projets d'intégration de CBE (37,3 M\$) – l'achat de matériel et les travaux d'intégration ont été retardés pour que les projets soient en phase avec les plans révisés des projets des aéroports. À mesure que progresse le vaste projet pluriannuel de recapitalisation du CBE, l'ACSTA doit s'adapter aux plans de travail et à la disponibilité des ressources des aéroports touchés. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que des changements soient apportés constamment au plan d'immobilisations étant donné que les projets des aéroports pourraient changer d'une année à l'autre pour diverses raisons qui échappent au contrôle de l'ACSTA.
- ▶ Le lancement à l'échelle nationale de l'ACSTA Plus (3,7 M\$) – L'achat et l'installation de matériel ont été reportés à 2017-2018 en fonction de la disponibilité du matériel chez le fournisseur.
- ▶ Le CNP des véhicules (2,5 M\$) – L'achat du matériel pour le programme de CNP des véhicules a été reporté à 2017-2018 pour qu'il soit en phase avec l'achèvement de la structure permanente de contrôle des véhicules à certains aéroports.



ÉTATS FINANCIERS

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
Exercice clos le 31 mars 2017

B85

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2017

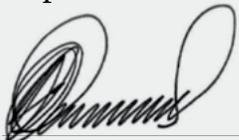
Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). L'intégrité et l'objectivité des données dans ces états financiers relèvent de la responsabilité de la direction. Certaines informations présentées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

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

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

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

Le président et chef de la direction,



Michael Saunders

La vice-présidente et chef des services financiers,



Andie Andreou, CPA, CA

Le 8 juin 2017



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2017, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2017, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Etienne Matte, CPA, CA
Directeur principal

Le 8 juin 2017
Ottawa, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars canadiens)

	<i>Au 31 mars</i>	
	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	36 267 \$	11 227 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	96 739	88 039
Stocks (note 5)	15 729	16 327
Charges payées d'avance	2 996	2 844
Instruments financiers dérivés (note 13)	274	-
	152 005	118 437
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	400 908	351 645
Immobilisations incorporelles (note 7)	8 451	6 753
Avantages du personnel (note 10)	19 042	4 424
Instruments financiers dérivés (note 13)	57	-
	428 458	362 822
Total des actifs	580 463 \$	481 259 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 13)	132 071 \$	98 356 \$
Provisions (note 8)	-	711
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 9)	18 725	19 171
	150 796	118 238
Passifs non courants		
Retenues sur contrats de construction (note 13)	935	199
Avantages incitatifs à la location différés	688	983
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	408 959	357 936
Avantages du personnel (note 10)	24 292	25 369
	434 874	384 487
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(5 207)	(21 466)
Total des passifs et des capitaux propres	580 463 \$	481 259 \$

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 8 juin 2017 :

Le vice-président du Conseil,



Peter Wallis

Le président et chef de la direction,



Michael Saunders

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

	<i>Exercices clos le 31 mars</i>	
	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Charges		
Contrôle préembarquement	363 014 \$	338 924 \$
Contrôle des bagages enregistrés	144 595	145 896
Contrôle des non-passagers	130 792	88 727
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 060	2 986
Services généraux	40 238	44 523
Total des charges (note 11)	681 699	621 056
Autres charges (produits)		
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	1 934	292
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 271	564
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	657	526
Perte de change	551	1 693
Charges financières	13	39
Gain net sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	(331)	-
Total des autres charges	4 095	3 114
Performance financière avant les revenus et le financement public	685 794	624 170
Revenus		
Services de contrôle supplémentaires	6 825	4 105
Produits financiers	482	453
Revenus de location	60	-
Revenus divers	1	183
Total des revenus	7 368	4 741
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 9)	616 371	556 407
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	56 786	55 504
Total du financement public	673 157	611 911
Performance financière	(5 269) \$	(7 518) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluations des régimes à prestations définies (note 10)	21 528	(5 060)
Résultat global total	16 259 \$	(12 578) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers de dollars canadiens)

	<i>Déficit accumulé</i>
Solde au 31 mars 2015	(8 888) \$
Performance financière	(7 518)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluations des régimes à prestations définies (note 10)	(5 060)
Solde au 31 mars 2016	(21 466) \$

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TABLEAU

DES FLUX DE

TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

	<i>Exercices clos le 31 mars</i>	
	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(5 269) \$	(7 518) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 6 et 11)	51 504	52 636
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel (note 17)	5 833	6 295
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	1 934	292
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 7 et 11)	1 447	1 448
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 271	564
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	657	526
Autres transactions sans effet sur la trésorerie (note 17)	44	39
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	(56 786)	(55 504)
Variation de la juste valeur des instruments financiers désignés à la juste valeur par le biais du résultat net (note 13)	(331)	-
Avantages incitatifs à la location différés reconnus dans la performance financière (note 17)	(304)	(279)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 17)	11 670	(3 566)
	11 670	(5 067)
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	106 872	101 800
Acquisition d'immobilisations corporelles	(90 298)	(87 963)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(3 206)	(5 525)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	2	1
	13 370	8 313
Augmentation de la trésorerie	25 040	3 246
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	11 227	7 981
Trésorerie à la clôture de l'exercice	36 267 \$	11 227 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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 mandataire de Sa Majesté du chef du Canada.

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes accédant, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que des biens en leur possession ou sous leur garde, ou des effets personnels ou bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport. L'ACSTA doit aussi veiller à ce que le contrôle soit exercé uniformément partout au Canada et exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'il détermine, 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 qui accèdent à des zones réglementées, y compris le contrôle des véhicules entrant dans des zones réglementées de l'aérodrome des aéroports à risque élevé;
4. Programme de CIZR – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports, au moyen de données biométriques.

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.

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

de contrôle supplémentaires. Cette entente est entrée en vigueur le 5 octobre 2014. L'entente d'essai a été prolongée jusqu'au 31 mars 2018.

