



RAPPORT ANNUEL
2020



ACSTA  CATSA

Canada

TABLE DES MATIÈRES

SURVOL DE L'ACSTA	4
ÉVOLUTION DE L'ACSTA EN CHIFFRES	5
PROFIL DE L'ORGANISATION	7
RESPONSABILITÉ PRINCIPALE	8
ACTIVITÉS OBLIGATOIRES	11
CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)	11
CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS (CBE)	11
CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS (CNP)	11
CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES (CIZR)	11
MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	12
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	14
ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL	16
HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN	20
PRÉPARER L'AVENIR	41
PROFIL DE RISQUE	45
SERVICES GÉNÉRAUX	50
RENDEMENT	52
GOVERNANCE DE L'ORGANISATION	54
RAPPORT DE GESTION	60
ÉTATS FINANCIERS	72

Survol de l'ACSTA

226

VOIES DE CONTRÔLE STANDARD

448

employés de l'ACSTA



89

AÉROPORTS DÉSIGNÉS



Plus de

7 300

membres du personnel de contrôle actifs¹



Plus de 65 millions

de passagers contrôlés

73 voies de contrôle

ACSTA Plus

122

points de contrôle préembarquement

¹Ce chiffre comprend les agents de contrôle actifs ainsi que les recrues actives.

Évolution de l'ACSTA en chiffres

2003



3 millions de passagers par mois

2019/2020



5,4 millions de passagers par mois

15

fournisseurs de services de contrôle

3

fournisseurs de services de contrôle



3 300 agents de contrôle



7 300 membres du personnel de contrôle

l'ACSTA comptait

125 EMPLOYÉS

112 à l'administration centrale et 13 dans les régions

448 EMPLOYÉS employés dans tout le pays



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 financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

MISSION

La mission de l'ACSTA vise à protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien.

VISION

La vision de l'ACSTA est d'être un chef de file mondial reconnu en matière de contrôle de sûreté dans l'aviation. Nous concrétiserons cette vision grâce à ce qui suit.

Notre service

Nous nous assurons d'offrir la meilleure expérience possible aux passagers, tout en apportant de la valeur aux Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources.

Notre capital humain

Nous sommes dévoués et engagés de manière proactive à donner l'exemple.

Nos partenariats

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



RESPONSABILITÉ PRINCIPALE

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

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

Contrôle de la sûreté aux aéroports désignés

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pour mandat de fournir des services de contrôle efficaces, efficaces et uniformes dans l'intérêt des voyageurs aux aéroports désignés. L'ACSTA s'acquitte de cette responsabilité par l'entremise de programmes de contrôle préembarquement, de contrôle des bagages enregistrés, de contrôle des non-passagers et de cartes d'identité pour les zones réglementées.





ACTIVITÉS OBLIGATOIRES

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

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)

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

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS (CBE)

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

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS (CNP)

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

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES (CIZR)

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

FRET

En plus des activités liées à son mandat, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada qui l'autorise à effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports où la capacité existe. Ce programme vise à assurer le contrôle de quantités limitées de fret durant les périodes creuses en utilisant les ressources, la technologie et les procédures existantes.

RECOUVREMENT DES COÛTS

En 2018, le projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*, comportait des dispositions permettant à l'ACSTA de fournir des services de contrôle supplémentaires, pourvu que la fourniture de ces services n'entraîne pas de coûts supplémentaires. Avec l'approbation de Transports Canada, l'ACSTA participe à ce type d'activités de recouvrement des coûts depuis 2014.

L'ACSTA peut fournir des services sur le principe du recouvrement des coûts aux aéroports désignés et non désignés.

L'ACSTA A SU RELEVER CE DÉFI DE FAÇON ADMIRABLE.

MARGUERITE NADEAU / PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La pandémie de la COVID-19 s'est avérée un désastre qui a perturbé tous les aspects de la vie canadienne et le contrôle aérien n'a naturellement pas été épargné. L'ACSTA a su relever ce défi de façon admirable. Au nom du Conseil d'administration, je remercie tous les employés de l'ACSTA et de nos fournisseurs de services de contrôle qui ont continué à remplir notre mandat même en cette période difficile.

Le thème du rapport annuel de cette année est « l'évolution », une idée qui est au premier rang de nos préoccupations alors que nous continuons à nous adapter à ces événements sans précédent et à anticiper et façonner la nouvelle réalité qui en découlera.

L'évolution comptait déjà parmi nos priorités avant l'épidémie étant donné que l'ACSTA avait entamé le processus de transition éventuelle d'une société d'État vers une entité privée à but non lucratif. Il s'agit, bien sûr, d'un énorme changement pour l'ACSTA, mais nous étions prêts puisque nous avons appuyé le gouvernement lorsqu'il a examiné la gouvernance de l'organisation. La transition est le résultat de cet examen.

Nous ignorons si et quand la transaction sera conclue, mais je vous assure que le Conseil d'administration n'a ménagé aucun effort pour appuyer la planification et les activités liées à cette transition. Nous avons mis sur pied un Comité de transaction afin qu'il évalue les renseignements liés à ce processus à mesure que nous progressons. Il importe de noter qu'étant donné que certains de nos administrateurs sont nommés par l'industrie, il était essentiel de veiller à ce que seuls les membres sans intérêt direct dans les résultats de la transaction, outre leur intérêt dans la sûreté aérienne, en fassent partie.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué à remplir son mandat tout en effectuant le travail supplémentaire lié à la transition, et tout en gérant l'interruption provoquée par la pandémie. Le Conseil d'administration a notamment supervisé la mise en œuvre continue d'ACSTA Plus, un concept qui demeure populaire auprès de nos partenaires aéroportuaires. Cette année, le Conseil a également accueilli Tom Ruth, président-directeur général de l'aéroport international d'Edmonton. M. Ruth tenait à communiquer son enthousiasme à l'égard du système ACSTA Plus et à remercier l'ACSTA de son partenariat solide au cours de la récente rénovation du hall de sécurité de l'aéroport.

Je suis ravie d'avoir passé une année complète avec les mêmes dix membres du Conseil. Nous possédons un mélange de savoir-faire et d'expérience qui se prête particulièrement bien à l'orientation de l'organisation au cours de cette période marquée par les changements à la fois prévus et imprévus. Je les remercie tous de leur excellent travail au cours de la dernière année.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens également à remercier les employés dévoués de l'ACSTA pour leur résilience et leur capacité à s'adapter aux défis survenus au cours de la dernière année et à continuer à accomplir leur travail afin de faire évoluer l'organisation en fonction des besoins. Nous remercions aussi les agents de contrôle en première ligne de leur engagement indéfectible à l'égard du mandat de l'ACSTA, soit d'assurer la sûreté du transport aérien au Canada.

Je me réjouis de continuer à diriger le Conseil au cours de l'année à venir qui, j'en suis persuadée, sera mouvementée pour l'ACSTA étant donné qu'elle marquera le prochain jalon de son évolution continue.



MARGUERITE NADEAU
PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



L'UNE DE NOS PLUS GRANDES FORCES EST LA CAPACITÉ À GÉRER LE CHANGEMENT, C'EST-À-DIRE À PRÉVOIR, À RÉAGIR, À S'ADAPTER.

MICHAEL SAUNDERS / PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Le thème du présent rapport annuel est l'évolution, pour refléter les importants changements que nous connaissons et que nous planifions. Cette situation nous est devenue familière, alors que le monde de la sûreté aérienne a constamment évolué depuis la création de l'ACSTA. C'est pourquoi l'une de nos plus grandes forces est la capacité à gérer le changement, c'est-à-dire à prévoir, à réagir, à s'adapter. Qu'il s'agisse de changements au contexte des menaces, de changements au milieu de travail ou des actuels changements à l'ensemble de l'industrie du voyage et du transport aérien, l'ACSTA évolue en tandem.

Je suis fier de la réaction de l'ACSTA au défi posé par la pandémie de la COVID-19. En tant qu'organisation, nous avons fait front commun pour réagir aux nouvelles réalités, et nous avons travaillé promptement et étroitement dans l'ensemble des directions générales et aux côtés de nos partenaires de l'industrie et du gouvernement pour nous assurer d'être en mesure d'accomplir notre mandat.

Au début de l'année, avant que le nouveau coronavirus apparaisse sur les écrans radars, nous avons reçu un double mandat : préparer l'éventuelle transition et continuer d'assumer notre rôle essentiel qui consiste à protéger le public voyageur en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien. Et je suis heureux et fier de dire que nous avons réussi sur les deux fronts, même dans les circonstances actuelles.

Transports Canada, au nom du gouvernement, et la nouvelle administration de contrôle désignée (ACD), composée de personnes nommées provenant de l'ensemble de l'industrie aérienne, ont la responsabilité de négocier la vente des actifs et des passifs de l'ACSTA à une entité à but non lucratif. L'ACSTA joue un rôle de soutien : elle répond aux questions et fournit les renseignements, au

besoin. Nous nous engageons à adopter une approche axée sur la planification et les opérations qui englobe tous les moyens dont nous pouvons soutenir et faciliter quatre choses :

- des activités de contrôle de sûreté stables et ininterrompues aux aéroports;
- la vente des actifs de l'ACSTA à l'ACD;
- les activités nécessaires à l'éventuelle transition vers une nouvelle ACD;
- la liquidation de l'ACSTA.

Notre but est d'assurer une transition harmonieuse vers la nouvelle entité à but non lucratif. Dans l'intervalle, nous préparons plusieurs scénarios. Une planification de qualité représente notre meilleure option dans un contexte de changement considérable et nous donne la capacité de nous transformer et de nous adapter au besoin.

En attendant, nous poursuivons nos activités. La fin de l'exercice 2019-2020 a été hors du commun; les voyages non essentiels ont été suspendus, alors que le pays et l'économie se sont retrouvés confinés à divers degrés. Je peux dire qu'avant les perturbations, nous étions en voie de terminer une autre année marquée par l'augmentation du nombre de passagers, et que nous parvenions malgré tout à dépasser une fois de plus nos objectifs de niveau de service relatif au temps d'attente. Je peux également vous faire rapport avec fierté sur les progrès de nos projets à long terme. Notre déploiement d'ACSTA Plus s'est poursuivi avec l'aménagement de nouvelles voies dans quatre aéroports, et l'achèvement de notre projet de recapitalisation du contrôle des bagages enregistrés demeure prévu pour 2021.

Il y a une mesure que je consulte toujours avec attention : la confiance des passagers. Dans notre sondage trimestriel, nous demandons aux gens à quel point ils sont convaincus que les procédures de contrôle de sûreté vécues rendent les voyages en avion plus sûrs. Je suis heureux de dire que 83,7 % des passagers ont répondu par l'affirmative, soit huit pour cent au-dessus de notre objectif organisationnel. Cela exprime clairement un appui au travail que nous accomplissons et nous aspirons à maintenir un niveau élevé de confiance des passagers à l'avenir.

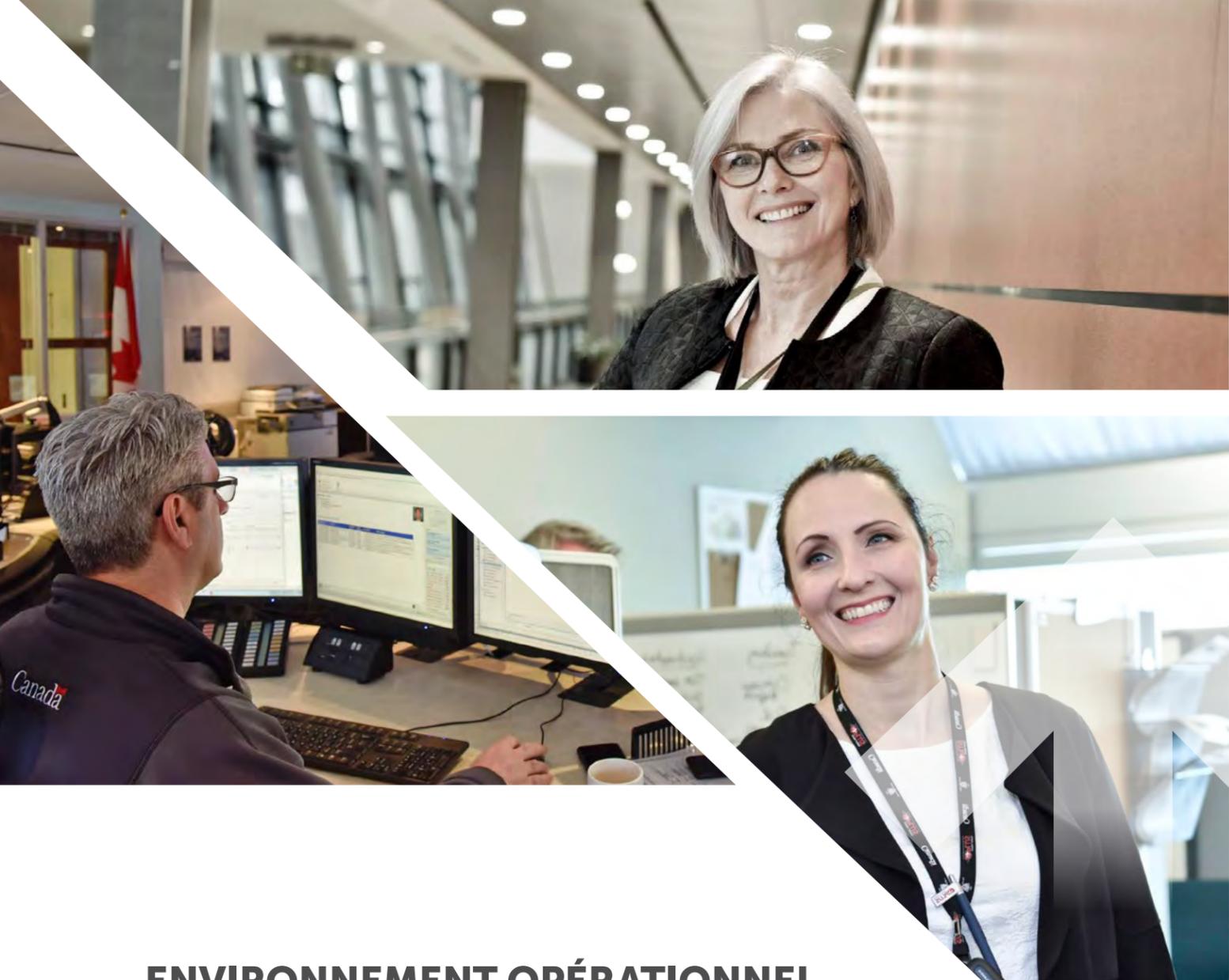
Tout cela m'amène à affirmer que nous sommes en position de force pour entamer le nouvel exercice, lequel sera, à mon avis, tout sauf facile. Les répercussions de la pandémie signifient que cet exercice se déroulera sous le signe de l'incertitude, alors que le nouveau statu quo se révèle peu à peu. Or l'évolution n'est pas censée être facile.

Je suis reconnaissant de la chance que j'ai de diriger l'ACSTA pendant une partie de son évolution, et de la guider dans les changements à venir.



MICHAEL SAUNDERS
PRÉSIDENT ET CHEF
DE LA DIRECTION





ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

CADRE LÉGISLATIF

La responsabilité de la sûreté de l'aviation civile au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux, de même qu'entre les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports. L'ACSTA, en tant qu'autorité responsable du contrôle de sûreté de l'aviation civile au Canada, est réglementée par Transports Canada, l'autorité nationale désignée qui est chargée d'assurer la sûreté de l'aviation civile.

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

Ce cadre législatif et réglementaire est le fondement sur lequel l'ACSTA élabore ses procédures normalisées d'exploitation (PNE) ainsi que son programme de formation pour guider les agents de contrôle dans l'exercice de leurs fonctions.

Le cadre législatif de l'ACSTA pourrait être appelé à changer en raison de sa transition possible d'une société d'État mandataire à une entité indépendante à but non lucratif. Cette éventuelle transition est rendue possible par la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui a reçu la sanction royale en juin 2019.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

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

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué de collaborer avec Transports Canada et la Transportation Security Administration (TSA) sur des dossiers clés tels que la mise à l'essai du scanner corporel comme principale méthode de contrôle de sûreté primaire des passagers au CPE, les améliorations apportées au programme des voyageurs dignes de confiance et l'ajout de nouvelles installations de prédédouanement aux douanes américaines.

De récentes discussions tenues au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont porté sur l'avenir du CNP, ce qui pourrait avoir des répercussions considérables sur l'ACSTA. L'organisation a appuyé Transports Canada tout au long de 2018-2019, en fournissant les renseignements nécessaires pour présenter une proposition à l'OACI sur ce à quoi pourrait ressembler l'avenir du CNP au Canada, si l'on tirait parti de l'avantage unique que représenterait le déploiement du programme de CIZR à tous les principaux aéroports au Canada. L'OACI a récemment adopté une norme visant le contrôle à 100 % des non-passagers. Transports Canada évalue actuellement comment cette exigence pourrait être mise en œuvre au Canada, et le ministère prévoit de mener à bien un processus de consultation avec les représentants de l'industrie à ce sujet en 2020.

L'année dernière, l'Office des transports du Canada (OTC) a procédé à un examen réglementaire dans le but de veiller à ce que le secteur des transports devienne plus accessible à tous les Canadiens. À l'issue de cet examen, l'OTC a publié de nouveaux règlements. Ces règlements garantissent que tous les acteurs du secteur des transports respectent les normes d'accessibilité. Dans le cadre du mandat de l'ACSTA, cela signifie qu'il faut s'assurer que les besoins des passagers en matière d'accessibilité sont satisfaits tout au long du processus de contrôle de sûreté. L'ACSTA se concentre actuellement sur la mise en œuvre d'une formation continue pour les agents de contrôle afin d'assurer un contrôle de sûreté sûr, sensible et efficace des personnes souffrant d'un handicap ou d'une déficience quelconque.

RAPPORTS ANNUELS PRÉCÉDENTS



2003



2004



2005



2006

CADRE DE GOUVERNANCE

Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi qui permettrait de créer une société indépendante à but non lucratif, qui prendra la responsabilité d'assurer le contrôle de sûreté aérienne dans les aéroports canadiens. Le gouvernement a respecté son engagement en instaurant la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2019, alors que l'industrie établissait une administration de contrôle désignée (ACD) afin de négocier avec Transports Canada. Le transfert des responsabilités de l'ACSTA à l'ACD et les dispositions relatives à la vente ou à la cession des actifs et des passifs de l'ACSTA font l'objet de négociations.

L'ACSTA continuera à fournir d'excellents services de contrôle de sûreté aérienne tout en appuyant le transfert harmonieux de ses responsabilités, le cas échéant.

PARTENAIRES DE L'INDUSTRIE

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

Cette intégration nécessite un degré élevé de communication et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires, non seulement pour garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs effets, mais aussi pour faciliter leur déplacement continu dans le réseau, car les retards dans un aéroport donné peuvent avoir des répercussions sur l'ensemble du réseau.

L'ACSTA reconnaît que des relations solides avec ses partenaires sont essentielles au bon rendement de l'industrie du transport aérien et à sa capacité d'exécuter son mandat sur une base quotidienne. C'est pourquoi l'ACSTA est déterminée 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 les services. L'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration des PNE, la formation et la certification. Toutefois, étant donné la nature du modèle de prestation de services par des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail, mais elle surveille de très près le climat de travail et compte sur ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats.

Les conventions collectives de tous les aéroports de classe I ont été renégociées et contiennent des dates d'expiration établies en 2021 et 2022. L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'assurer la stabilité des effectifs durant les cycles de négociations collectives, ce qui est essentiel au bon déroulement des opérations de l'ACSTA.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE LANGUES OFFICIELLES

Rapport de vérification du Commissariat aux langues officielles – Application des recommandations tirées de la vérification

Au cours des deux années qui se sont écoulées depuis la dernière vérification du Commissaire aux langues officielles (CLO), l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle ont mis en œuvre de nombreuses mesures pour améliorer le service dans les deux langues officielles du Canada dans les aéroports désignés bilingues de partout au pays.

ACSTA

Afin de répondre aux recommandations du CLO, l'ACSTA a créé de nouveaux rôles à l'interne, à savoir quatre coordonnateurs régionaux des langues officielles, ainsi qu'un coordonnateur des langues officielles à son administration centrale dans la région de la capitale nationale. Ces nouveaux rôles permettent à l'ACSTA de s'acquitter plus efficacement de ses obligations et de ses responsabilités en matière de prestation de services de contrôle dans les deux langues officielles.

L'ACSTA a également augmenté le nombre d'affiches dans les aéroports pour informer les passagers de leur droit de recevoir des services de contrôle dans la langue de leur choix. L'ACSTA accorde la priorité à la prestation de services dans les deux langues officielles et mène régulièrement des activités de mesure du rendement pour les services de contrôle bilingues dans tout le Canada et à son administration centrale.

L'ACSTA mène des sondages détaillés à chaque point de contrôle dans tous les aéroports de classe I. Les résultats les plus récents indiquent que 97 % des passagers sont servis dans la langue officielle de leur choix. Ces enquêtes continueront à aider l'Administration à assurer un niveau de service élevé dans la fourniture de services de contrôle bilingues.

Grâce à ses relations avec les communautés linguistiques en situation minoritaire partout au Canada, l'ACSTA est en mesure de déterminer dans quels secteurs le processus de contrôle pourrait être amélioré et de faciliter les relations entre ces communautés et les fournisseurs de services de contrôle.

Fournisseurs de services de contrôle

Les fournisseurs de services de contrôle ont également mis en œuvre de nombreuses mesures pour améliorer la disponibilité des services de contrôle bilingues, telles que la fourniture de formation et d'outils linguistiques, des programmes d'incitation pour le maintien en poste des agents de contrôle bilingues, la communication avec des associations communautaires francophones et des recruteurs, et l'amélioration des évaluations en français dans leurs processus d'embauche.

Ensemble, l'ACSTA, ses fournisseurs de services de contrôle et ses agents de contrôle continuent à travailler pour offrir un niveau de service élevé dans les deux langues officielles.



Hier, aujourd'hui et demain

11 septembre
2001

Des terroristes ont utilisé l'aviation civile pour mener des attaques coordonnées contre des cibles américaines.

1^{er} avril
2002 Adoption de la *Loi sur l'ACSTA.*

Février
2003 Dévoilement du **logo de l'ACSTA.**

2003-
2004

Lancement du premier programme de contrôle des non-passagers (CNP), lequel consiste à effectuer un contrôle aléatoire à des endroits aléatoires.

**2004-
2005**

Déploiement des premières caméras de télévision en circuit fermé (TVCF).

**2005-
2006**

Contrôle à 100 % des bagages enregistrés dans les **89 aéroports désignés.**

2006-2007

Mise en application de règles sur les liquides, les aérosols et les gels à la suite du complot visant les lignes aériennes transatlantiques du 10 août 2006; mise en œuvre de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), le premier programme mondial d'identification biométrique double dans les aéroports.

2008-
2009 Premier essai de scanner corporel (SC).



2010/2011

Essai du contrôle des non-passagers – véhicules (CNP-V); lancement de la voie réservée aux voyageurs dignes de confiance.

2009-2010

Mise en œuvre des opérations de contrôle dans les plus petits aéroports en appui aux Jeux olympiques de Vancouver; attentat du kamikaze aux sous-vêtements piégés² le 25 décembre, ce qui a entraîné la mise en service du SC à l'échelle nationale; mise en œuvre du système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE).

Hier, aujourd'hui et demain

2012-2013

L'ACSTA a 10 ans; l'organisation rejoint les médias sociaux par le biais d'un compte Twitter (YouTube et Facebook suivront).

2013-
2014 L'ACSTA lance son application mobile.



2014-2015

Le programme de CNP amélioré est mis en œuvre; tous les non-passagers, leurs effets personnels et les véhicules pénétrant dans les zones critiques réglementées des principaux aéroports sont soumis au contrôle de sûreté.

2015-2016

Essai du SC comme méthode de contrôle primaire.

**2016-
2017**

Installation du premier point de contrôle **ACSTA Plus** l'aéroport international de Calgary.

**2017-
2018**

Mise en œuvre de l'engagement envers les passagers à l'égard du service à la clientèle.

Installation de la 60^e voie ACSTA Plus; le gouvernement du Canada annonce que l'ACSTA deviendra une entité à but non lucratif.

2018-2019

2019-2020

La *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* reçoit la sanction royale le 21 juin 2019; la pandémie de la COVID-19 a des conséquences sur l'industrie du transport aérien.

² Un passager d'un vol commercial à destination des États-Unis a tenté de faire exploser un engin explosif en plastique caché dans ses sous-vêtements.

POINTS SAILLANTS ANNUELS

1.

L'ACSTA a joué un rôle important en soutenant Transports Canada dans ses négociations avec la nouvelle ACD en prévision de son éventuelle transition vers une entité indépendante à but non lucratif.

2.

L'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente cette année. En moyenne, 94 % de tous les passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I.

3.

Au printemps 2019, l'ACSTA a lancé la série *Des gens vrais*, une campagne qui met en vedette nos agents de contrôle. La campagne comprenait des bannières à afficher aux points de CPE, ainsi que des vidéos et des profils d'agents de contrôle présentés sur les médias sociaux et le site Web de l'ACSTA.

4.

Cette année, 60 % des passagers dans les aéroports canadiens ont été contrôlés dans les voies ACSTA Plus.

5.

Le programme de recapitalisation du CBE, un investissement d'environ 600 M\$ échelonné sur dix ans, est axé sur l'actualisation des technologies de CBE aux fins de la gestion du cycle de vie. Des 45 projets qui étaient prévus au total, 35 ont été achevés.

6.

La satisfaction des passagers a atteint une moyenne de 86 %, ce qui est supérieur au taux cible de l'ACSTA.

7.

L'ACSTA a fourni des efforts coordonnés pour mener des consultations auprès des Aînés autochtones afin de s'assurer qu'elle tient compte des répercussions des processus de contrôle de sûreté sur les communautés autochtones et les objets sacrés. L'Administration continue de dialoguer avec les Aînés autochtones afin de mettre au point une formation à l'intention de son personnel et de ses agents de contrôle.

8.

Encore cette année, l'ACSTA a travaillé avec les administrations aéroportuaires et les organismes caritatifs de tout le pays pour aider à soutenir les personnes autistes ou ayant des besoins spéciaux et leurs familles en les aidant à se familiariser avec le système de transport aérien.

9.

Parmi les 448 personnes non syndiquées actuellement employées par l'ACSTA, 13 % travaillent pour l'ACSTA depuis sa création.

10.

Pour répondre à la COVID-19, l'ACSTA a rapidement mis en œuvre de nombreuses mesures aux points de contrôle et à ses locaux, afin de protéger le public voyageur, les agents de contrôle, les non-passagers et le personnel de l'Administration.



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

Depuis l'installation des cinq premières voies ACSTA Plus à l'aérogare des vols internationaux de l'aéroport de Calgary il y a plus de trois ans, l'ACSTA a continué à déployer de nouvelles voies de contrôle dans tout le pays. Cette année, l'ACSTA a déployé huit nouvelles voies de contrôle ACSTA Plus dans les aéroports internationaux d'Edmonton, de Toronto, d'Halifax et de Vancouver. Au total, l'ACSTA exploite maintenant 73 voies de contrôle ACSTA Plus à l'échelle du pays, et prévoit en aménager d'autres au cours des prochaines années.

Afin d'atteindre les objectifs de son mandat, l'ACSTA continue de mettre en œuvre des mises à jour logicielles qui aideront les agents de contrôle à s'acquitter de leurs fonctions de la manière la plus efficace et efficiente possible. Les directives en matière de personnel ont été officialisées, les plans de continuité des activités et les instructions relatives au dépannage ont été mis à jour et des exercices de gestion d'urgence ont été mis en œuvre.

Déploiement du scanner corporel (SC) comme méthode de contrôle primaire

Les SC, approuvés par Santé Canada, 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 sont utilisés aux points de CPE comme moyen de contrôle secondaire, étant donné qu'ils offrent une valeur de sécurité accrue par rapport au portique de détection de métal (PDM) lorsqu'il est utilisé seul. Conscients de leur valeur en matière de sûreté, l'ACSTA et Transports Canada ont l'intention d'utiliser plus souvent les SC comme principal outil de contrôle des passagers.

À cette fin, l'ACSTA a déplacé les SC existants vers des postes de contrôle primaire aux points de contrôle transfrontaliers plus importants, à l'aide des fonds prévus à cette fin. En 2019-2020, l'ACSTA a rendu opérationnels les SC comme méthode de contrôle primaire à onze points de contrôle transfrontaliers dans les aéroports internationaux de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. Cette utilisation du SC a également été mise en œuvre au point de contrôle des vols intérieurs de l'aéroport international d'Edmonton. Le déploiement du SC comme méthode de contrôle primaire de sûreté servira à renforcer la sûreté aérienne pour les voyageurs.

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT (CPE)

Niveaux de service relatif au temps d'attente au CPE

En 2019-2020, l'ACSTA a assuré un niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) selon lequel, en moyenne, 94 % de tous les passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I sur une base annuelle, ce qui dépasse le NSTA financé de l'ACSTA, selon lequel, en moyenne 85 % des passagers contrôlés attendent quinze minutes ou moins avant d'être contrôlés.

Il est important de se rappeler que ce rendement reflète la moyenne du NSTA à tous les aéroports de classe I au pays, et que le temps d'attente des passagers peut varier dans certaines situations. Par exemple, les temps d'attente seront plus longs pendant les périodes de pointe et lorsque le volume aux points de contrôle est plus élevé.

L'ACSTA continue de s'efforcer d'offrir la meilleure expérience aux passagers qui se présentent aux points de contrôle partout au Canada en collaborant avec ses partenaires de l'industrie, comme les aéroports et les transporteurs aériens, afin de limiter les répercussions des variables externes sur les opérations de contrôle et le temps d'attente.

ACSTA Plus

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



TRANSFORMATION DU CPE



Afin d'améliorer l'expérience des passagers et d'accroître l'efficacité de la sûreté au fil des ans, l'ACSTA a mis en œuvre diverses améliorations aux points de CPE.

Les premiers points de CPE s'appuyaient largement sur des processus manuels, et utilisaient des technologies limitées et un espace minimal. Néanmoins, ces techniques et technologies ont permis à l'ACSTA d'assurer la sûreté aérienne, bien qu'avec un débit de passagers plus faible.

Au fil du temps, l'ACSTA a apporté des améliorations aux processus, à l'aménagement des points de contrôle et à de nouveaux éléments technologiques essentiels tels que les SC et les voies ACSTA Plus. Des technologies dépassées ont été mises à niveau, de nouveaux outils ont été mis en place et les processus manuels fastidieux ont été remplacés par une automatisation rationalisée.

Les agents de contrôle disposent désormais de l'espace, des outils et des ressources nécessaires pour maximiser l'efficacité de la sûreté, tout en améliorant l'expérience des passagers aux points de CPE.



RAPPORTS ANNUELS PRÉCÉDENTS



2007



2008



2009



2010



Lecteurs portatifs du système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE)

Le SSCE de l'ACSTA permet le balayage électronique des cartes d'embarquement présentées aux points de CPE afin de vérifier qu'elles sont valides et de détecter toute carte fautive ou reproduite frauduleusement. Outre les avantages en matière d'efficacité de la sûreté qu'apporte ce système, il permet aussi d'améliorer la résolution des incidents de sûreté de même que la surveillance du rendement aux points de contrôle.

Le SSCE est devenu un outil essentiel à la prise de décisions stratégiques ainsi qu'à la gestion quotidienne des opérations de l'ACSTA partout au Canada.