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu une instruction (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* de procéder à la mise en œuvre de réformes au régime de retraite. Ces réformes visent à établir à 50/50 le ratio de partage entre employés et employeur des coûts des cotisations pour le service courant des régimes de retraite de l'ACSTA. Ce changement devait se faire graduellement jusqu'au 31 décembre 2017 pour tous les participants des régimes. L'ACSTA respecte cette exigence pour son régime de retraite à cotisations définies. En conformité avec les directives émises par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada en juillet 2015, l'ACSTA a demandé une exemption de l'application de l'instruction (partage à 50/50) pour ses régimes de retraite à prestations définies fermés au motif qu'elle créerait une injustice pour les participants actuels des régimes. L'ACSTA continuera de présenter des mises à jour sur l'application de cette instruction par l'entremise de son Plan d'entreprise jusqu'à ce que celle-ci soit pleinement mise en œuvre.

La politique sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de l'ACSTA est conforme à l'instruction reçue (décret C.P. 2015 1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'instruction exige que les politiques, guides et pratiques de l'ACSTA en matière de dépenses de voyage, d'accueil, de conférence et d'évènement soient alignées avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyage, d'accueil, de conférence et d'évènement de manière à respecter ses obligations légales.

L'ACSTA n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfiques 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. Le 1^{er} avril 2016, l'ACSTA est devenue un fournisseur inscrit aux fins de la TPS/TVH. À ce titre, elle est tenue de percevoir et de remettre les taxes sur les services taxables fournis aux parties externes et aux régimes de retraite.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes des IFRS, lesquelles ont été approuvées par le Conseil des normes comptables du Canada (CNC).

3. Résumé des principales méthodes comptables

(a) Base d'évaluation

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

(b) Utilisation d'estimations et de jugements

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

Pour établir ses estimations et avancer ses hypothèses, la direction se fonde sur de l'information venant de l'extérieur et des conditions observables, autant que possible, étayées au besoin par une analyse effectuée en interne. Ces estimations et ces hypothèses ont été appliquées de la même manière que dans les périodes antérieures, à l'exception de ce qui est indiqué ci-dessous relativement aux avantages du personnel, et, à la connaissance de la direction, il n'y a pas d'engagements, d'événements ou d'incertitudes susceptibles d'affecter significativement la méthode ou les hypothèses utilisées pour établir les estimations présentées dans les états financiers.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement par la direction, et les changements à ces estimations sont comptabilisés prospectivement dans la période où les changements se produisent, si les changements n'affectent que cette période, ou dans la période du changement et les périodes futures si les changements touchent à la fois la période où ils surviennent et les périodes à venir.

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

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

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

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

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

31 mars 2017, l'ACSTA a adopté une nouvelle approche afin d'estimer le taux d'actualisation utilisé pour calculer les passifs au titre des prestations définies. Ce changement, apporté conformément à la révision de l'orientation contenue dans la note éducative de l'Institut canadien des actuaires publiée en septembre 2011, rend compte des changements significatifs survenus sur le marché obligataire canadien au cours des dernières années, surtout en ce qui concerne les obligations à long terme de haute qualité. La note éducative devrait être officiellement mise à jour en 2017. L'adoption de la nouvelle approche n'a eu aucune incidence sur le taux d'actualisation utilisé pour les états financiers au 31 mars 2017 et pour l'exercice clos le 31 mars 2017.

Pour avancer ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché, et l'expertise de ses actuaires. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des avantages du personnel, ainsi que la performance financière et les autres éléments du résultat global. Une analyse de sensibilité des changements aux principales hypothèses est présentée à la note 10.

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

- note 3 (e) et note 7 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont formés pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées à l'interne entrent dans la phase de développement. Pour déterminer à quel moment les coûts doivent être comptabilisés comme immobilisations incorporelles, la direction pose un jugement quant au moment où les conditions de capitalisation sont respectées, tel qu'il est expliqué à la note 3 (e). Des changements aux jugements posés par la direction pourraient affecter la valeur comptable des immobilisations incorporelles ainsi que leur amortissement dans l'avenir.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

- note 3 (j) et note 8 – Provisions et éventualités

Des jugements sont formés pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité d'une sortie d'avantages économiques futurs. Pour déterminer à quel moment il convient d'inscrire une provision, la direction pose des hypothèses sur le montant des sorties de fonds, sur la probabilité qu'ils se produisent et sur le moment où ils se produiront. La nature de la provision, l'existence du montant en litige, les opinions et les points de vue du conseiller juridique et d'autres conseillers, l'expérience vécue dans des circonstances semblables et la manière dont la direction de l'ACSTA entend régler l'obligation sont autant de facteurs susceptibles d'affecter les hypothèses. Des changements à ces hypothèses affecteraient l'inscription de la provision et la performance financière.

(c) *Stocks*

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

(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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

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

Lorsque des 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 gains réalisés et les pertes subies à la sortie d'une immobilisation corporelle, qui sont comptabilisés dans la performance financière, sont déterminés en faisant la différence entre le produit obtenu de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable.

(ii) Coûts ultérieurs

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(iii) Amortissement

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

<i>Catégories d'actif</i>	<i>Durée d'utilité</i>
Matériel de CPE	10 ans
Matériel de CBE	10 ans
Matériel de CNP	10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	5 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

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

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

(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 qu'un projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les coûts de développement qui sont directement attribuables à la conception et à la mise à l'essai de logiciels identifiables et uniques qui sont contrôlés par l'ACSTA sont comptabilisés

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères suivants sont respectés :

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

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

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

(f) Dépréciation

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

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

(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.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(h) *Instruments financiers*

(i) Instruments financiers non dérivés

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

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

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créditeurs ainsi que les retenues sur contrats de construction. Les passifs financiers non dérivés sont initialement comptabilisés à la date de transaction lorsque l'ACSTA devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, annulées ou arrivées à expiration.

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.

(ii) Instruments financiers dérivés

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Les instruments financiers dérivés sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net. Ces instruments financiers dérivés sont comptabilisés initialement à la juste valeur à la date à laquelle l'ACSTA conclut les contrats dérivés. Ils sont subséquemment évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur qui en découle est comptabilisée dans la performance financière à l'état du résultat global.

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

(i) *Avantages du personnel*

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

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

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

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

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

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

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). Lorsqu'un régime capitalisé donne lieu à un actif net au titre des prestations de retraite, l'effet du plafond de l'actif pourrait être réévalué s'il est établi que l'excédent ne produira pas d'avantages économiques futurs en ce qui concerne les coûts des services futurs. Ces avantages économiques futurs sont possibles en vertu des conditions des régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA, qui permettent à l'ACSTA de suspendre ses cotisations lorsque certains seuils de capitalisation sont atteints.