En 2019-2020, après près de dix ans d'utilisation, l'ACSTA a remplacé deux éléments clés du matériel du SSCE par une technologie plus récente et plus réactive. Plus de deux cents moniteurs à écran tactile ont été remplacés et plus de cent quatre-vingts nouveaux scanners portatifs Android deux fois moins lourds et moins volumineux que le modèle précédent ont été déployés. Les commentaires des agents de contrôle ont été extrêmement positifs à la suite de la mise en œuvre de ces améliorations.

Recouvrement des coûts

Le projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*, comportait des dispositions permettant à l'ACSTA de fournir des services de contrôle supplémentaires, pourvu que la fourniture de ces services n'entraîne pas de coûts supplémentaires. S'appuyant sur ces dispositions, l'ACSTA a fourni des services de contrôle supplémentaires à l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) selon le principe de recouvrement des coûts. L'objectif de cet accord permanent est d'augmenter la capacité de contrôle et d'améliorer les temps d'attente des passagers. L'ACSTA et la GTAA ont prolongé l'accord visant à fournir des services supplémentaires de contrôle préembarquement à la GTAA pendant toute la durée de l'exercice financier 2019-2020 selon le principe de recouvrement des coûts, et ont l'intention de maintenir ce type d'accord à l'avenir.

Autres aéroports désignés (AAD)

En 2019-2020, l'ACSTA a signé son premier accord de recouvrement des coûts avec la municipalité du district de Muskoka, qui est classée comme un AAD. Les directions générales de la Prestation de services et de la Technologie de l'ACSTA ont travaillé ensemble pour répondre à toutes les exigences en matière de matériel et de technologie avant le premier vol régulier, qui a eu lieu le 27 juin 2019.

L'ACSTA a fourni des services de contrôle pour vingt vols sur une période de dix semaines. Ce premier accord sur une base de recouvrement des coûts avec un autre aéroport désigné a été couronné de succès, et l'ACSTA a l'intention de poursuivre ce type d'accords avec la municipalité du district de Muskoka et toute autre partie intéressée à l'avenir.

Innovations au CPE

La sûreté aérienne est un domaine en constante évolution. Afin de s'assurer que l'ACSTA et ses agents de contrôle peuvent atténuer les menaces à la sûreté, l'organisation s'efforce continuellement d'améliorer ses processus de CPE. En 2019-2020, l'ACSTA a mené des études, élaboré de nouveaux modèles analytiques et testé de nouvelles technologies qui pourraient contribuer à maintenir l'efficacité de la sûreté dans un contexte de sécurité en évolution.

Évaluation des délais de traitement

L'ACSTA a mené une étude nationale afin de recueillir et d'analyser les délais de traitement aux points de CPE, les taux de fouille et d'autres caractéristiques des processus de contrôle de sûreté à douze points de contrôle dans cinq aéroports de classe I. Ces études permettent à l'ACSTA de comprendre les différences entre les points de contrôle et les variations saisonnières, de cerner les possibilités d'amélioration et d'alimenter les modèles de simulation utilisés pour soutenir la prise de décision.

RAPPORTS ANNUELS PRÉCÉDENTS



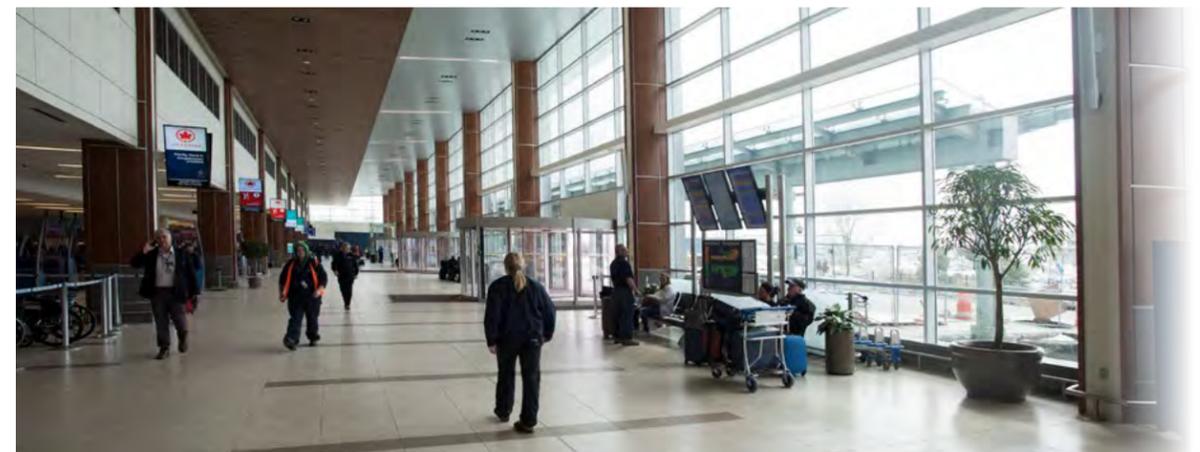
2011



2012



2013





Élaboration de modèles analytiques

En 2019-2020, l'ACSTA a continué à s'appuyer sur l'analytique avancée et à mieux l'exploiter pour tirer des leçons des données, soutenir la prise de décisions et résoudre les problèmes opérationnels.

- À l'aide de logiciels spécialisés, de données obtenues à partir du matériel de contrôle et de données recueillies dans le cadre d'études sur les délais de traitement, l'ACSTA a créé des modèles de simulation au CPE détaillés pour évaluer les répercussions des nouvelles procédures aux voies de contrôle des voyageurs dignes de confiance. Ces simulations ont permis à l'ACSTA de déterminer les répercussions attendues sur le rendement au moment d'appliquer ces nouvelles procédures aux voies de contrôle ACSTA Plus et aux voies de contrôle existantes.
- L'ACSTA a amélioré son modèle d'incidence sur les temps d'attente pour inclure certains aéroports de classe II et a utilisé les résultats du modèle afin d'évaluer le nombre d'heures de contrôle nécessaires pour atteindre divers NSTA dans les aéroports concernés.
- L'ACSTA a amélioré son modèle de prévision du trafic qui permet de prédire le nombre de passagers attendus aux points de contrôle des aéroports de classe I par journée ou par heure donnée. L'ACSTA a utilisé les résultats de ce modèle pour élaborer des plans de préparation, ce qui lui a permis de mieux gérer les opérations de contrôle pendant les déplacements en période de pointe, comme pendant la semaine de relâche et les vacances d'été et d'hiver.

Essai du programme Pre-Check pour les voyageurs dignes de confiance

Cette année, l'ACSTA et Transports Canada ont collaboré pour élaborer et mener un essai à un point de contrôle des vols intérieurs afin de mieux comprendre les avantages d'un contrôle accru axé sur les risques dans les voies réservées aux voyageurs dignes de confiance – une approche qui serait plus conforme à celle utilisée par la TSA pour son programme Pre-Check.

Un essai en plusieurs phases a débuté le 30 septembre 2019 à l'aéroport international de Vancouver, lequel vise à élargir les règles du programme actuel des voyageurs dignes de confiance et à évaluer différents changements de matériel et de procédures.

Les données recueillies au cours de cet essai permettront à l'ACSTA et à Transports Canada de déterminer si ce concept pourrait constituer une amélioration permanente durable à apporter au programme actuel des voyageurs dignes de confiance.

Appareils de radioscopie à tomодensitométrie au CPE

Cette année, l'ACSTA a terminé la mise à l'essai du nouveau matériel de radioscopie à tomодensitométrie pour l'environnement du CPE. Ce type de technologie, que l'ACSTA utilise actuellement exclusivement pour les bagages enregistrés au Canada, pourrait révolutionner le déploiement de la prochaine génération d'appareils de radioscopie au CPE. La technologie de tomодensitométrie au CPE devrait faciliter le retrait des effets personnels des passagers en permettant à davantage d'articles de rester dans les bagages et, avec de futures mises à niveau, pourrait jeter les bases à la prise de décision automatisée aux points de CPE.

L'essai a été mené au point de contrôle des vols intérieurs de l'aéroport international James Armstrong- Richardson de Winnipeg pendant près de cinq mois et plus de 88 500 bacs ont été contrôlés. L'ACSTA a procédé à un examen des exigences en matière d'appareils de radioscopie à tomодensitométrie dans l'environnement de contrôle et a conçu des documents de formation pour les agents de contrôle avant le début de la mise à l'essai.

L'essai a été réussi et a fourni des données techniques et opérationnelles utiles qui aideront à définir les futurs essais et les prochaines évaluations portant sur ce type de technologie à mesure qu'elle continue d'évoluer. Cela comprendra des essais réalisés sur des appareils installés dans une voie ACSTA Plus.

Scanner Quick Personnel Security

L'ACSTA a mis à l'essai le scanner Quick Personnel Security (QPS201) à l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa pendant l'exercice 2019-2020. Le QPS201 est un type de scanner corporel complet que l'ACSTA a testé comme méthode de contrôle secondaire.

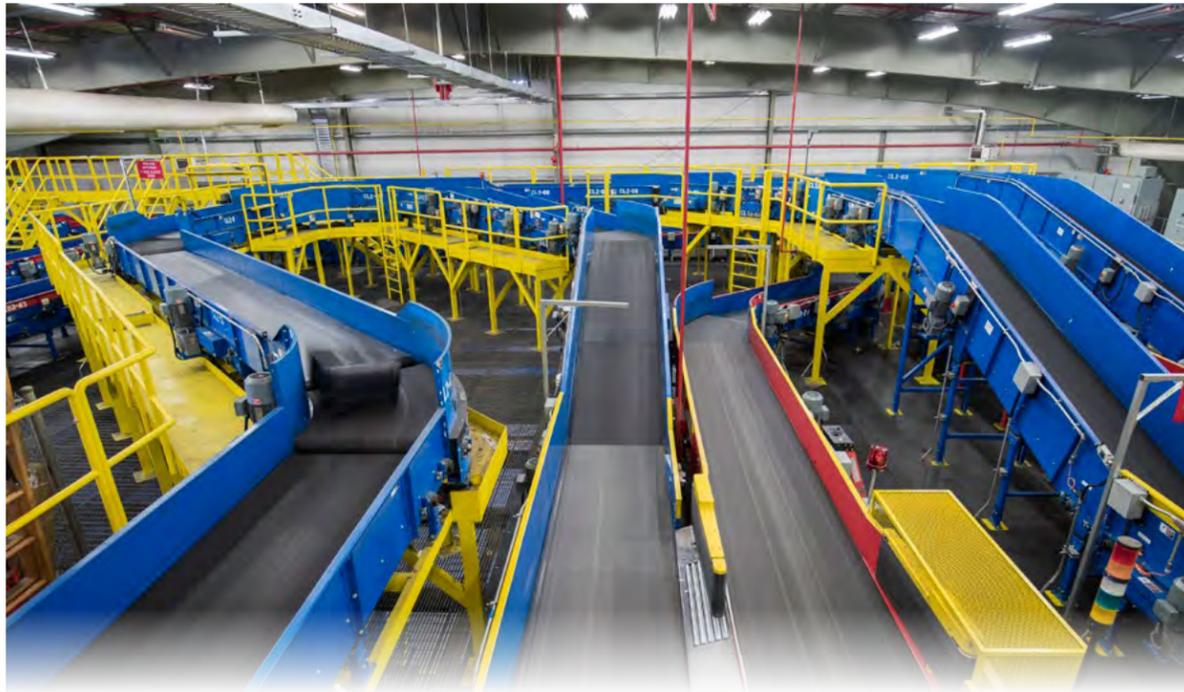
Parmi les principales différences entre le QPS201 et les autres scanners corporels complets, citons la conception de l'appareil lui-même (deux panneaux parallèles par opposition à un appareil de balayage circulaire) et le positionnement des passagers une fois à l'intérieur.

L'essai a démontré que le QPS201 pouvait répondre aux exigences opérationnelles de l'ACSTA pour le contrôle secondaire des passagers. Dans l'ensemble, les agents de contrôle ont déclaré qu'il était convivial et qu'il facilitait l'exercice de leurs fonctions.

Mise à niveau du tutoriel de radioscopie

L'ACSTA a mis à niveau toutes les technologies du tutoriel de radioscopie X-ray Tutor (XRT), passant de la version XRT 3 à la version XRT 4 au cours de l'exercice financier. L'infrastructure de TI du XRT 3 de l'ACSTA a été remplacée conformément au programme de gestion du cycle de vie de l'Administration. L'ACSTA a déployé l'infrastructure informatique du XRT 4 à l'échelle nationale le 30 septembre 2019.





Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Le programme de recapitalisation du CBE, d'une durée de 10 ans, a débuté au cours de l'exercice financier 2011-2012. Son objectif était de voir l'ACSTA passer d'un processus à cinq niveaux à un processus rationalisé à trois niveaux, tout en maintenant l'équivalence en matière de sûreté internationale et en résolvant les problèmes liés aux bagages en correspondance vers les États-Unis dans les installations de prédédouanement.

Le programme de recapitalisation du CBE comprend 45 projets d'aéroports, dont 35 sont achevés et 10 en cours. Le programme aidera l'ACSTA à maintenir les normes qu'elle établit en matière de sûreté aérienne, ainsi qu'à maintenir la parité avec ses partenaires internationaux et industriels.

Cette année seulement, l'ACSTA a achevé des projets dans les huit aéroports suivants :

- Aéroport international de Vancouver
- Aéroport international James Armstrong-Richardson de Winnipeg
- Aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon
- Aéroport international John C. Munro de Hamilton
- Aéroport international de London
- Aéroport de Yellowknife
- Aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto
- Aéroport international de Windsor

Dix autres projets devaient être achevés au cours de la dernière année du programme (2020-2021) à l'aéroport Roméo-LeBlanc du Grand Moncton, à l'aéroport international de St. John's, à l'aéroport international de Thunder Bay, à l'aéroport international d'Abbotsford, à l'aéroport international Montréal-Trudeau, à l'aéroport international Toronto-Pearson, et deux projets à l'aéroport international de Vancouver. Toutefois, l'ACSTA s'attend à ce que les dates de mises en service soient reportées en raison de la pandémie de la COVID-19.



Contrôle des non-passagers (CNP)

Le CNP assure la sûreté des zones stériles de l'aéroport en contrôlant le personnel de l'ACSTA, les agents de contrôle, les membres de l'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les bagagistes, les vendeurs et autres employés de l'aéroport, ainsi que les effets personnels de ces personnes.

Essai des portes automatisées au CNP

L'essai des portes automatisées au CNP vise à améliorer la garde et surveillance pendant le processus de sélection applicable au contrôle des non-passagers à un point de CNP-aérogare. Une porte automatisée a été installée à l'aéroport international Montréal-Trudeau et est équipée d'un lecteur de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) et d'un logiciel personnalisé qui permet de sélectionner aléatoirement les non-passagers à contrôler.

Pendant l'essai, les non-passagers passent leur CIZR sur le lecteur et sont sélectionnés ou non aux fins du contrôle, la porte automatisée servant de barrière physique qui n'accorde le passage qu'aux personnes non sélectionnées. Bien que l'essai soit toujours en cours, les données préliminaires montrent que la solution fonctionne comme prévu, et que le contrôle a été renforcé comme souhaité. Les non-passagers se sont rapidement adaptés au nouveau processus.

L'ACSTA poursuivra la mise à l'essai jusqu'à son achèvement au premier trimestre de 2020-2021, et recueillera des données supplémentaires qui l'aideront à déterminer s'il s'agit d'une solution viable pour un déploiement plus large dans les aéroports canadiens.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

L'ACSTA et les administrations aéroportuaires continuent de collaborer afin d'assurer le fonctionnement efficace, efficient et uniforme du programme de CIZR.

En 2019-2020, l'ACSTA a terminé la conception et l'élaboration d'un système d'inscription de la CIZR de prochaine génération. Ce nouveau système simplifiera et améliorera l'inscription des travailleurs aéroportuaires au programme de la CIZR et fournira aux administrations aéroportuaires de meilleurs outils pour la gestion des données. En janvier 2020, l'ACSTA a amorcé des essais opérationnels de la CIZR dans un aéroport de classe I à Winnipeg et dans un aéroport de classe II à St. John's.