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

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

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(iii) Indemnités de cessation d'emploi

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

(iv) Avantages du personnel à court terme

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

(j) *Provisions et éventualités*

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

Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière. Un tel passif peut venir d'une incertitude quant à l'existence d'un montant à payer, ou représenter un passif existant dont le règlement n'est pas

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

probable. Dans de rares cas, un tel passif peut découler du fait que le montant ne peut être évalué de manière fiable. Un passif est comptabilisé lorsque son existence est confirmée par un événement survenant plus tard, que le règlement devient probable et qu'il est possible de l'évaluer de manière fiable. Sauf si la possibilité d'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour régler l'obligation est faible, un passif éventuel est présenté dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

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

(i) Litiges

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(ii) Coûts de démantèlement

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

(k) Revenus

(i) Revenus au titre des services de contrôle supplémentaires

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

(ii) Produits financiers

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

(iii) Revenus de location

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(l) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Ils sont comptabilisés à titre de subventions publiques dans la performance financière sur une base systématique pour les périodes au cours desquelles l'ACSTA a comptabilisé en tant que charges les coûts liés à ce que les subventions sont censées compenser.

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

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

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

(m) Avantages incitatifs à la location différés

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(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 sont engagées.

(o) *Conversion de devises*

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

(p) *Adoption de normes internationales d'information financière nouvelles ou révisées*

Les modifications et les améliorations annuelles suivantes, publiées par le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) et approuvées par le CNC ont été adoptées par l'ACSTA le 1^{er} avril 2016. L'adoption de ces modifications et de ces améliorations annuelles n'a aucune incidence sur les états financiers au 31 mars et pour l'exercice clos le 31 mars 2017.

- (i) Modifications à l'IAS 16, *Immobilisations corporelles* et à l'IAS 38, *Immobilisations incorporelles*.

L'IAS 16 et l'IAS 38 ont été modifiées pour clarifier les circonstances dans lesquelles l'utilisation d'un mode d'amortissement fondé sur les produits est acceptable. Ces modifications sont entrées en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2016, et l'application anticipée était autorisée.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(ii) *Améliorations annuelles des IFRS : Cycle 2012-2014*

Les *Améliorations annuelles des IFRS : Cycle 2012-2014* ont été publiées en septembre 2014. Elles apportent des modifications à diverses IFRS, notamment en ce qui concerne les actifs non courants détenus en vue de la vente, l'information à fournir sur les instruments financiers, les avantages du personnel et l'information financière intermédiaire. Elles sont entrées en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2016, sur une base rétrospective.

(iii) Modifications à l'IAS 1, Initiative concernant les informations à fournir

L'IAS 1 a été modifiée dans le but d'expliquer, plutôt que de modifier substantiellement, les dispositions de l'IAS 1 en vigueur concernant le caractère significatif, l'ordre des notes, les sous-totaux, les méthodes comptables et la ventilation. Ces modifications sont entrées en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2016, et l'application anticipée était autorisée.

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

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

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

L'IFRS 15 a été publiée pour remplacer l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires* et l'IAS 11, *Contrats de construction*, ainsi que d'autres interprétations relatives aux produits. La norme établit les principes, qu'une entité devra adopter, régissant la divulgation des informations

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

utiles aux utilisateurs des états financiers concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant d'un contrat conclu avec un client. Elle entrera en vigueur au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, et l'adoption anticipée est autorisée.

(ii) IFRS 9, *Instruments financiers*

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

(iii) IFRS 16, *Contrats de location*

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2017		31 mars 2016	
Crédits parlementaires	83 734	\$	69 605	\$
TPS et TVH à recouvrer	8 574		14 821	
TVP à recouvrer	2 512		1 742	
Services de contrôle supplémentaires	1 791		1 867	
Autres	128		4	
	96 739	\$	88 039	\$

Au 31 mars 2017, aucun montant inclus dans les clients et autres débiteurs n'était en souffrance.

Au 31 mars 2016, les clients et autres débiteurs comprenaient des montants qui étaient en souffrance. L'ACSTA n'a pas comptabilisé de provision pour créances douteuses pour ces débiteurs parce qu'il n'y avait pas eu de changement significatif dans la solvabilité et que les montants étaient toujours jugés recouvrables.

L'âge des clients et autres débiteurs en souffrance mais non dépréciés, excluant les crédits parlementaires et les taxes à recouvrer est :

	31 mars 2017		31 mars 2016	
31 - 60 jours	-	\$	981	\$
	-	\$	981	\$

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	<i>31 mars 2017</i>	<i>31 mars 2016</i>
Pièces de rechange	13 299 \$	14 128 \$
Uniformes	1 348	1 049
CIZR	1 082	1 150
	15 729 \$	16 327 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 5 969 \$ (5 934 \$ en 2016) ont été passés en charges. Ceci comprend un montant de 260 \$ (1 508 \$ en 2016) au titre de la dépréciation des stocks, de même qu'un montant de 251 \$ (44 \$ en 2016) correspondant au montant d'une reprise de dépréciations antérieures de 68 \$ (44 \$ en 2016) en raison de l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange et une reprise de dépréciations antérieures de 183 \$ (0 \$ en 2016) attribuable à un changement relatif à l'utilisation prévue de certaines pièces de rechange précédemment qualifiées d'obsolètes.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

6. Immobilisations corporelles Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	<i>Matériel de CPE</i>	<i>Matériel de CBE</i>	<i>Matériel de CNP</i>	<i>Matériel pour l'utilisa- tion de la CIZR</i>	<i>Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique</i>	<i>Mobilier et matériel de bureau</i>	<i>Amélio- rations locatives</i>	<i>Travaux en cours</i>	<i>Total</i>
Coût									
Solde au 31 mars 2015	124 747 \$	656 986 \$	9 548 \$	4 387 \$	25 811 \$	95 \$	10 221 \$	112 217 \$	944 012 \$
Entrées	42	27 265	1 135	566	2 604	-	545	61 697	93 854
Sorties	(3 280)	(72 070)	(400)	(10)	(128)	-	(350)	(34)	(76 272)
Radiations	(545)	(5 931)	(16)	(748)	(4 758)	(11)	(927)	(25)	(12 961)
Pertes de valeur	(158)	(94)	-	-	(855)	-	-	-	(1 107)
Reclassements	(3 725)	72 730	6 215	1 199	591	-	-	(77 010)	-
Solde au 31 mars 2016	117 081 \$	678 886 \$	16 482 \$	5 394 \$	23 265 \$	84 \$	9 489 \$	96 845 \$	947 526 \$
Solde au 31 mars 2016	117 081 \$	678 886 \$	16 482 \$	5 394 \$	23 265 \$	84 \$	9 489 \$	96 845 \$	947 526 \$
Entrées	10 528	30 446	181	166	2 121	-	494	60 688	104 624
Sorties	(2 106)	(35 211)	(58)	-	(108)	-	-	(42)	(37 525)
Radiations	(2 565)	(1 497)	-	(266)	(3 497)	(54)	(54)	-	(7 933)
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	(1 934)	(1 934)
Reclassements	2 345	74 543	3 740	35	5 422	-	-	(86 085)	-
Solde au 31 mars 2017	125 283 \$	747 167 \$	20 345 \$	5 329 \$	27 203 \$	30 \$	9 929 \$	69 472 \$	1 004 758 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2015	70 966 \$	523 774 \$	3 659 \$	3 582 \$	21 150 \$	95 \$	9 002 \$	- \$	632 228 \$
Amortissement	8 995	39 571	1 462	633	1 456	-	519	-	52 636
Sorties	(2 897)	(71 985)	(293)	(10)	(128)	-	(350)	-	(75 663)
Radiations	(513)	(5 877)	(16)	(748)	(4 420)	(11)	(920)	-	(12 505)
Pertes de valeur	(99)	(43)	-	-	(673)	-	-	-	(815)
Reclassements	(2 831)	-	2 831	-	-	-	-	-	-
Solde au 31 mars 2016	73 621 \$	485 440 \$	7 643 \$	3 457 \$	17 385 \$	84 \$	8 251 \$	- \$	595 881 \$
Solde au 31 mars 2016	73 621 \$	485 440 \$	7 643 \$	3 457 \$	17 385 \$	84 \$	8 251 \$	- \$	595 881 \$
Amortissement	9 493	36 510	1 783	533	2 779	-	406	-	51 504
Sorties	(1 851)	(34 841)	(59)	-	(105)	-	-	-	(36 856)
Radiations	(2 022)	(1 427)	538	(266)	(3 393)	(54)	(55)	-	(6 679)
Reclassements	(1 357)	(770)	920	-	1 207	-	-	-	-
Solde au 31 mars 2017	77 884 \$	484 912 \$	10 825 \$	3 724 \$	17 873 \$	30 \$	8 602 \$	- \$	603 850 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2016	43 460 \$	193 446 \$	8 839 \$	1 937 \$	5 880 \$	- \$	1 238 \$	96 845 \$	351 645 \$
Au 31 mars 2017	47 399 \$	262 255 \$	9 520 \$	1 605 \$	9 330 \$	- \$	1 327 \$	69 472 \$	400 908 \$

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 104 624 \$ (93 854 \$ en 2016).

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

Au cours de l'exercice, les durées d'utilité estimatives de certains matériels de CBE liés au programme de recapitalisation décrit précédemment, ainsi que d'autre matériel de CPE et CNP 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 augmenté la charge d'amortissement de l'exercice courant d'un montant de 464 \$. 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 2017-2018 à 2027-2028, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant allant jusqu'à 874 \$ ou diminuer d'un montant allant jusqu'à 1 672 \$ par année.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur de 1 934 \$ en raison d'équipement qui ne répondait plus aux normes de Transports Canada relatives au matériel de contrôle. Ces actifs ne peuvent plus contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA. C'est pourquoi ces actifs ont été jugés entièrement dépréciés. La valeur comptable nette restante a été comptabilisée comme une perte de valeur et la valeur recouvrable, soit la valeur d'utilité pour l'ACSTA, est considérée comme nulle, étant donné que tous les flux de trésorerie futurs associés à l'équipement sont estimés à 0 \$.

Au cours de l'exercice précédent, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur des immobilisations corporelles de 292 \$. Ces pertes de valeur concernent principalement de l'équipement informatique et du matériel de contrôle. En raison des avancées techniques et de l'internalisation du système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA, ces actifs ont cessé de contribuer à la réalisation du mandat de l'organisation. C'est pourquoi, ces actifs ont été jugés entièrement dépréciés. La valeur comptable nette restante a été comptabilisée comme perte de valeur.

Aucun montant au titre de la reprise de pertes de valeur n'a été inscrit pour les exercices clos le 31 mars 2017 et le 31 mars 2016.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a inscrit des radiations d'immobilisations corporelles s'élevant à 1 254 \$ (456 \$ en 2016). Ces radiations représentent principalement de l'équipement qui a été retiré du service à mesure que le nouvel équipement était déployé.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

7. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	<i>Logiciels acquis à l'extérieur</i>	<i>Logiciels créés à l'interne</i>	<i>Logiciels en dévelop- pement</i>	<i>Total</i>
Coût				
Solde au 31 mars 2015	3 807 \$	18 840 \$	- \$	22 647 \$
Entrées	537	4 574	414	5 525
Radiations	(173)	(3 831)	-	(4 004)
Solde au 31 mars 2016	4 171 \$	19 583 \$	414 \$	24 168 \$
Solde au 31 mars 2016	4 171 \$	19 583 \$	414 \$	24 168 \$
Entrées	329	919	1 958	3 206
Radiations	(389)	(886)	-	(1 275)
Reclassements	-	39	(39)	-
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2015	3 000 \$	16 863 \$	- \$	19 863 \$
Amortissement	439	1 009	-	1 448
Radiations	(173)	(3 723)	-	(3 896)
Solde au 31 mars 2016	3 266 \$	14 149 \$	- \$	17 415 \$
Solde au 31 mars 2016	3 266 \$	14 149 \$	- \$	17 415 \$
Amortissement	221	1 226	-	1 447
Radiations	(368)	(846)	-	(1 214)
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	- \$	17 648 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2016	905 \$	5 434 \$	414 \$	6 753 \$
Au 31 mars 2017	992 \$	5 126 \$	2 333 \$	8 451 \$

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Au 31 mars 2017, les immobilisations incorporelles comprennent un outil centralisé de mise en réseau du matériel de CBE acheté au coût de 4 295 \$, dont la durée de l'amortissement restante est de neuf ans.