L'ACSTA a également examiné et mis à jour le plan de continuité des activités du système de CIZR pour s'assurer qu'il continue de répondre aux exigences réglementaires établies par Transports Canada.



Réponse de l'ACSTA à la COVID-19

Cette année, la planète fait face à un défi mondial en raison de la propagation du nouveau coronavirus, appelé COVID-19. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré une pandémie, le 11 mars 2020, alors que le virus se propageait à l'échelle mondiale, touchant de nombreuses personnes, communautés, nations et industries.

L'industrie aérienne, y compris l'ACSTA, a été durement touchée par la pandémie de la COVID-19. Les aéroports canadiens ont connu une diminution marquée du nombre de passagers en mars 2020. On s'attend à ce que les répercussions de cette pandémie se fassent sentir dans un avenir prévisible, à mesure que la situation continue d'évoluer.

En priorisant la sécurité du public voyageur, du personnel de contrôle et des employés de l'ACSTA, l'organisation a rapidement mis en œuvre de nombreuses mesures pour lutter contre la pandémie. L'ACSTA continuera de suivre les recommandations des autorités en matière de santé publique et de surveiller la situation au fur qu'elle évolue tout en s'adaptant en fonction des besoins.

Opérations de contrôle

En réponse à la COVID-19, le gouvernement du Canada a imposé un certain nombre de restrictions qui ont entraîné une diminution du volume de passagers. Pendant ce temps, l'ACSTA a continué d'assurer son mandat obligatoire, adaptant ses procédures de contrôle au besoin.

L'ACSTA a travaillé avec les fournisseurs de services de contrôle et d'autres fournisseurs afin de soutenir les agents de contrôle dans la prestation des services de contrôle tout en priorisant la santé et la sécurité de tous. L'ACSTA a fourni une quantité accrue de

fournitures sanitaires comme du désinfectant pour les mains, des gants jetables, de l'alcool isopropylique en vaporisateur et des lingettes à base d'alcool aux points de CPE. L'organisation a aussi augmenté la fréquence des activités de nettoyage aux points de CPE.

Le professionnalisme et le dévouement dont ont fait preuve le personnel de première ligne et les agents de contrôle aux points de contrôle ont permis à l'ACSTA de maintenir ses opérations de contrôle pendant cette période difficile.

Effets sur les passagers

Face à la pandémie, et dans le but de continuer à promouvoir le bien-être des agents de contrôle, des gens qui travaillent dans les aéroports canadiens et des voyageurs qui transitent par ces derniers, l'ACSTA a adopté un certain nombre de changements aux points de CPE, y compris ce qui suit.

- On a mis en œuvre des modifications aux procédures visant à réduire le contact entre les agents de contrôle et les passagers.
- On a permis aux passagers de transporter une bouteille de désinfectant pour les mains (en quantité de 350 ml ou moins) en plus des bouteilles de 100 ml, à condition que les bouteilles soient placées dans un sac transparent et refermable de 1 L.
- On a installé des distributeurs supplémentaires de désinfectant pour les mains près des points de contrôle à l'intention des agents de contrôle et du public voyageur.

Effets sur les employés

L'ACSTA a mis en œuvre de nombreuses mesures afin d'assurer la santé et la sécurité de son personnel, soit à l'administration centrale à Ottawa, ou dans ses bureaux régionaux. L'organisation a surveillé et renforcé auprès de ses employés les directives publiées par l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) et Affaires mondiales Canada (AMC). Pendant la pandémie, l'organisation reste engagée à réduire au minimum les risques associés à la COVID-19.

L'ACSTA dans la collectivité

Mobilisation des Aînés autochtones

L'ACSTA a engagé un dialogue pluriannuel avec les Aînés autochtones afin de permettre à l'organisation de tenir compte des répercussions du contrôle de sûreté sur les communautés autochtones. Cet accord permettra en définitive de modifier les procédures de contrôle de l'ACSTA applicables aux objets traditionnels sacrés, et comprendra une formation sur l'histoire autochtone destinée aux agents de contrôle, aux superviseurs et au personnel de l'ACSTA.

Cette révision des procédures et cette formation visent à améliorer le niveau de service offert aux voyageurs autochtones et à mieux faire comprendre et apprécier la diversité des origines, des expériences, des valeurs culturelles et des traditions autochtones au sein du personnel de contrôle. Le personnel de l'ACSTA et la direction des fournisseurs de services de contrôle devront suivre la formation.

L'engagement de l'ACSTA envers une mobilisation continue et significative auprès des Aînés autochtones a conduit l'organisation à devenir membre d'une communauté de pratique fédérale axée sur le partage de renseignements et des pratiques exemplaires avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

Mobilisation du public

Tout au long de l'année, l'ACSTA a participé à plusieurs initiatives visant à aider les passagers autistes et ayant des besoins particuliers afin de démontrer son engagement envers le service à la clientèle et de simplement aider les gens qui en ont besoin.

Autisme et besoins spéciaux

L'ACSTA a participé à de nombreuses initiatives visant à faciliter le transport aérien des passagers autistes ou ayant des besoins particuliers.

La 7^e Journée annuelle de familiarisation aux processus aéroportuaires a eu lieu le 7 avril 2019 à l'Aéroport international Montréal-Trudeau, en collaboration avec l'ACSTA, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Air Transat. L'objectif de cet événement est d'aider les enfants atteints de troubles du spectre de l'autisme (TSA) ou de limitations fonctionnelles (déficience intellectuelle) et leurs familles à se familiariser avec le processus entourant les voyages en avion. Plus de trois cents participants ont pu vivre cette expérience qui comprenait les activités suivantes :

- l'enregistrement;
- un contrôle de sûreté dans une voie réservée aux familles et aux personnes avec des besoins spéciaux;
- l'embarquement dans un avion;
- une visite des douanes canadiennes.

L'ACSTA a également soutenu des événements similaires dans les aéroports de North Bay, Vancouver, Halifax et Toronto. À North Bay, l'ACSTA, l'administration de l'aéroport Jack Garland et l'équipe des services aux personnes atteintes d'autisme du réseau d'entraide Hands³ ont travaillé ensemble pour présenter les activités de routine dans les aéroports et en faire vivre l'expérience aux participants.

Les équipes de l'ACSTA et de Garda ont également participé à l'opération « Ciel ouvert pour l'autisme », qui s'est déroulée à l'aérogare 1 de l'aéroport de Toronto en décembre 2019. L'opération Ciel ouvert pour l'autisme est une expérience de passage dans un aéroport et de simulation de vol conçue pour aider les enfants et les adultes atteints d'un trouble du spectre autistique, ainsi que leurs familles, à se familiariser avec l'ensemble du processus de voyage.

Lancement de la série *Des gens vrais*

La série *Des gens vrais* est une campagne qui met en vedette les agents de contrôle. Le 30 avril 2019, l'ACSTA a officiellement lancé la campagne dans le cadre d'un événement en direct sur Facebook qui s'est tenu simultanément dans les aéroports internationaux de Vancouver et d'Halifax.

Le même jour, les huit premières affiches de la série ont été dévoilées au public dans chaque aéroport de classe I.

Le lancement a mis en vedette le vice-président, Prestation de services, les directeurs de la prestation de services dans les régions du Pacifique et de l'Est, ainsi que les agents de contrôle présentés sur les affiches dans ces aéroports.

Cette campagne multimédia s'est déroulée tout au long de l'exercice 2019-2020. Elle comprenait des bannières à afficher aux points de CPE, ainsi que des vidéos et des profils d'agents de contrôle présentés sur les médias sociaux et le site Web de l'ACSTA.

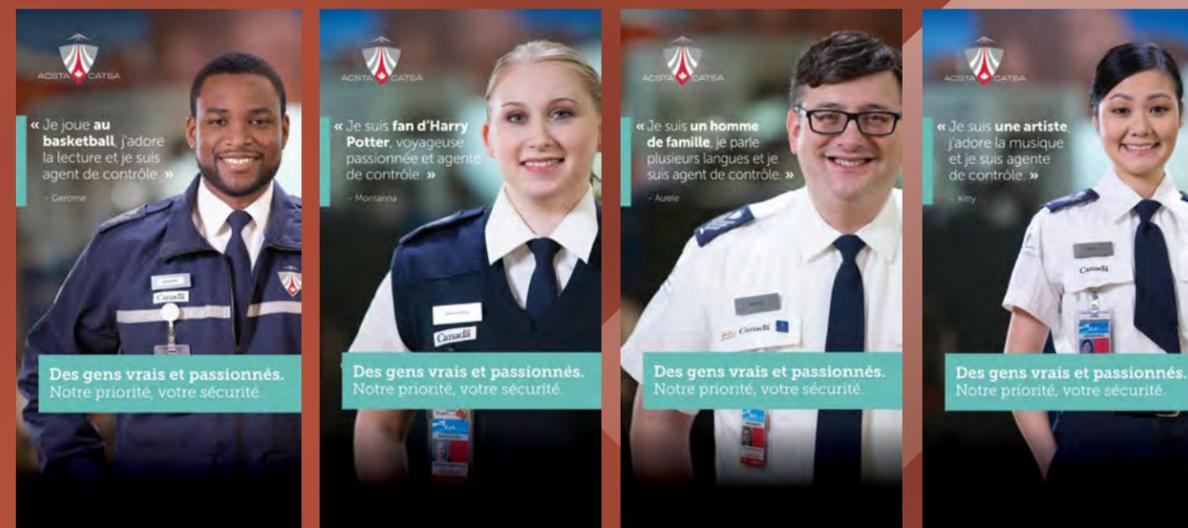
METTRE EN VEDETTE NOS AGENTS DE CONTRÔLE



La campagne *Des gens vrais* a présenté des bannières plus grandes que nature d'agents de contrôle à chacun des huit aéroports les plus fréquentés du Canada, ainsi que des vidéos et images sur les médias sociaux et le site Web de l'ACSTA.

Au total, 48 agents de contrôle ont été mis en vedette pendant la campagne – six de chaque aéroport. Le message général de la campagne était simple et précis : « Des gens vrais et passionnés. Notre priorité, votre sécurité. » La campagne s'est déroulée pendant toute la durée de l'exercice financier et de nouvelles vidéos, de nouvelles bannières et de nouveaux messages sur les médias sociaux ont été publiés tous les deux mois. Elle a été présentée sur les pages Facebook et Twitter de l'ACSTA, de même que sur une page qui lui a été entièrement consacrée sur le site Web de l'organisation.

L'ACSTA est reconnaissante envers les 48 agents de contrôle qui ont participé à la campagne et envers les administrations aéroportuaires et les fournisseurs de services de contrôle qui ont appuyé l'Administration. Sans eux, nous aurions été incapables de présenter certaines des personnes les plus incroyables du personnel de contrôle.



³ Le réseau d'entraide Hands est un organisme qui se consacre à aider les enfants, les jeunes et les adultes souffrant de troubles du développement, ainsi que leurs familles, à obtenir les meilleurs soins et l'aide dont ils ont besoin.



Objets perdus et trouvés

Le Centre des opérations de sûreté (COS) de l'ACSTA a aidé à récupérer de nombreux articles perdus par les passagers au cours du présent exercice.

Des articles de voyage et objets de la vie quotidienne aux appareils électroniques et aux bijoux, le COS a aidé à rendre à leurs propriétaires 6 091 articles d'une valeur totale de 3,85 millions de dollars.

L'ACSTA ET SES PARTENAIRES

Le gouvernement du Canada

L'ACSTA est une société d'État mandataire dotée d'un Conseil d'administration nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports. L'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports et collabore avec Transports Canada dans le but de veiller à l'application des règlements.

Dans sa lettre de mandat de cette année, le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, a été chargé d'achever le transfert de l'ACSTA à une entité indépendante à but non lucratif qui améliorera l'expérience des voyageurs, notamment en établissant une norme de service claire qui limite le temps d'attente des voyageurs aux points de contrôle des aéroports. L'ACSTA continuera de travailler avec le gouvernement du Canada pour atteindre ses objectifs.

Transport 2030 : un plan stratégique pour l'avenir du système de transport canadien

Le gouvernement du Canada a élaboré une vision et un plan à long terme pour construire un système de transport national qui appuie « la croissance économique, la création d'emplois et la classe moyenne du Canada ». Ce plan, intitulé « Transport 2030 », définit cinq grands thèmes cibles, dont trois ont des répercussions importantes sur l'ACSTA et son rôle dans la sûreté et l'efficacité du transport aérien de passagers. Ces thèmes sont les suivants :

1. *Le passager* – en offrant un plus grand choix, un meilleur service, des coûts réduits et des droits renforcés;
2. *Des transports plus sûrs* – en harmonisant les normes mondiales, en consultant l'industrie et en améliorant la sûreté et la sécurité;
3. *Transports verts et innovants* – grâce aux nouvelles technologies, au soutien à l'innovation et à l'accent mis sur les corridors commerciaux et les moyens partagés de transport des biens et des personnes.

Transparence et gouvernement ouvert

L'ACSTA maintient un programme complet d'information et de sensibilisation du public, tant auprès du public que du gouvernement du Canada, conformément à l'engagement du gouvernement du Canada « à mettre la barre plus haut au chapitre de l'ouverture et de la transparence ».

Afin de maintenir la transparence et l'ouverture auprès du public, l'ACSTA publie ses temps d'attente et des bulletins essentiels, des documents d'information et des rapports périodiques sur les politiques, les procédures et les nouveaux dossiers de l'Administration. L'ACSTA mène également des sondages trimestriels auprès des voyageurs, héberge un site Web d'information doté de mécanismes permettant au public et aux intervenants de poser des questions et d'obtenir de la rétroaction, et participe à des consultations actives avec l'industrie, les voyageurs et d'autres intervenants dans le but de s'engager envers les voyageurs de manière significative et, en fin de compte, d'améliorer leur expérience.

Pour continuer à rendre des comptes au gouvernement du Canada et à maintenir la transparence auprès de celui-ci, l'ACSTA tient une réunion publique annuelle, et ses rapports annuels sont déposés au Parlement. L'ACSTA fournit également des réponses aux demandes de renseignements et d'information des commissions parlementaires et d'autres autorités gouvernementales et parlementaires.

TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION (TSA)

Dans le cadre du plan d'action « Par-delà la frontière », le Canada et les États-Unis ont entrepris d'harmoniser les procédures de contrôle dans les aéroports avec les procédures de prédédouanement des douanes américaines. Une harmonisation continue devrait garantir que les opérations de contrôle des deux côtés de la frontière offrent un niveau de sûreté comparable, ainsi qu'une expérience commune à tous les voyageurs.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a mis en œuvre de nouvelles exigences de contrôle à la demande de la TSA des États-Unis et en a testé d'autres en vue d'une éventuelle mise en œuvre dans un contexte canadien. L'ACSTA a également mis à l'essai de nouvelles procédures pour les voyageurs dignes de confiance qui cadrent de plus près avec l'approche de contrôle axée sur le risque de la TSA aux voies utilisées dans le cadre du programme Pre-Check.

Harmonisation des procédures de fouille des bagages et des articles accessibles avec celles de la TSA

En collaboration avec Transports Canada et la TSA, l'ACSTA a entrepris deux essais pour évaluer les procédures de contrôle des bagages de cabine de la TSA dans l'environnement canadien. Les changements comprennent le retrait de tous les appareils électroniques plus grands qu'un téléphone cellulaire, et des procédures améliorées applicables à l'analyse radioscopique et à la fouille des bagages.

Le premier essai a été effectué à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa en août 2019. Le deuxième essai a eu lieu à l'aéroport international de Calgary, à un point de contrôle ACSTA Plus, et a pris fin en février 2020. Les résultats de ces essais seront examinés afin de prendre des décisions concernant des changements potentiels en matière de contrôle de sûreté à l'avenir.



PRÉPARER L'AVENIR

EFFORTS DE RELANCE

L'ACSTA a subi les répercussions de la pandémie de la COVID-19 aux points de contrôle de sûreté comme dans les locaux à l'administration centrale et dans les régions. À mesure que les communautés et les industries du monde entier se préparent à reprendre leurs activités et à se remettre en selle, l'ACSTA collaborera de près avec Transports Canada et ses partenaires de l'industrie en vue d'appuyer les efforts de relance. L'organisation continuera à prioriser la santé et la sécurité des passagers, du personnel de contrôle, des non-passagers et de ses employés partout au pays.

GOVERNANCE DE L'ACSTA

Cette année, l'ACSTA se prépare à un grand changement potentiel : la transition d'une société d'État mandataire financée par des crédits parlementaires à une entité indépendante à but non lucratif. Cette éventuelle transition représente un changement dans la façon dont l'ACSTA mène ses activités et, à ce titre, elle a travaillé de façon acharnée pour s'y préparer.

Les employés de l'ACSTA et l'équipe de la direction collaborent en vue d'atteindre nos objectifs et le but commun d'une transition en douceur.

NOS GENS, NOTRE ÉVOLUTION

Charte de transition

Cette année, les gestionnaires et les employés de l'ACSTA ont élaboré une charte de transition. La charte décrit l'approche positive à adopter pendant l'éventuelle transition.

Gestionnaires

À mesure que l'ACSTA se prépare à l'éventuelle transition vers la nouvelle ACD, les gestionnaires ont reconnu que le leadership est essentiel à la réussite de la transition. Pour soutenir leurs employés et l'organisation dans son ensemble, les gestionnaires ont défini la manière dont ils veulent diriger, et les comportements et valeurs qu'ils doivent adopter pendant cette période de transition.

Valeurs des gestionnaires de l'ACSTA :

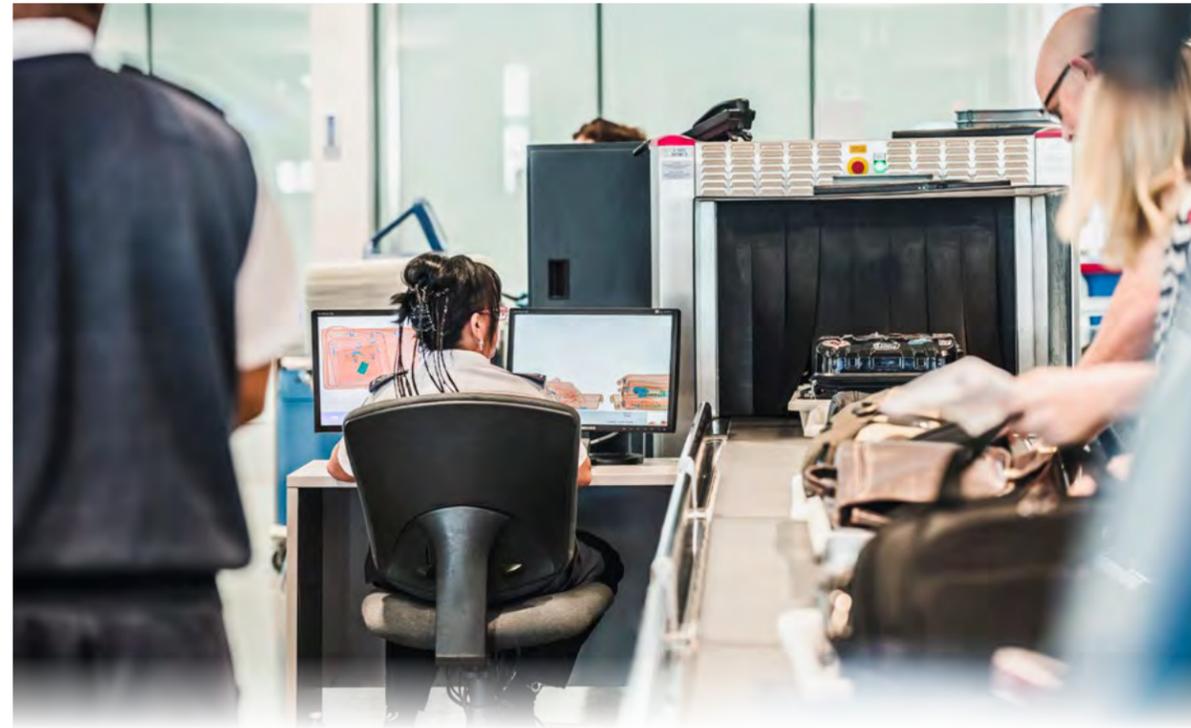
- faire preuve d'un leadership positif;
- assurer une communication efficace;
- appuyer les employés.

Employés

Pendant que l'ACSTA se prépare à l'éventuelle transition vers une nouvelle ACD, les employés continueront de faire preuve de professionnalisme et d'être fiers de leur travail en répondant aux besoins de leurs collègues, des gestionnaires, du public voyageur et de l'industrie du transport aérien et en les appuyant. Ils collaboreront afin de maintenir les opérations et de trouver des solutions efficaces lorsqu'ils seront sollicités pendant l'éventuelle transition.

Valeurs des employés de l'ACSTA :

- être positifs;
- jouer leur rôle dans une communication efficace;
- appuyer les autres.



DÉPLOIEMENTS D'ACSTA PLUS

À l'avenir, l'ACSTA continuera de mettre à jour les logiciels et d'apporter des améliorations opérationnelles et techniques au système ACSTA Plus en fonction des données, des analyses et des essais.

ACSTA Plus continue d'offrir aux passagers une expérience de contrôle de sûreté améliorée. Il s'agit d'un système de contrôle de sûreté très efficace qui permet aux voyageurs expérimentés de contourner ceux qui prennent ou qui préfèrent prendre plus de temps pendant le contrôle, améliorant ainsi le flux global et la satisfaction des passagers.

MODERNISATION DES INTERVENTIONS EN CAS D'INCIDENT

Centre des opérations de sûreté (COS)

Le COS est le centre d'intervention primaire de l'ACSTA en cas d'incident. Les opérateurs du COS fournissent une assistance essentielle aux agents de contrôle et aux organismes d'application de la loi. Leur contribution inestimable permet à l'ACSTA de sécuriser le système de transport aérien dans les aéroports désignés au Canada.

Transformation du COS

Le COS subit actuellement une importante transformation afin de garantir que ses opérateurs et ses chefs d'équipe puissent fournir le meilleur service et s'acquitter de leurs tâches de la manière la plus uniforme possible. De plus, le personnel du COS se verra offrir davantage de possibilités de carrière et de perfectionnement.



MODERNISATION DE LA SÛRETÉ



Le COS est le centre d'intervention de l'ACSTA en cas d'incident. Les opérateurs du COS aident à résoudre les infractions à la sûreté, à retrouver les objets perdus ou volés et, en définitive, jouent un rôle essentiel dans le maintien de la sûreté du système d'aviation canadien. Dans un environnement où les menaces changent constamment, les techniques et les outils d'intervention en cas d'incident doivent également évoluer.

À cette fin, le COS s'est doté, ces dernières années, d'un nouveau mur d'images et de nouveaux postes de travail pour les opérateurs. Ces mises à niveau permettent aux opérateurs d'améliorer leurs résultats déjà exceptionnels et contribuent à assurer la sûreté et la satisfaction des passagers qui transitent par les aéroports canadiens.





PROFIL DE RISQUE

En tant que membre clé du système de sûreté de l'aviation civile du Canada, l'ACSTA est exposée à divers risques qui peuvent affecter sa capacité à remplir son mandat. Transports Canada exige des mesures particulières face aux menaces et aux risques pour la sûreté aérienne. L'ACSTA met en œuvre ces mesures obligatoires de gestion des risques afin de minimiser les répercussions des risques sur ses opérations et sur les voyageurs.

En plus de la collecte de renseignements sur les menaces supervisée par Transports Canada, l'ACSTA effectue aussi diverses évaluations des risques liées à ses stratégies et ses activités organisationnelles. L'ACSTA présente ses principaux risques organisationnels et opérationnels dans son profil de gestion des risques de l'entreprise (P-GRE), lequel donne un aperçu des risques qui pourraient entraver sa capacité à atteindre ses objectifs stratégiques. La direction et le Conseil d'administration portent une attention particulière aux risques liés à l'efficacité du contrôle, car la sûreté est la priorité de l'ACSTA.

RISQUES ET INCERTITUDES

Risques liés aux responsabilités

Capacité de détection

La sûreté de l'aviation est la priorité absolue de l'ACSTA. Le principal mécanisme par lequel l'ACSTA maintient la sûreté aérienne est l'utilisation de matériel de contrôle. Transports Canada fixe les normes de détection et approuve le matériel de contrôle.

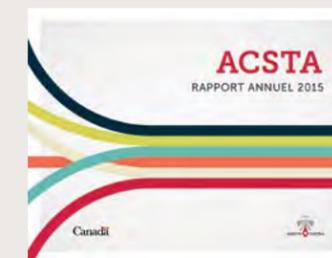
Bien que l'ACSTA s'efforce de respecter les normes de détection établies par Transports Canada, il y a un risque qu'elle ne dispose pas de la technologie ni des renseignements sur les menaces et les risques, des processus ou de la capacité humaine nécessaires à la détection de tous les articles présentant un risque élevé, ce qui pourrait avoir des répercussions importantes sur le système d'aviation civile.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA travaille continuellement à revoir, à vérifier et à améliorer l'efficacité de ses procédures et processus opérationnels, et gère un programme d'immobilisations pour appuyer le remplacement et la mise à niveau de son matériel. En outre, la relation constructive que l'ACSTA a bâtie avec Transports Canada et d'autres organismes de réglementation internationaux facilite le partage de renseignements et permet à l'organisation de maintenir l'équivalence avec d'autres administrations internationales de contrôle.

RAPPORTS ANNUELS PRÉCÉDENTS



2014



2015



2016



Risque lié à la capacité

Capacité du personnel de l'ACSTA

Bien que la structure organisationnelle rationalisée de l'ACSTA ait permis d'alléger les processus organisationnels, il existe un risque que la capacité actuelle du personnel de l'ACSTA, dans certains secteurs, soit insuffisante pour soutenir la charge de travail et favoriser un environnement de travail sain. Pour atténuer ce risque, l'organisme a mis en œuvre diverses initiatives en matière de ressources humaines, comme celle qui consiste à consacrer davantage de ressources à l'acquisition de talents et à mettre au point un processus simplifié de demande de ressources pour une durée déterminée. L'organisation continuera à surveiller l'incidence des besoins supplémentaires découlant de sa réponse à la pandémie de la COVID-19 sur la capacité du personnel.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions légales ou illégales de travail

L'ACSTA sous-traite ses services de contrôle de sûreté à des fournisseurs de services qui comptent sur un effectif d'agents de contrôle syndiqués pour effectuer des opérations de contrôle. Étant donné la nature du modèle de prestation de services par des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail, et compte sur ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats. En raison de la façon dont les fournisseurs de services de contrôle gèrent les relations de travail ou des conditions du marché du travail, il y a un risque que l'ACSTA ait une influence limitée pour empêcher qu'une interruption de travail légale ou illégale ne se produise ou qu'elle ait une capacité limitée à maintenir les niveaux de service pendant une interruption de travail légale ou illégale.



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

L'ACSTA a collaboré avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle et d'autres intervenants en vue de mettre en œuvre diverses mesures de sécurité pour répondre aux préoccupations à l'égard de la santé et la sécurité en raison de la pandémie de la COVID-19.

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

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

L'ACSTA s'en remet entièrement aux fournisseurs de services de contrôle pour offrir des services de contrôle, et dépend principalement des fournisseurs de services externalisés à qui elle confie l'entretien du matériel de contrôle, et des principaux fournisseurs de matériel de contrôle. Il existe un risque que la dépendance de l'ACSTA à l'égard de la sous-traitance des services de contrôle, des services d'entretien du matériel ou des principaux fournisseurs puisse avoir des répercussions négatives sur la prestation des services.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille continuellement le rendement des fournisseurs de services de contrôle et a établi un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs, qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA. De plus, des dispositions alternatives ont été prises pour assurer la continuité des services d'entretien du matériel de contrôle. L'ACSTA a également adopté des mesures proactives en réponse à la pandémie de la COVID-19 afin de maintenir l'effectif d'agents de contrôle. L'organisation continue de surveiller les répercussions sur sa chaîne d'approvisionnement et d'intervenir en conséquence.

Relations avec les intervenants

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

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

Risque lié aux technologies de l'information

Cyberattaques contre l'infrastructure de TI

En raison de la nature évolutive de l'environnement des cybermenaces, il existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure 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 continue d'élargir et de moderniser divers mécanismes, systèmes, processus et procédures de protection de son infrastructure d'information et de TI.

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement et maintien en poste des employés

En raison des conditions du marché du travail pour les talents ou des stratégies globales de l'ACSTA en matière de ressources humaines, il existe un risque qu'elle éprouve des difficultés à recruter ou à conserver des talents clés et spécialisés, ce qui pourrait entraîner une perte de mémoire institutionnelle ou une diminution du rendement global de l'organisation. Pour remédier à ce risque, l'ACSTA a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives visant à offrir des régimes concurrentiels de rémunération globale, et a élargi ses stratégies de recrutement afin d'intégrer une publicité spécialisée visant des talents essentiels ou uniques. De plus, l'organisation a aussi mis en œuvre des initiatives visant à conserver les talents, y compris des programmes de gestion des talents et de perfectionnement de la direction. De plus, l'organisation a également mis en œuvre un cadre sur la diversité et l'inclusion, lequel a pour but d'intégrer les valeurs et pratiques en matière de diversité et d'inclusion aux processus organisationnels.



Risque lié à la transition

Transition et transfert en douceur

Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi qui permettrait de créer une société indépendante à but non lucratif, établie par l'industrie, qui prendra la responsabilité d'assurer le contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens. Le gouvernement a respecté son engagement en instaurant la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2019. L'ACSTA continuera d'assurer d'excellents services de contrôle jusqu'à ce que le transfert ait lieu.

Le calendrier du transfert fait l'objet de négociations, dans lesquelles l'ACSTA joue un rôle de second plan. Étant donné l'incertitude inhérente au calendrier de ce transfert, il existe des risques potentiels connexes qui pourraient être problématiques pour l'ACSTA, notamment en ce qui concerne les budgets et les activités planifiés. L'ACSTA atténue ce risque en continuant de faire preuve d'initiative pour planifier et évaluer l'incidence de l'éventuel transfert sur les divers secteurs d'activité, et conseiller Transports Canada à cet égard.



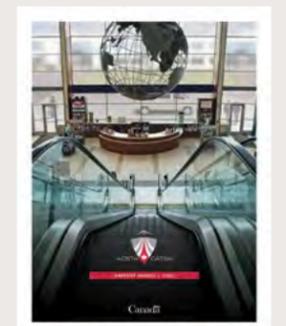
RAPPORTS ANNUELS PRÉCÉDENTS



2017



2018



2019



SERVICES GÉNÉRAUX

ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL SAIN, MOBILISATION DES EMPLOYÉS ET DIRECTION PROACTIVE

Diversité et équité en matière d'emploi

L'ACSTA est pleinement résolue à appuyer les objectifs du gouvernement du Canada visant à constituer un effectif qui reflète la diversité de la population canadienne. À cette fin, le Plan d'équité en matière d'emploi 2018 à 2021 de l'ACSTA, *Établir une culture d'inclusion*, énonce les objectifs, les engagements et les mesures de rendement de l'ACSTA relatifs à l'équité en matière d'emploi. Le *Plan d'équité en matière d'emploi* met l'accent sur l'augmentation de la représentation interne des groupes de population désignés, et de tous les genres, dans les processus d'embauche, de perfectionnement professionnel, de progression de carrière et de promotion. Ces efforts, complétés par le *Code d'éthique, de conduite et de conflit d'intérêts* de l'ACSTA, sont conçus pour favoriser et renforcer un environnement de travail sûr, respectueux et accueillant pour tous.