Au cours de l'exercice, la direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels développés à l'interne et acquis à l'extérieur ne portaient plus d'avantages économiques futurs. Un montant de 61 \$ (108 \$ en 2016) au titre des immobilisations incorporelles a donc été passé en charges dans l'état du résultat global.

Au 31 mars 2016, la durée d'utilité estimative des logiciels ayant une durée d'utilité originale de trois ans a été revue et établie à cinq ans. Cette durée correspond davantage à la gestion de ces actifs selon leur cycle de vie anticipé. Le changement d'estimation a été comptabilisé sur une base prospective à compter du 1^{er} avril 2016, ce qui a fait diminuer la charge au titre de l'amortissement de 591 \$ en 2016-2017. Cette diminution a été entièrement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2017-2018 à 2020-2021, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement différé relatif aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant allant jusqu'à 336 \$ ou diminuer d'un montant allant jusqu'à 118 \$ par année.

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

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

8. Provisions et éventualités

(a) Provisions

Le rapprochement des provisions se présente comme suit :

	<i>31 mars 2017</i>	<i>31 mars 2016</i>
Solde à l'ouverture de l'exercice	711 \$	335 \$
Provisions établies au cours de l'exercice	18	711
Provisions utilisées	(281)	(90)
Provisions reprises au cours de l'exercice	(448)	(245)
Solde à la clôture de l'exercice	- \$	711 \$

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

Aucune provision n'était comptabilisée au 31 mars 2017.

Les provisions comptabilisées au 31 mars 2016 étaient constituées essentiellement de montants liés à des accords de licence et à des taxes à la consommation. Les provisions ont été classées dans les éléments courants et les flux de trésorerie futurs n'ont pas été actualisés, étant donné que les sorties de fonds associées à ces recours devraient avoir lieu dans les douze mois suivants.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(b) *Éventualités*

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

(i) Litiges et poursuites judiciaires

Au 31 mars 2017, un important litige contre l'ACSTA pour lequel aucune provision n'a été comptabilisée était en suspens. L'ACSTA a été désignée, avec le procureur général du Canada, comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts de 75 183 \$, plus les frais, les débours et les intérêts. Selon le jugement de l'ACSTA, il est improbable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour régler ce litige. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a donc été comptabilisée au cours de l'exercice considéré à ce titre.

Ce litige a été réglé postérieur à fin de l'exercice. Voir la note 18 pour plus d'information.

(ii) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de pièces de matériel de SDE dans les aéroports partout au Canada, dont certaines contiennent des matières dangereuses, et de la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer en vertu de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2017-2018 et 2027-2028 (2016 – 2016-2017 et 2026-2027) est estimé à 2 744 \$ (2016 – 1 315 \$). Aucune entente ne prévoit de remboursements potentiels par rapport à ces passifs éventuels.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

9. Financement public différé

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

	31 mars 2017	31 mars 2016
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 171 \$	20 845 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	615 925	554 733
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés	(616 371)	(556 407)
Solde à la clôture de l'exercice	18 725 \$	19 171 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	357 936 \$	314 568 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	107 809	98 872
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(56 786)	(55 504)
Solde à la clôture de l'exercice	408 959 \$	357 936 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	427 684 \$	377 107 \$

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

10. Avantages du personnel

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

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

- Un régime de retraite enregistré (RRE) qui est enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières et de l'Agence du revenu du Canada et qui comporte une composante à prestations définies et une composante à cotisations définies;

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

- Un régime de retraite supplémentaire (RRS) qui complète la composante à prestations définies du RRE pour les prestations qui sont limitées en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et qui est capitalisé selon une convention de retraite réglementée par l'Agence du revenu du Canada;
- Un autre régime à prestations définies (ARPD) comprenant un régime d'assurance-vie, et des prestations pour soins médicaux et dentaires admissibles.

Les régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA englobent la composante à prestations définies du RRE et le RRS. Les prestations de retraite sont calculées en fonction du salaire moyen des cinq meilleures années consécutives ouvrant droit à la pension et elles sont indexées au taux d'inflation. Le régime de retraite à cotisations définies de l'ACSTA correspond à la composante à cotisations définies du RRE. Tous les employés sont admissibles à l'ARPD.

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

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés engagés après le 30 juin 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de 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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

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

Les régimes à prestations définies exposent l'ACSTA à des risques actuariels, comme le risque d'inflation, le risque de taux d'intérêt, le risque d'investissement, les risques liés à la longévité, les risques liés aux demandes d'indemnisation et les risques liés à l'évolution des salaires. Par ailleurs, étant donné que les régimes de retraite à prestations définies sont désormais fermés, les coûts des services futurs vont augmenter au fur et à mesure du vieillissement des participants. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts augmentent également les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. L'ACSTA a obtenu une exonération de l'Agence du revenu du Canada lui permettant d'excéder le seuil pour une période de trois ans se terminant le 31 décembre 2017. L'ACSTA doit demander l'exonération tous les trois ans.

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

	RRE		RRS		ARPD	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	161 231 \$	162 194 \$	5 919 \$	5 903 \$	- \$	- \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	6 283	6 739	224	239	-	-
Frais administratifs	(250)	(310)	(15)	(15)	-	-
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gain (perte) de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	11 562	(11 502)	334	(304)	-	-
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	6 408	6 867	19	320	193	184
Cotisation des participants aux régimes	3 143	3 013	19	21	-	-
Prestations payées et transférées	(5 127)	(5 770)	(80)	(245)	(193)	(184)
Solde à la clôture de l'exercice	183 250 \$	161 231 \$	6 420 \$	5 919 \$	- \$	- \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	158 356 \$	151 609 \$	4 370 \$	4 333 \$	25 369 \$	21 745 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 021	10 630	114	151	2 017	1 843
Charges d'intérêts	6 352	6 577	168	178	1 023	940
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Gains) pertes de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	(2 187)	(548)	(2)	(10)	(47)	(463)
(Gains) pertes actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	-	(3 784)	-	(128)	391	1 488
(Gains) pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(2 928)	(3 371)	(591)	70	(4 268)	-
<i>Autres</i>						
Cotisations des participants aux régimes	3 143	3 013	19	21	-	-
Prestations payées et transférées	(5 127)	(5 770)	(80)	(245)	(193)	(184)
Solde à la clôture de l'exercice	166 630 \$	158 356 \$	3 998 \$	4 370 \$	24 292 \$	25 369 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	16 620 \$	2 875 \$	2 422 \$	1 549 \$	(24 292) \$	(25 369) \$

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

	31 mars 2017	31 mars 2016
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	16 620 \$	2 875 \$
RRS	2 422	1 549
	19 042	4 424
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(24 292)	(25 369)
	(24 292)	(25 369)
Avantages du personnel - passif net à la clôture de l'exercice	(5 250) \$	(20 945) \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Coûts des prestations définies comptabilisés dans la performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 021 \$	10 630 \$	114 \$	151 \$	2 017 \$	1 843 \$	11 152 \$	12 624 \$
Frais administratifs	250	310	15	15	-	-	265	325
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	6 352	6 577	168	178	1 023	940	7 543	7 695
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(6 283)	(6 739)	(224)	(239)	-	-	(6 507)	(6 978)
Coût des prestations définies	9 340 \$	10 778 \$	73 \$	105 \$	3 040 \$	2 783 \$	12 453 \$	13 666 \$
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	11 562 \$	(11 502) \$	334 \$	(304) \$	- \$	- \$	11 896 \$	(11 806) \$
Gains (pertes) actuariels	5 115	7 703	593	68	3 924	(1 025)	9 632	6 746
Réévaluation des régimes à prestations définies	16 677 \$	(3 799) \$	927 \$	(236) \$	3 924 \$	(1 025) \$	21 528 \$	(5 060) \$

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(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 2017	31 mars 2016
<i>Fonds d'investissement</i>		
Titres de capitaux propres		
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	54 006 \$	48 106 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	1 368	1 256
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	54 094	45 685
Titres de créance		
Fonds d'obligations canadiennes	61 726	55 035
Immobilier	6 572	6 320
Autres	8 818	7 398
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	2 862	2 783
<i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	224	567
Total des actifs à la clôture de l'exercice	189 670 \$	167 150 \$

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

Une étude de rapprochement des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs de la composante à prestations définies du RRE et de dégager une structure optimale de placement afin de maximiser le rendement des placements tout en réduisant au minimum le risque associé à la fluctuation de l'obligation au titre des prestations découlant de la variation des taux d'intérêt.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Étant donné que les caractéristiques de l'obligation s'apparentent à celles des titres de créance, l'atténuation des risques de capitalisation se fait au moyen de titres de créance, alors que les autres types de placement servent à accroître le rendement du régime. Compte tenu des caractéristiques de la composante à prestations définies du RRE, la structure optimale consistait à maintenir à 35 % le pourcentage des actifs des régimes investis dans des titres de créance qui ont des caractéristiques semblables à celles de l'obligation. Le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation s'en trouve réduit sans que le rendement futur des placements en soit affecté.

(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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<i>Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %	3,75 %
Inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité	CPM-B ¹	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	3,75 %	4,00 %	3,75 %	4,00 %	3,75 %	4,00 %
Inflation	2,00 %	2,25 %	2,00 %	2,25 %	2,00 %	2,25 %
<i>Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :</i>						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					6,50 %	6,20 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,50 %	4,30 %
Année d'atteinte du taux ultime					2025	2029

¹ Table de mortalité des retraités canadiens, échelle B

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2017, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Effet sur les passifs au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1 %	(39 135) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	53 711
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	12 315
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(10 698)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	29 274
Diminution du taux d'inflation	1 %	(23 366)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 089
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(4 902)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	6 392
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(4 734)

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

(g) Cotisations futures prévues

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

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

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

	<i>Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation</i>	<i>Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation</i>
RRE	31 décembre 2015	31 décembre 2016
RRS	31 décembre 2015	31 décembre 2016
ARPD	s.o.	s.o.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018 totaliseront 7 076 \$, soit 3 839 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 237 \$ au titre des cotisations des participants du régime.

Les versements à faire à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018 égaleront les prestations payées aux participants du régime. L'ACSTA estime ces versements à 205 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018.

Avec l'introduction progressive de la nouvelle entente sur le partage des coûts des cotisations pour le service courant, selon l'instruction sur les régimes de retraite reçue en décembre 2014 décrite à la note 1, les cotisations des employés devraient augmenter et celles de l'employeur devraient diminuer au cours des prochaines années.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Au 31 mars 2017, la duration moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 23,3 ans (23,1 ans en 2016), de 18,9 ans (20,8 ans en 2016) et de 24,4 ans (25,3 ans en 2016).

(h) *Frais relatifs aux employés*

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

	2017	2016
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail)	47 134 \$	44 933 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	12 453	13 666
Régimes de retraite à cotisations définies	349	151
Indemnités de fin de contrat de travail	196	1 098
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	60 132 \$	59 848 \$

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

11. Charges

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

	2017	2016
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	497 269 \$	435 247 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	6 217	4 786
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 290	2 315
	505 776	442 348
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	39 141	41 448
Formation et certification	1 428	603
CIZR	1 074	739
	41 643	42 790
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	60 132	59 848
Contrats de location simple	5 873	6 358
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	5 711	5 323
Frais de bureau et frais informatiques	5 232	4 607
Autres frais administratifs	3 479	4 808
Communications et sensibilisation du public	902	890
	81 329	81 834
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	51 504	52 636
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 447	1 448
	52 951	54 084
	681 699 \$	621 056 \$

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

12. Financement public

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

	2017	2016
Budget principal des dépenses	624 006 \$	678 420 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	142 272	26 800
Ajustements liés à l'Examen opérationnel stratégique	-	(12 624)
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations d'exercices précédents - demande approuvée	4 610	30 124
Budget du Plan d'entreprise	770 888	722 720
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande approuvée	(11 415)	(23 610)
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande en cours ¹	(33 671)	(41 518)
Crédits parlementaires inutilisés	(2 068)	(3 987)
Total des crédits parlementaires utilisés	723 734 \$	653 605 \$

¹ Le report de fonds en cours au 31 mars 2016 a été approuvé au cours de l'exercice clos le 31 mars 2017.