Les engagements de l'ACSTA en matière de diversité, d'inclusion et d'équité en emploi sont également soutenus par l'adoption de politiques et de pratiques en milieu de travail garantissant que les employés de diverses origines ont droit à des accommodements raisonnables quant à leurs diverses valeurs et traditions.

Les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de diversité et d'équité en matière d'emploi sont activement mesurés, suivis et évalués. L'ACSTA produit et présente un rapport annuel sur son rendement par rapport à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. Pour aider l'ACSTA à déceler et à éliminer les obstacles qui entravent l'équité en matière d'emploi et à continuer d'encourager une culture inclusive et diversifiée, un réseau de la diversité et de l'inclusion a été mis sur pied.

Analyse comparative entre les sexes plus

L'ACSTA a effectué une analyse comparative entre les sexes plus afin d'examiner toutes les répercussions différentielles sur les hommes et les femmes, ainsi que toute possibilité de faire progresser les objectifs liés au genre tant dans la base de voyageurs aériens que dans l'effectif de l'ACSTA et parmi les agents de contrôle employés par les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA.

Les procédures de contrôle de sûreté suivies par l'ACSTA consistent à traiter tous les voyageurs, quel que soit leur genre ou leur identité sexuelle, de manière égale.

Néanmoins, l'ACSTA est sensible aux différentes répercussions que les procédures de contrôle peuvent avoir sur les hommes, les femmes et la communauté transgenre, et prend des mesures pour s'assurer que tous les voyageurs se sentent respectés et en sécurité tout au long du processus de contrôle. Il s'agit notamment d'assurer les fouilles manuelles par des personnes de même sexe et de fournir des mesures d'accommodement sur demande.

Comme l'indique le Rapport sur l'équité en matière d'emploi de 2018 de l'ACSTA, les femmes représentent 44 % de l'effectif de l'ACSTA dans des postes permanents, ce qui représente une légère diminution par rapport à la représentation de 44,3 % enregistrée en 2017. Toutefois, les femmes représentent 62,5 % de l'ensemble des nouveaux employés permanents.

RECRUTEMENT ET MAINTIEN EN POSTE

L'ACSTA est confrontée aux mêmes défis de recrutement que les autres employeurs au Canada, et cherche activement à comprendre les enjeux qui pourraient influencer sur l'attraction, le maintien en poste et l'engagement des employés.

L'ACSTA a mené un autre sondage triennal auprès des employés pour l'exercice 2017-2018. Les résultats de ce sondage ont été présentés à la haute direction de l'ACSTA et à son Conseil d'administration, respectivement en mai et en juin 2018. En raison des résultats obtenus, un plan de travail axé sur les objectifs stratégiques et les connaissances acquises auprès des groupes de discussion des employés a été présenté au Conseil d'administration en février 2019. Les résultats du sondage ainsi que les groupes de discussion ont prouvé que les programmes mis en œuvre à la suite du sondage sur la culture 2015 ont un effet. Les principaux thèmes du plan de travail sont les suivants :

- élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication interne;
- promouvoir et soutenir l'utilisation des langues officielles sur le lieu de travail;
- mettre en œuvre des pratiques de ressources humaines qui favorisent la diversité dans le recrutement et l'avancement;
- mettre l'accent sur des politiques et des pratiques qui encouragent et soutiennent la croissance individuelle et le sentiment de valeur en tant qu'employés estimés et continuent de fixer des attentes pour les dirigeants par l'intermédiaire du programme de perfectionnement des gestionnaires et du forum des dirigeants.



RENDEMENT

EFFICACITÉ

Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.

EFFICIENCE

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Niveau d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	18,0 %	19,8 %	20,3 %	L'attrition chez les agents de contrôle est constituée principalement des démissions attribuables à une mauvaise correspondance entre les fonctions et le perfectionnement professionnel de l'agent de contrôle et à l'incapacité du candidat au poste d'agent de contrôle de satisfaire aux normes minimales.

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

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Débit de traitement optimal au CPE	S.O.*	180	197	217	L'installation de voies ACSTA Plus supplémentaires, jumelée à la mise en œuvre de mesures d'efficacité novatrices au contrôle, a donné lieu à l'augmentation du débit de traitement optimal au CPE.

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

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

UNIFORMITÉ

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Conformité du contrôle de sûreté	98,0 %	95,4 %	95,3 %	95,3 %	De manière générale, les résultats de l'ACSTA au chapitre de la conformité du contrôle de sûreté en 2019-2020 sont semblables à ceux des deux dernières années. L'ACSTA continue à travailler avec les fournisseurs de services de contrôle à l'atteinte d'améliorations continues au cours de l'année à venir.

Définition : Résultats de l'évaluation, menée par les agents de rendement de l'ACSTA, de la conformité des agents de contrôle aux PNE et aux règlements liés au matériel (détection de traces d'explosifs [DTE], détecteur à main d'objets métalliques [DMOM], portique de détection de métal [PDM] et appareil de radioscopie) et aux techniques de contrôle (fouille manuelle des personnes et des bagages) utilisés au CPE dans les aéroports de classe I.

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

UNIFORMITÉ (suite de la page précédente)

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Taux de réussite du Programme national de formation et de certification (PNFC)	90,0 %	87,7 %	86,4 %	85,0 %	Le taux de réussite du PNFC comprend les résultats des cours du programme FAC et de la formation sur l'EDRE et la TDM. Dans l'ensemble, le taux de réussite du PNFC était de 85 %, soit une diminution de 1,4 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Le volume des formations est demeuré constant, enregistrant 2 165 tentatives de formation cette année comparativement à 2 166 l'année précédente.

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

DANS L'INTÉRÊT DU PUBLIC

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	80,0 %	83,3 %	83,7 %	La confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA est demeurée élevée en 2019-2020 et n'a presque pas changé depuis l'an dernier, maintenant un rendement supérieur à la cible (75 %) pour la quatrième année consécutive.

Définition : Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance à l'égard du contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus fréquentés. Une confiance élevée correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de 7) données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0 %	86,0 %	87,3 %	87,0 %	La satisfaction générale à l'égard du contrôle de sûreté est demeurée au-dessus de la cible (85 %) et conforme au rendement de l'an dernier.

Définition : Pourcentage de passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus fréquentés.

Mesure du rendement	Cible	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Commentaires
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	84,3 %	88,3 %	88,5 %	L'indice de satisfaction de la clientèle est demeuré élevé en 2019-2020 et n'a presque pas changé depuis l'an dernier.

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

GOVERNANCE DE L'ORGANISATION

L'ACSTA rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, et est gouvernée par un Conseil d'administration composé de onze (11) membres nommés par le gouverneur en conseil. Deux (2) des administrateurs sont nommés par l'industrie aérienne et deux (2) autres par l'industrie aéroportuaire.

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

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

En date du 31 mars 2020, le Conseil d'administration de l'ACSTA comprenait :

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

En 2019-2020, le Conseil d'administration a continué de superviser l'orientation stratégique de l'ACSTA en surveillant le rendement opérationnel et financier de l'organisation, sa conformité au plan de fonctionnement et au plan financier figurant dans le plan d'entreprise, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration a fourni une orientation à la haute direction de l'ACSTA relativement aux principaux risques auxquels l'organisation est confrontée, et a exercé une surveillance active des pratiques de gouvernance de l'ACSTA. Le Conseil d'administration a également surveillé les activités de programmes clés afin de favoriser un contrôle des passagers efficient et efficace. Deux (2) comités permanents aident le Conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités : le Comité d'audit et le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite. Un autre sous-comité du Conseil d'administration, le Comité de transaction, a été établi cette année afin de fournir un soutien à l'ACSTA relativement à la vente ou la cession proposée de ses actifs et passifs à l'administration de contrôle désignée (initialement constituée sous le nom « ACD incorporée »), telle que cela est envisagé dans la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* (la « transaction »).

Le Conseil d'administration a supervisé l'achèvement de l'installation des premiers points de contrôle ACSTA Plus à Edmonton et Halifax, les deux derniers aéroports qui sont passés à ce système à haut rendement.

Réunion publique annuelle

Le 12 février 2020, l'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle. À l'occasion de cette réunion, Marguerite Nadeau, présidente du Conseil d'administration, a remercié l'administrateur Raf Souccar de son dévouement envers le Conseil et de l'encadrement qu'il a fourni à l'ACSTA durant son mandat. De plus, elle a souhaité la bienvenue à Penny Westman, qui s'est jointe au Conseil d'administration. Elle a souligné l'une des principales initiatives de l'ACSTA en 2019, soit l'annonce du gouvernement du Canada concernant la vente imminente des actifs et passifs de la société à une entité privée à but non lucratif, et l'adoption subséquente de la législation autorisant cette transaction. Au cours de la dernière année, le Conseil d'administration de l'ACSTA a déployé beaucoup d'efforts afin de soutenir la planification et les activités de la transition en constituant le Comité de transaction. Le Comité est responsable d'évaluer les renseignements liés à ce processus et de conseiller l'ensemble du Conseil quant aux futures mesures à prendre à cet égard.

Rémunération et présence aux réunions du Conseil d'administration

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

La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil et/ou du comité. En 2019-2020, les comités se sont réunis 19 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 8 fois.

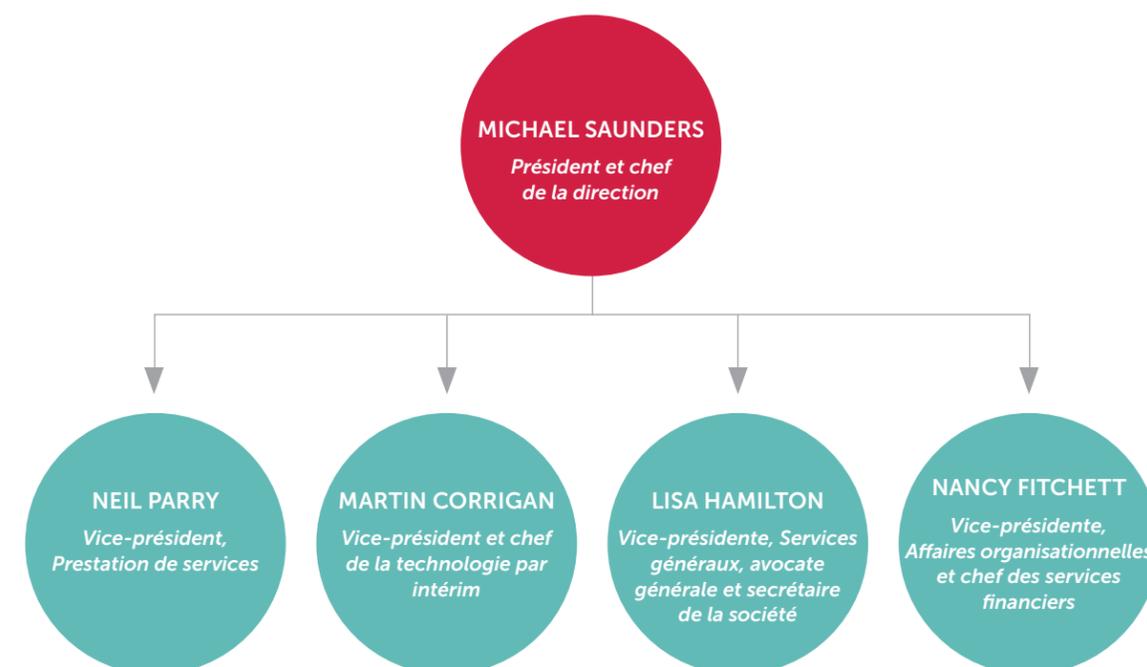
Membre du Conseil d'administration	Rémunération totale	Réunions du Conseil d'administration	Réunions des comités
Nadeau, Marguerite (présidente)	28 860 \$	8/8	19/19
Brunet, Jean-Philippe	15 150 \$	7/8	11/13
Coulson, Melissa	15 735 \$	8/8	19/19
Duggan, Sharon	16 710 \$	8/8	19/19
Kennedy, Patricia	17 880 \$	8/8	8/8
Lalonde, Gilles	18 075 \$	8/8	6/6
Noormohamed, Taleeb <i>*En congé du 13 août au 22 octobre 2019</i>	11 946 \$	5/8	12/14
Restall, William	15 735 \$	8/8	6/6
Rowe, Allan	14 175 \$	8/8	6/6
Trenn, Diane	13 980 \$	8/8	6/6
Westman, Penny	21 390 \$	8/8	15/15

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 189 636 \$ en 2019-2020, comparativement à 182 475 \$ en 2018-2019.



Équipe de la haute direction de l'ACSTA

L'ACSTA est dirigée par Michael Saunders, président et chef de la direction nommé à titre intérimaire jusqu'au 3 avril 2021, ou jusqu'à ce que le gouvernement du Canada nomme le nouveau président et chef de la direction. Il est appuyé par une équipe de cadres supérieurs, présentée ci-dessous.



DIVULGATION

Rapport sur les exigences de la Loi sur les langues officielles (LLO) pour l'ACSTA

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

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

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

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

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

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

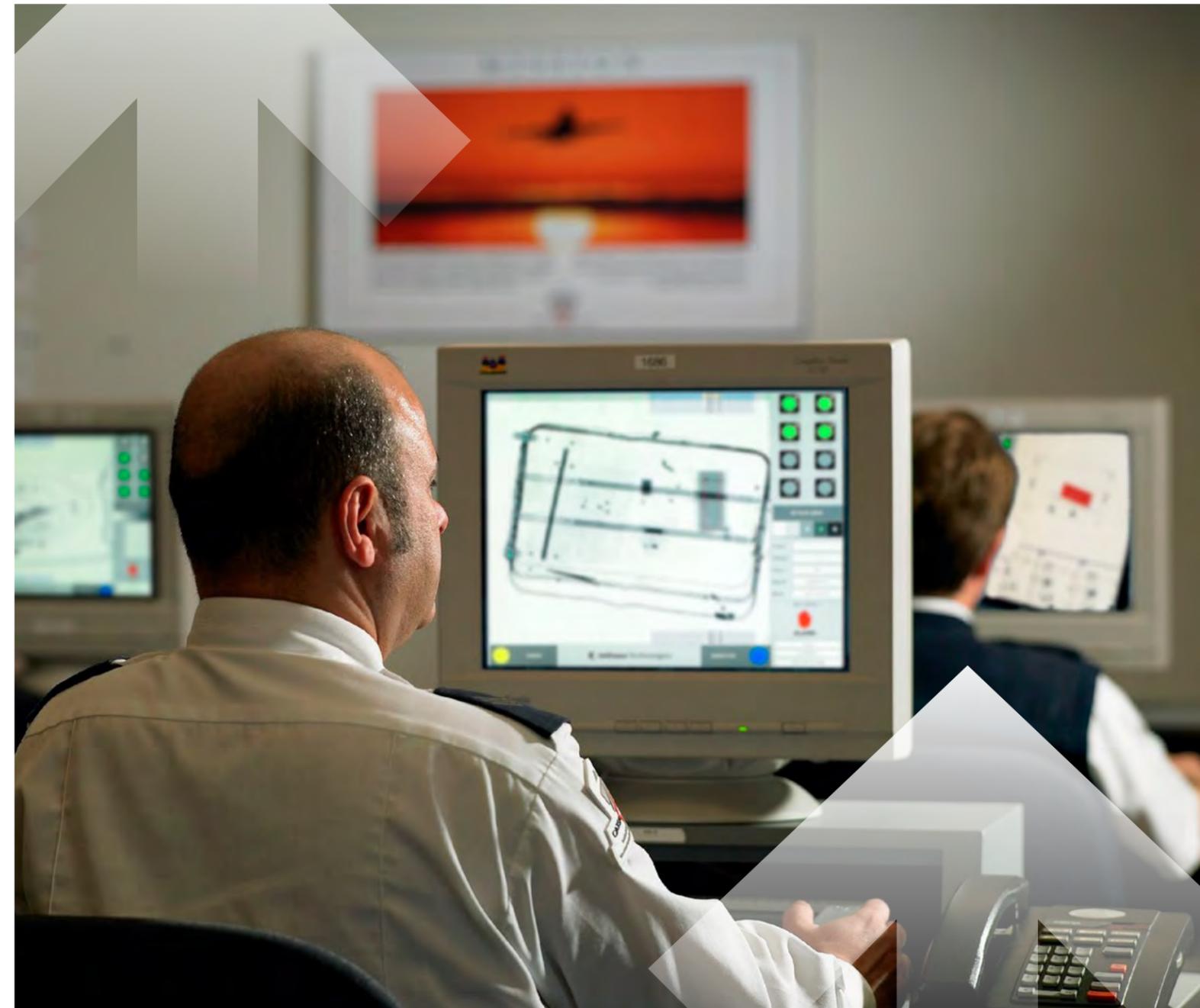
Comme pour tous les ministères et organismes fédéraux, les politiques, programmes et projets de l'ACSTA sont soumis aux dispositions de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, anciennement connue sous le nom de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Bien que les récentes analyses obligatoires des projets de l'ACSTA aient permis de conclure qu'il n'y a pas de répercussions environnementales importantes justifiant des évaluations environnementales approfondies, l'ACSTA continuera à analyser les initiatives futures pour déterminer si elles généreront des répercussions anticipées qui nécessitent une évaluation et des mesures d'atténuation supplémentaires. En outre, en tant qu'organisme responsable de la Couronne, l'ACSTA maintient des normes élevées pour ses propres pratiques durables, y compris des mesures telles que :

- l'élimination sûre et responsable du matériel en fin de vie économique;
- la minimisation de l'utilisation de papier par une forte dépendance aux systèmes de données électroniques;
- l'innovation continue pour soutenir des voyages personnels et professionnels sûrs et efficaces et les secteurs des loisirs et du tourisme de l'économie.

Loi canadienne sur l'accessibilité

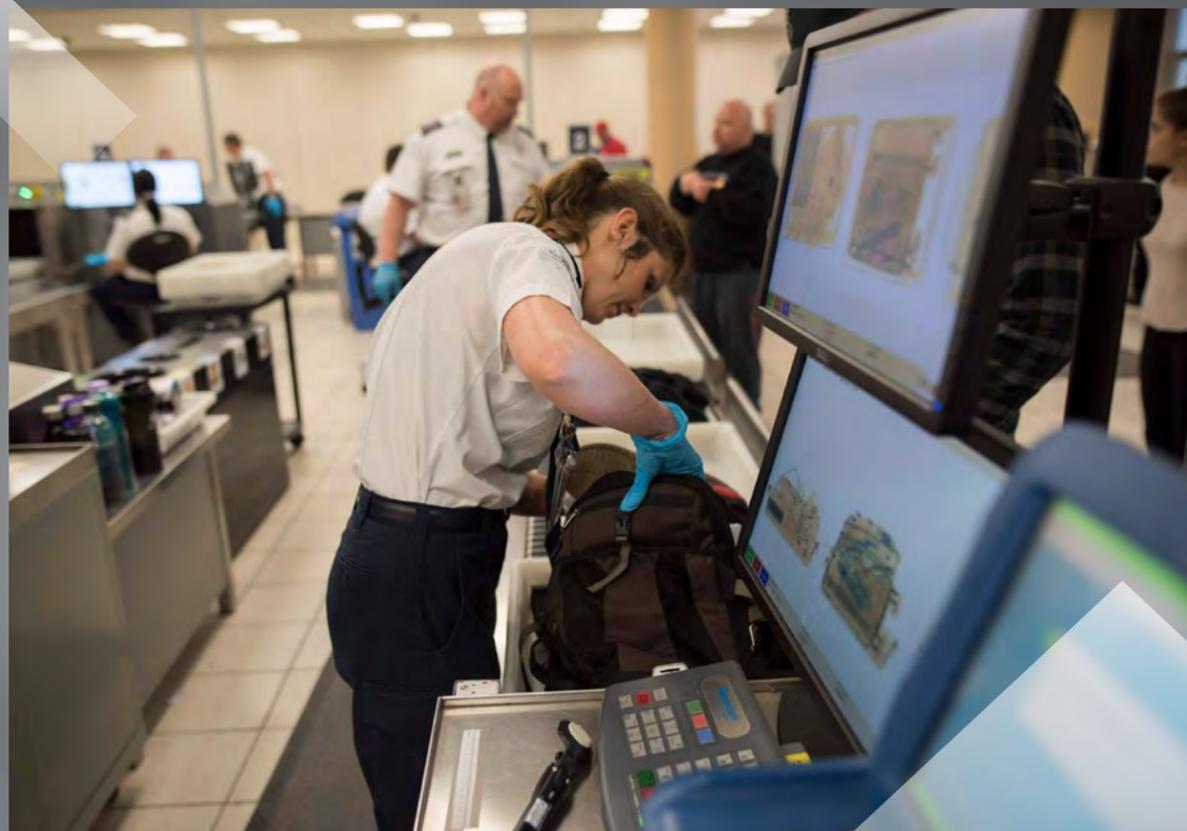
La *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur en 2019. L'ACSTA continue de travailler avec l'OTC pour s'assurer d'être prête à répondre aux exigences une fois que les règlements connexes entreraient en vigueur. Au cours de ce processus, il est devenu évident que l'ACSTA est bien placée pour être conforme aux futurs règlements et a, en fait, établi la norme pour la prestation de services accessibles au public.

L'ACSTA suit maintenant le processus réglementaire applicable aux exigences de déclaration et aux plans d'accessibilité, qui est coordonné entre l'OTC (transport) et Emploi et Développement social Canada (milieu de travail). Ces règlements devraient être publiés dans l'année à venir et entrer en vigueur un an plus tard.



RAPPORT DE GESTION

pour l'exercice clos le 31 mars 2020



Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2020. 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 2020, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 17 juin 2020, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

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

Caractère significatif

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

FINANCEMENT PUBLIC

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

Au cours des dernières années, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires annuellement afin de bonifier son niveau de financement de base et ainsi palier à l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du volume de passagers, et aussi exécuter le programme de contrôle des non-passagers amélioré. En 2019-2020, le budget de 2019 a accordé à l'ACSTA un financement supplémentaire de 288,3 M\$, ce qui a permis à l'Administration d'exécuter ses activités obligatoires et de viser un niveau de service relatif au temps d'attente où, en moyenne, 85 % de tous les passagers attendent 15 minutes ou moins pour être contrôlés dans un aéroport de classe I sur une base annuelle.

Pour 2020-2021, l'ACSTA prévoit obtenir un financement supplémentaire de 309,4 M\$, en plus de son financement de base de 562,7 M\$, pour une enveloppe de financement total de 872,1 M\$, afin qu'elle puisse continuer à exécuter ses activités obligatoires.

EFFETS DE LA COVID-19

En mars 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, des gouvernements du monde entier ont imposé un certain nombre de restrictions sur les déplacements qui ont entraîné une réduction significative du volume de passagers dans les aéroports canadiens. La longévité et la gravité des répercussions de la COVID-19 sur l'ensemble de l'industrie aéronautique demeurent inconnues pour le moment.

L'ACSTA collabore étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle afin de garantir la santé et la sécurité des agents de contrôle dans les aéroports et de maintenir l'efficacité du contrôle. L'ACSTA s'est aussi engagée à faire en sorte que l'effectif formé demeure prêt à reprendre ses activités lorsque les restrictions sur les déplacements seront levées.

Au 31 mars 2020, l'ACSTA a connu une réduction significative du volume de passagers, sans toutefois observer des effets importants sur les résultats financiers de 2019-2020. L'étendue des répercussions sur les résultats futurs ne peut toutefois pas être estimée puisque la situation continue d'évoluer. L'ACSTA continuera de surveiller ces répercussions sur ses opérations et ses activités et s'adaptera en conséquence.

RISQUE DE CHANGE

La valeur du dollar canadien a légèrement baissé en 2019-2020. Le taux de change moyen entre les dollars canadien et américain a été de 0,75¹, contre un taux moyen de 0,76¹ en 2018-2019.

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

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.

¹ Banque du Canada, *Outil de consultation des taux de change quotidiens*.

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 2019-2020 par rapport à 2018-2019.

Points saillants financiers – État du résultat global				
(en milliers de dollars canadiens)	2019-2020	2018-2019	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	626 446 \$	594 293 \$	32 153 \$	5,4 %
Exploitation et entretien du matériel	44 345	42 258	2 087	4,9 %
Soutien des programmes et services généraux	88 144	88 764	(620)	(0,7 %)
Amortissement	71 861	64 151	7 710	12,0 %
Total des charges	830 796	789 466	41 330	5,2 %
Autres charges (produits)	2 850	370	2 480	670,3 %
Performance financière avant les revenus et le financement public	833 646	789 836	43 810	5,5 %
Revenus	8 721	12 714	(3 993)	(31,4 %)
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	742 138	704 049	38 089	5,4 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	70 864	65 147	5 717	8,8 %
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 936	–	3 936	N. S.
Total du financement public	816 938	769 196	47 742	6,2 %
Performance financière	(7 987) \$	(7 926) \$	(61) \$	(0,8 %)
Autres éléments du résultat global	7 724	6 760	964	14,3 %
Résultat global total	(263) \$	(1 166) \$	903 \$	77,4 %

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 12 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2020.

N. S. = Non significatif

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA, soit approximativement 81,2 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2019-2020. Il s'agit de paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle ainsi que pour la formation et les besoins d'apprentissage récurrents qui s'imposent pour les agents. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend surtout du nombre de passagers et des modèles de circulation. D'autres aspects peuvent aussi influencer le nombre des heures de contrôle tels que des règlements nouveaux ou modifiés en matière de sûreté découlant de menaces en constante évolution et d'incidents de sûreté ou une harmonisation avec d'autres administrations.

Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux ESCA conclues par l'ACSTA. Ces 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 32,2 M\$ (5,4 %) en 2019-2020. Cette augmentation est principalement attribuable à l'achat d'heures de contrôle additionnelles au coût approximatif de 14,8 M\$ et à l'augmentation annuelle du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle d'approximativement 15,0 M\$. L'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées est le résultat d'exigences supplémentaires en matière de contrôle dans tous les programmes pour appuyer les changements opérationnels apportés dans certains aéroports et reflète le déploiement d'un niveau de service relatif au temps d'attente amélioré dans les aéroports canadiens les plus achalandés du pays. Ces augmentations sont partiellement compensées par une réduction des besoins relatifs aux heures de contrôle supplémentaires décrits dans la section revenus ci-après.

Exploitation et entretien du matériel

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

Les charges relatives à l'exploitation et à l'entretien du matériel ont augmenté de 2,1 M\$ (4,9 %) en 2019-2020. L'augmentation s'explique par une hausse des coûts liés à l'entretien du matériel et des pièces de rechange de 1,7 M\$, principalement associée aux matériels liés aux SDE existant dont les garanties deviennent périmées et aux anciens matériels liés aux SDE qui arrivent à la fin de leur vie utile.

Soutien des programmes et services généraux

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

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont diminué de 0,6 M\$ (0,7 %) en 2019-2020. La diminution s'explique surtout par l'adoption de la nouvelle Norme internationale d'information financière (IFRS) 16 *Contrats de location* qui requiert qu'une partie des frais de location de l'ACTSA soit reflétée par le biais de l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation de l'organisation. Cela a entraîné une baisse des frais de location et des coûts liés aux installations de 3,3 M\$. La diminution est aussi attribuable à une baisse des frais de réseau et de téléphonie de 1,1 M\$. Ces diminutions sont partiellement compensées par une augmentation des frais relatifs aux employés de 2,9 M\$ et d'autres frais administratifs. L'augmentation des frais relatifs aux employés est principalement attribuable à une hausse du nombre de postes pourvus et à une augmentation des coûts relatifs aux salaires et aux avantages sociaux.

Amortissement

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

L'amortissement a augmenté de 7,7 M\$ (12,0 %) en 2019-2020. La hausse est principalement due à l'amortissement de 8,3 M\$ lié au déploiement de nouveaux matériels de CBE, dans le cadre du programme de recapitalisation des systèmes de CBE, et de l'amortissement de 1,4 M\$ lié aux nouveaux déploiements de voies ACSTA Plus. Ces augmentations ont été partiellement compensées une diminution de l'amortissement de 4,6 M\$ lié à des actifs d'une valeur devenant complètement amortis ou mis hors service au cours de l'exercice. L'augmentation est aussi attribuable à l'amortissement de 3,7 M\$ en lien avec les actifs au titre de droits d'utilisation en raison de l'adoption de l'IFRS 16, qui exige que les actifs au titre de droits d'utilisation soient amortis selon la durée respective des contrats sous-jacents.

Autres charges (produits)

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

Les autres charges (produits) ont augmenté de 2,5 M\$ (670,3 %) en 2019-2020. L'augmentation est principalement attribuable à des pertes plus élevées sur et la sortie d'immobilisations corporelles, des pertes de valeur plus élevées, et à des charges financières plus élevées.

Revenus

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

Les revenus ont diminué de 4,0 M\$ (31,4 %) en 2019-2020. La diminution est surtout attribuable à une baisse des heures de contrôle supplémentaires découlant de demandes moins élevées de la GTAA relatives aux services de contrôle et de la fin de l'entente d'essai avec l'administration aéroportuaire de l'aéroport international de Vancouver en juin 2018.

Financement public

L'ACSTA est financée au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral pour ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Depuis l'adoption de la norme IFRS 16, une partie des paiements de loyers de l'ACSTA est désormais financée par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations et non par les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 38,1 M\$ (5,4 %) en 2019-2020. L'augmentation est principalement attribuable aux charges plus élevées au titre des services de contrôle et autres coûts connexes et de l'exploitation et l'entretien du matériel, comme cela est expliqué ci-dessus.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 5,7 M\$ (8,8 %) en 2019-2020. Cette augmentation s'explique par l'augmentation de la charge d'amortissement, exclusion faite de l'amortissement pour les actifs au titre de droits d'utilisation, et à des pertes plus élevées sur la sortie d'immobilisations corporelles et des pertes de valeur plus élevées, comme cela a été expliqué précédemment.

Crédits parlementaires pour les paiements de loyers

À la suite de l'adoption de la norme IFRS 16, une partie des paiements de loyers de l'ACSTA est désormais financée par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations et non par les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation. Les paiements de loyers de l'ACSTA sont généralement versés au cours du mois où les crédits correspondants sont reçus. Il n'y a donc aucun financement public différé lié à ces dépenses.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués des gains actuariels nets associés aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. Le gain net de 7,7 M\$ de 2019-2020 s'explique en grande partie par un gain actuariel de 28,3 M\$ lié à des changements d'hypothèses financières et aux rajustements fondés sur l'expérience, partiellement compensé par une perte de réévaluation de 20,6 M\$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus faible que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA.

En 2018-2019, le gain net de 6,8 M\$ était principalement attribuable à un gain de réévaluation de 3,6 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. Le gain net était aussi attribuable à un gain actuariel de 3,1 M\$ en lien avec les ajustements fondés sur l'expérience et les changements d'hypothèses démographiques.

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

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

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

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

Liquidités et ressources en capital			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2020	31 mars 2019	Écart \$
Trésorerie	18 492 \$	4 007 \$	14 485 \$
Clients et autres débiteurs	142 313	145 490	(3 177)
Fournisseurs et autres créditeurs	(140 718)	(129 719)	(10 999)
Partie courante des retenues de garantie	(16 367)	(12 433)	(3 934)
Partie courante des obligations locatives	(3 548)	–	(3 548)
Partie non courante des retenues de garantie	(5 410)	(7 767)	2 357
Partie non courante des obligations locatives	(19 379)	–	(19 379)

La trésorerie a augmenté de 14,5 M\$ en raison d'un léger retard dans les décaissements en faveur des fournisseurs de biens et services autour du 31 mars, étant donné les ajustements temporaires au processus financier dus à la COVID-19. Les clients et autres débiteurs ont diminué de 3,2 M\$ principalement en raison d'une diminution des taxes de vente à recouvrer. Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 11,0 M\$ en raison du moment où les décaissements ont été effectués en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs. La partie courante des retenues de garantie a augmenté de 3,9 M\$ alors que la partie non courante de ces retenues a diminué de 2,4 M\$ en raison des projets de recapitalisation du CBE non courants qui sont devenus courants. Les travaux de construction en cours dans le cadre du programme de recapitalisation du CBE ont contribué à l'augmentation de la partie courante des retenues de garantie et partiellement compensés la diminution de la partie non courante des retenues de garantie. Les obligations locatives courantes et les obligations locatives non courantes ont augmenté de 3,5 M\$ et de 19,4 M\$, respectivement, en raison de l'adoption de l'IFRS 16.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

Les dépenses engagées pour le matériel lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel de contrôle pour le CPE, le CBE et le CNP et les coûts d'installations et d'intégration s'y rattachant. Les dépenses engagées pour le matériel non lié aux SDE portent 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 paiements de loyers sont liés à l'adoption de l'IFRS 16.