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

	2017	2016
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 9)	615 925 \$	554 733 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 9)	107 809	98 872
Total des crédits parlementaires utilisés	723 734 \$	653 605 \$

13. Justes valeurs et risques découlant des instruments financiers

Justes valeurs des instruments financiers et hiérarchie de la juste valeur

Les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur dans l'état de la situation financière. Les justes valeurs de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires, des revenus de sous-location à recevoir et des fournisseurs et autres créditeurs correspondent approximativement à leurs valeurs comptables en raison de leur échéance à court terme.

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

- Niveau 1 : cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.
- Niveau 2 : données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.
- Niveau 3 : données non observables pour l'actif ou le passif.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Les valeurs comptables et les justes valeurs correspondantes déterminées à l'aide de la hiérarchie de la juste valeur des autres actifs et passifs financiers de l'ACSTA au 31 mars sont les suivantes :

	31 mars 2017		31 mars 2016	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers mesurés à la juste valeur				
Instruments financiers dérivés (actifs) ¹	331 \$	331 \$	- \$	- \$
Instruments financiers mesurés au coût amorti				
Retenues sur contrats de construction ²	935 \$	935 \$	199 \$	199 \$

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

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

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux au cours des exercices clos le 31 mars 2017 et le 31 mars 2016.

Facteurs relatifs aux risques financiers

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

(a) *Risque de marché*

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, c'est-à-dire le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du taux de change. L'ACSTA est exposée au risque de change

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

pour ses fournisseurs et autres crédateurs libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien (\$ CA), qui est la monnaie fonctionnelle de l'ACSTA. Ce risque découle des transactions libellées en dollars américains (\$ US). La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige que l'ACSTA minimise le risque de change pour protéger la valeur des flux de trésorerie en monnaie étrangère, engagés et prévus, de l'incidence des fluctuations du taux de change. À cette fin, l'ACSTA a mis en œuvre une stratégie au cours de l'exercice clos le 31 mars 2017 afin d'aider à atténuer ce risque en concluant des contrats de change à terme.

Le tableau qui suit présente l'exposition globale aux fluctuations de taux de change pour les montants relatifs aux fournisseurs et autres crédateurs, libellés en dollars américains (\$ US) et l'équivalent en dollars canadiens (\$ CA).

	\$ US	\$ CA
31 mars 2017	2 805 \$	3 732 \$
31 mars 2016	2 497	3 243

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 187 \$ (162 \$ en 2016).

(b) *Risque de liquidité*

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

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

d'investissement anticipées. De plus, le Conseil d'administration examine et approuve les budgets d'exploitation et d'investissement de l'ACSTA.

La valeur comptable des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues sur contrats de construction représente l'exposition maximale au risque de liquidité de l'ACSTA. Le tableau suivant résume les échéances contractuelles de ces passifs financiers :

	<i>Moins de 3 mois</i>	<i>De 3 mois à 1 an</i>	<i>Plus de 1 an</i>	<i>Total au 31 mars 2017</i>
Fournisseurs et autre créditeurs	103 114 \$	28 957 \$	- \$	132 071 \$
Retenues sur contrats de construction	-	-	935	935
	<i>Moins de 3 mois</i>	<i>De 3 mois à 1 an</i>	<i>Plus de 1 an</i>	<i>Total au 31 mars 2016</i>
Fournisseurs et autre créditeurs	75 985 \$	22 371 \$	- \$	98 356 \$
Retenues sur contrats de construction	-	-	199	199

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2016.

(c) *Risque de crédit*

Le risque de crédit est le risque qu'une contrepartie ne respecte pas ses obligations contractuelles, ce qui pourrait entraîner une perte financière pour l'ACSTA. Afin d'atténuer le risque de perte financière découlant de défauts de paiement, l'ACSTA a pour politique de consentir du crédit uniquement aux contreparties solvables. L'exposition de l'ACSTA et la solvabilité de ses contreparties font l'objet d'une surveillance constante. L'ACSTA établit, au besoin, une provision pour créances douteuses qui tient compte de l'estimation de la dépréciation des débiteurs.

L'ACSTA est exposée au risque de crédit en rapport avec sa trésorerie, ses débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et ses contrats de

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

change à terme. Le montant maximal exposé au risque de crédit de l'ACSTA au 31 mars 2017 et au 31 mars 2016 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

(i) Services de contrôle supplémentaires

Les débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires de l'ACSTA proviennent des services fournis à une administration aéroportuaire. L'ACSTA ne croit pas qu'elle soit exposée à un niveau de risque de crédit inhabituel ou significatif. L'ACSTA surveille ces comptes à recevoir et évalue régulièrement la capacité de les percevoir. Une provision pour créances douteuses sera comptabilisée s'il y a un indice de perte de valeur. Aucune provision pour créances douteuses n'était requise au 31 mars 2017 et au 31 mars 2016.

L'ACSTA n'a aucun débiteur en souffrance au 31 mars 2017. L'ACSTA avait des débiteurs en souffrance au 31 mars 2016, mais aucun n'est considéré comme ayant perdu de la valeur. Voir la note 4 à cet effet.

(ii) Contrats de change à terme

La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige que tous les contrats de change à terme importants utilisés pour couvrir sur le plan économique une exposition au risque de change soient négociés avec des contreparties dont la cote de crédit est égale ou supérieure à celle des grandes banques canadiennes. À cette fin, l'ACSTA a deux contreparties satisfaisant à ce critère auprès desquelles elle effectue toutes ses opérations de couverture du risque de change.

	31 mars 2017		31 mars 2016	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme ¹	29 648 \$	29 979 \$	- \$	- \$

¹ Les taux varient entre 1,3075 et 1,3126 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 4 mai 2017 au 4 mai 2018.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

14. Accords contractuels

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

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

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

	<i>31 mars 2017</i>	<i>31 mars 2016</i>
Exploitation	2 819 072 \$	636 006 \$
Immobilisations	139 093	156 913
Total	2 958 165 \$	792 919 \$

Le 18 octobre 2016, l'ACSTA a annoncé le renouvellement de ses Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) pour la période quinquennale allant du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2022. Le renouvellement de ces ententes représente un ajout approximatif de 2 600 000 \$ aux accords contractuels futurs de l'ACSTA.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(b) Contrats de location simple

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

	31 mars 2017	31 mars 2016
1 an au plus	7 035 \$	6 524 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	21 970	22 229
Plus de 5 ans	4 660	7 724
Total	33 665 \$	36 477 \$

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

15. Transactions entre parties liées

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

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

L'ACSTA appartient à part entière au gouvernement du Canada, et est liée par contrôle commun aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'ACSTA conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces transactions entre parties liées sont

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

conclues aux mêmes conditions normales que celles qui s'appliquent à l'ensemble des particuliers et des sociétés.

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

	2017	2016
Revenus	673 157 \$	611 911 \$
Dépenses	15 841	13 866

Les produits provenant des transactions avec les parties liées représentent les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges présentées ci-dessus pour l'exercice clos le 31 mars 2017 comprennent 15 075 \$ (12 491 \$ en 2016) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

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

	31 mars 2017	31 mars 2016
Montants à recevoir des parties liées	92 426 \$	84 426 \$
Montants à payer aux parties liées	(1 189)	(603)
Montants à recevoir net des parties liées	91 237 \$	83 823 \$

À la fin de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances de 83 734 \$ (69 605 \$ en 2016) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice et non reçus à la fin de l'exercice, et des créances de 8 574 \$ (14 821 \$ en 2016) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

(b) *Principaux dirigeants*

Au 31 mars 2017, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les neuf membres (dix en 2016) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2016) 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 :

	2017	2016
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	1 529 \$	1 524 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	336	380
	1 865 \$	1 904 \$

Outre la rémunération ci dessus, il n'y a aucune autre transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2017 et le 31 mars 2016.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations 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 2017

16. 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. Pour l'exercice clos le 31 mars 2017, l'ACSTA a géré 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 2017	31 mars 2016
Trésorerie	36 267 \$	11 227 \$
Clients et autres débiteurs	96 739	88 039
Fournisseurs et autres créditeurs	(132 071)	(98 356)
Partie courante des provisions	-	(711)
Retenues sur contrats de construction	(935)	(199)
	- \$	- \$

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 2017 ou le 31 mars 2016.

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 2017

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

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

	2017	2016
(Augmentation) diminution des clients et autres débiteurs	(7 763) \$	3 330 \$
Diminution des stocks	598	1 653
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	(152)	21
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	20 144	(7 272)
(Diminution) augmentation de la partie courante des provisions	(711)	376
Diminution du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(446)	(1 674)
	11 670 \$	(3 566) \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 482 \$ (453 \$ en 2016).

Les charges d'intérêts payées et comptabilisées au cours de l'exercice se chiffrent à 13 \$ (39 \$ en 2016).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 937 \$ (2 928 \$ en 2016) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 13 571 \$ (5 185 \$ en 2016) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation du passif net au titre des avantages du personnel exclut un montant de 21 528 \$ (5 060 \$ en 2016) qui concerne la réévaluation des régimes à prestations définies de l'exercice présentée dans les autres éléments du résultat global, ce montant étant lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

AUX ÉTATS

FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2017

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits non monétaires de 10 \$ (43 \$ en 2016) qui sont liés à la sortie d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

Au cours de l'exercice, les virements non monétaires de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks ont totalisé 44 \$ (39 \$ en 2016).

Au cours de l'exercice, les ajouts hors trésorerie de l'ACSTA aux avantages incitatifs à la location différés s'élevaient à 9 \$ (464 \$ en 2016).

18. Événement subséquent

En avril 2017, toutes les parties visées par l'éventualité divulguée à la note 8 (b)(i) ont convenu d'abandonner cette action. Conformément aux modalités de l'entente, aucune compensation monétaire ne sera versée par l'ACSTA.



GLOSSAIRE



Aéroports de classe I

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

Aéroports de classe II

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

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

Aéroports de classe III

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

CBE

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

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 aléatoire des non-passagers qui accèdent aux zones réglementées, y compris le contrôle des véhicules entrant dans les zones réglementées de l'aérodrome des aéroports à risque élevé. 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 entre l'ACSTA et un fournisseur de services de contrôle désigné, qui régit la prestation des services de contrôle aux aéroports.

Global Entry

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

Les 28 principaux aéroports du Canada

Comprennent 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.

Les huit aéroports les plus occupés du Canada

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

NIIF

Normes internationales d'information financière

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale : le Canada est membre de cette organisation, qui rassemble les États et les organisations clés de l'industrie pour déterminer quels sont les secteurs de priorité stratégique, élabore les politiques et les normes, coordonne la

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

PHVDC

Le Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance présente de nouvelles procédures de contrôle qui fournissent des avantages tangibles aux passagers, et fait la promotion du contrôle axé sur le risque. De plus, on a élargi la portée du programme afin d'y inclure de nouveaux groupes de voyageurs dignes de confiance (Global Entry, militaires canadiens et américains, et membres d'équipage). Le programme élargi s'applique actuellement uniquement aux voyages à destination des États-Unis. Ces nouvelles étapes ont été facilitées par le plan d'action Par-delà la frontière, une entente signée par le Canada et les États-Unis en 2011, qui vise à harmoniser les avantages accordés aux voyageurs préapprouvés et à faible risque des deux côtés de la frontière.

PNE

Procédures normalisées d'exploitation : instructions expliquant aux agents de contrôle comment effectuer le contrôle conformément aux mesures de contrôle de sûreté de Transports Canada.

SSCE

Système de sûreté des cartes d'embarquement : système d'automatisation du processus de validation des cartes d'embarquement, doté de dispositifs de balayage, d'analyse et de validation du contenu informationnel des codes à barres.

TC

Transports Canada

Voyageurs dignes de confiance

Les voyageurs dignes de confiance font l'objet d'une vérification de leurs antécédents pour assurer qu'ils sont des passagers à faible risque. Les détenteurs d'une carte Nexus peuvent utiliser les voies réservées aux voyageurs dignes de confiance, mais le gouvernement fédéral et l'ACSTA ont élargi la définition de voyageur digne de confiance afin d'inclure aussi les détenteurs d'une carte Global Entry, les membres d'équipage en uniforme et les membres des forces armées américaines et canadiennes, en plus des détenteurs d'une carte Nexus.

Pour obtenir 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, 13^e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : correspondence@catsa-acsta.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada.

Catalogue n° CC401-2016E-PDF