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les actifs au titre de droits d'utilisation représentent 74,0 % du total de l'actif au 31 mars 2020. En 2019-2020, les dépenses en immobilisation ont totalisé 104,1 M\$. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE, le matériel non lié aux SDE et les paiements de loyers, suivi d'un résumé des grands projets d'immobilisations entrepris au cours de l'exercice.

Dépenses en immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2019-2020	2018-2019	Écart \$
Matériel lié aux SDE	91 829 \$	103 613 \$	(11 784) \$
Matériel non lié aux SDE	8 310	8 003	307
Paiements de loyers	3 936	–	3 936
Total des dépenses en immobilisations	104 075 \$	111 616 \$	(7 541) \$

Matériel lié aux SDE :

- Déploiement en continu du système de CBE à trois niveaux doté de la technologie de tomodensitométrie (TDM) dans plusieurs aéroports en appui au programme de recapitalisation du CBE;
- Mise en place de voies ACSTA Plus supplémentaires dans les aéroports de classe I où les points de contrôle ACSTA Plus existent déjà et achat d'équipements lié à l'aménagement d'un nouveau point de contrôle ACSTA Plus à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa prévu en 2020-2021.

Matériel non lié aux SDE :

- Élaboration continue d'un nouveau système d'inscription à la carte d'identité pour les zones réglementées dans le cadre du projet de gestion du cycle de vie;
- Mise à niveau du système X-ray Tutor, un outil visant à améliorer l'efficacité globale du contrôle;
- Gestion du cycle de vie et mise à niveau de divers systèmes et matériels utilisés dans l'infrastructure de réseau de l'ACTSA.

Paiements de loyer

- À la suite de l'adoption de la norme IFRS 16, une partie des paiements de loyers de l'ACSTA est désormais financée par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations et non par les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation.

AVANTAGES DU PERSONNEL

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

Avantages du personnel			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2020	31 mars 2019	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	1 482 \$	5 728 \$	(4 246) \$
Passif au titre des avantages du personnel	(26 436)	(30 507)	4 071
Passif net au titre des avantages du personnel	(24 954) \$	(24 779) \$	(175) \$

L'actuaire indépendant de l'ACSTA détermine la position nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La position nette varie annuellement en raison de divers facteurs, notamment le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le nombre de participants aux régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, le nombre moyen d'années de services qui reste aux salariés actifs, le rendement des actifs des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la position nette des régimes sont présentées à la note 11 des états financiers annuels audités.

L'actif au titre des avantages du personnel au 31 mars 2019 comprenait le RRE de l'ACSTA et le RRS, qui se trouvaient tous deux en situation d'actif net. Toutefois, au 31 mars 2020, le RRE est maintenant en situation de passif net. Le passif au titre des avantages du personnel inclue aussi la valeur actualisée du passif au titre des prestations définies constituées dans le cadre de l'ARPD.

La diminution de la situation financière nette des avantages du personnel est surtout attribuable à une perte de réévaluation sur les actifs du RRE et du RRS de l'ACSTA de 20,6 M\$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus faible que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA. La diminution est aussi attribuable aux coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie excédant de 7,9 M\$ les cotisations de l'ACSTA. Ces diminutions sont partiellement compensées par un gain de réévaluation de 28,3 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies des trois régimes lié à des changements d'hypothèses financières et aux rajustements fondés sur l'expérience.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Le *Plan d'entreprise de 2019-2020* de l'ACSTA n'a pas encore été déposé au Parlement pour approbation au moment de publier le présent rapport. Tant que ce plan ne sera pas déposé au Parlement et rendu public, l'ACSTA ne sera pas en mesure de présenter une analyse des écarts importants entre ses résultats financiers et ceux prévus dans son *Résumé du plan d'entreprise de 2019-2020*.

RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Charges d'exploitation

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

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation			
(en milliers de dollars canadiens)	2019-2020	2018-2019	Écart \$
Performance financière avant les revenus et le financement public	833 646 \$	789 836 \$	43 810 \$
Revenus	(8 721)	(12 714)	3 993
Performance financière avant le financement public	824 925	777 122	47 803
Charges sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(71 861)	(64 151)	(7 710)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(7 899)	(8 167)	268
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(1 405)	(611)	(794)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(795)	(528)	(267)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	(597)	–	(597)
Charges financières sans effet de trésorerie en lien avec les baux	(492)	–	(492)
(Perte) gain de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	(72)	148	(220)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ²	(55)	(18)	(37)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	389	153	236
Avantages incitatifs à la location différés comptabilisés en performance financière ³	–	101	(101)
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	742 138 \$	704 049 \$	38 089 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des dépenses payées d'avance et des stocks ⁴	862	(976)	1 838
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	743 000 \$	703 073 \$	39 927 \$

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

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

³ Les avantages incitatifs à la location différés constituent un ajustement comptable sans effet sur la trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris les réductions significatives du loyer, l'utilisation gratuite de parties communes et les améliorations locatives fournies sans frais. Les frais de location sont financés au moyen des crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement. Il n'y a aucun avantage incitatif à la location différé pour l'exercice considéré, puisque les montants connexes sont comptabilisés en contrepartie des actifs au titre de droits d'utilisation, selon l'IFRS 16 – Contrats de location.

⁴ Les charges payées d'avance au moyen des crédits pour les charges d'exploitation et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu par l'ACSTA. Ils sont financés au moyen des crédits parlementaires au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Dépenses en immobilisations

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

Rapprochement des dépenses en immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations			
(en milliers de dollars canadiens)	2019-2020	2018-2019	Écart \$
Matériel lié aux SDE	91 829 \$	103 613 \$	(11 784) \$
Matériel non lié aux SDE	8 310	8 003	307
Paievements de loyers	3 936	–	3 936
Total des dépenses en immobilisations	104 075 \$	111 616 \$	(7 541) \$
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	(111)	(172)	61
Ajout d'améliorations locatives sans effet sur la trésorerie	–	(141)	141
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(102)	(450)	348
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	103 862 \$	110 853 \$	(6 991) \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Exercice clos le 31 mars 2020



DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2020

Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. La direction est aussi responsable de toute 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 dans les pages suivantes.

Michael Saunders

Président et chef de la direction

Nancy Fitchett, CPA, CA

Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers

Le 17 juin 2020



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2020, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2020, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

Autres informations

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

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

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

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

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

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

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

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

À notre avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des contrats de location expliqué à la note 3 (c) afférente aux états financiers, les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

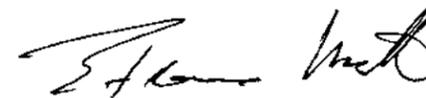
Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

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

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

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Etienne Matte, CPA, CA
Directeur principal

Ottawa, Canada
Le 17 juin 2020

État de la situation financière

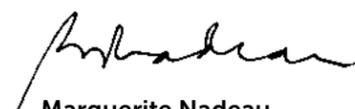
(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2020	2019
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	18 492 \$	4 007 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	142 313	145 490
Stocks (note 5)	16 025	15 305
Dépenses payées d'avance	4 496	3 253
Actifs financiers dérivés (note 14)	926	495
	182 252	168 550
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	483 196	455 524
Immobilisations incorporelles (note 7)	17 029	15 715
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	22 211	–
Actif au titre des avantages du personnel (note 11)	1 482	5 728
Actifs financiers dérivés (note 14)	–	42
	523 918	477 009
Total des actifs	706 170 \$	645 559 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 14)	140 718 \$	129 719 \$
Retenues de garantie (note 14)	16 367	12 433
Obligations locatives (note 9)	3 548	–
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 10)	19 420	18 558
	180 053	160 710
Passifs non courants		
Retenues de garantie (note 14)	5 410	7 767
Obligations locatives (note 9)	19 379	–
Avantages incitatifs à la location différés	–	482
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	498 794	469 732
Passif au titre des avantages du personnel (note 11)	26 436	30 507
	550 019	508 488
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(23 902)	(23 639)
Total des passifs et des capitaux propres	706 170 \$	645 559 \$

Éventualités (note 15) et accords contractuels (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 17 juin 2020.



Marguerite Nadeau
Présidente du Conseil



Michael Saunders
Président et chef de la direction

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2020	2019
Charges		
Contrôle préembarquement	463 057 \$	443 997 \$
Contrôle des bagages enregistrés	171 796	158 729
Contrôle des non-passagers	144 859	137 634
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 238	3 045
Services généraux	47 846	46 061
Total des charges (note 12)	830 796	789 466
Autres charges (produits)		
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	1 405	611
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	795	528
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	597	–
Charges financières	531	4
Gain net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	(389)	(153)
Gain de change	(89)	(620)
Total des autres charges (produits)	2 850	370
Performance financière avant les revenus et le financement public	833 646	789 836
Revenus		
Services de contrôle – supplémentaires	7 415	11 726
Produits financiers	1 215	979
Services de contrôle – autres	87	–
Revenus divers	4	9
Total des revenus	8 721	12 714
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 10)	742 138	704 049
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	70 864	65 147
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers (note 13)	3 936	–
Total du financement public	816 938	769 196
Performance financière	(7 987) \$	(7 926) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 11)	7 724	6 760
Résultat global total	(263) \$	(1 166) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2018	(22 473) \$
Performance financière	(7 926)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 11)	6 760
Solde au 31 mars 2019	(23 639) \$

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2019	(23 639) \$
Performance financière	(7 987)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 11)	7 724
Solde au 31 mars 2020	(23 902) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2020	2019
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(7 987) \$	(7 926) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 12)	71 861	64 151
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel	7 899	8 167
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	1 405	611
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	795	528
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	597	–
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	62	18
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	(70 864)	(65 147)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(389)	(153)
Avantages incitatifs à la location différés comptabilisés dans la performance financière	–	(101)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 19)	(23 341)	30 570
	(19 962)	30 718
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	137 479	87 292
Acquisition d'immobilisations corporelles	(92 428)	(117 867)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(7 161)	(6 096)
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles	1	31
	37 891	(36 640)
Activités de financement		
Paiement du capital des obligations locatives	(3 444)	–
	(3 444)	–
Augmentation (diminution) de la trésorerie	14 485	(5 922)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	4 007	9 929
Trésorerie à la clôture de l'exercice	18 492 \$	4 007 \$

La charge d'intérêts payée et le produit d'intérêts reçu correspondent approximativement aux charges financières et aux produits financiers, respectivement, tels qu'ils sont présentés dans l'état intermédiaire résumé du résultat global. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 19). Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

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

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

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

1. **CPE** – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare;
2. **CBE** – le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers pour prévenir l'embarquement d'articles interdits;
3. **CNP** – le contrôle aléatoire des non-passagers et de leurs effets personnels, y compris les véhicules, entrant dans des zones réglementées de l'aérodrome des aéroports à risque élevé;
4. **Programme de CIZR** – programme dans le cadre duquel on utilise les données biométriques (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

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

L'ACSTA a fourni des services de contrôle supplémentaires de CPE à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) selon le principe de recouvrement des coûts depuis 2014 et a l'intention de maintenir ce type d'accord à l'avenir. L'ACSTA avait précédemment conclu une entente similaire avec l'administration aéroportuaire de l'aéroport international de Vancouver qui était en vigueur du 26 juin 2017 au 30 juin 2018.

L'ACSTA a également conclu une entente avec l'administration aéroportuaire de Muskoka en vue de fournir des services de contrôle pendant une période de dix semaines, selon le principe de recouvrement des coûts. Transports Canada a approuvé cette entente et la période de dix semaines s'est étendue de juin à septembre 2019. L'entente a été prolongée, à la demande de l'administration aéroportuaire, afin de fournir des services de contrôle pour une période de onze semaines s'échelonnant de juin à septembre 2020.

En juin 2019, l'ACSTA a reçu instruction du Gouverneur en conseil (décret C.P. 2019-783) en vertu de l'article 89 de la LGFP. Ce décret renferme certains principes concernant les régimes de retraite de l'ACSTA et remplace le décret C.P. 2014-1382 émis en décembre 2014. Au 31 mars 2020, l'ACSTA est conforme à l'instruction.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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. 2105-1114), une instruction émise en vertu de l'article 89 de la LGFP. L'instruction exige que les politiques, guides et pratiques de l'ACSTA en matière de dépenses de voyage, d'accueil, de conférence et d'événement soit alignés avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyage, d'accueil, de conférence et d'événement de manière à respecter ses obligations légales.

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

2. Base d'établissement

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

3. Résumé des principales méthodes comptables

(a) Base d'évaluation

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

(b) Utilisation d'estimations et de jugements

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

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

- note 3(i), note 8 et note 9 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

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

- note 3(k) et note 11 – 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 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 11.

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

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

Des jugements sont requis pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées à l'interne entrent dans la phase de développement. Pour déterminer à quel moment les coûts doivent être comptabilisés comme immobilisations incorporelles, la direction pose un jugement quant au moment où les conditions de capitalisation sont

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

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

- note 3(i), note 8 et note 9 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

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

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

- note 3(l) et note 15 – Provisions et éventualités

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

- note 3(m) – Produits

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

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

La nature de la promesse contenue dans les contrats de l'ACTSA avec les autorités aéroportuaires est de fournir des services de contrôle des passagers supplémentaires. Le contrôle consiste en différentes activités, dont aucune individuellement ne procure un avantage à l'administration aéroportuaire. Toutes les activités sont des intrants qui forment

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

l'extrant des services de contrôle supplémentaires. Par conséquent, l'ACSTA a déterminé que la promesse contenue dans le contrat, qui est la prestation des services de contrôle supplémentaires pendant la durée du contrat, constitue une obligation de prestation.

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

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

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

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

IFRS 16, *Contrats de location*

L'ACSTA a adopté la norme IFRS 16, *Contrats de location* à compter du 1^{er} avril 2019. L'IFRS 16 établit les principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet. La norme modifie considérablement les méthodes comptables que doit appliquer le preneur en supprimant la distinction entre « contrat de location simple » et « contrat de location-financement » et en exigeant la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation et d'une obligation locative à la date de début du contrat pour tous les contrats, sauf pour certains contrats qui sont exemptés. Les bailleurs continuent de classer les contrats de location entre contrats de location-financement et contrats de location simples, l'approche de comptabilité pour le bailleur étant substantiellement inchangée par rapport à la norme qui l'a précédée, l'IAS 17, *Contrats de location*.

L'ACSTA a choisi l'application rétrospective modifiée pour appliquer l'IFRS 16 et n'a donc pas retraité l'information de l'exercice précédent. L'ACSTA a aussi décidé de comptabiliser les actifs au titre de droits d'utilisation en fonction des obligations locatives correspondantes. Des actifs au titre de droits d'utilisation de 25 474 \$ (nets des avantages incitatifs à la location différée au montant de 482 \$) et des obligations locatives de 25 956 \$ ont été comptabilisés au 1^{er} avril 2019, sans aucune incidence sur les capitaux propres. Pour évaluer les obligations locatives, l'ACSTA a actualisé les paiements de loyers à l'aide de son taux d'emprunt marginal au 1^{er} avril 2019. Le taux d'emprunt marginal moyen pondéré appliqué était de 2,0 %.

Selon la nature et l'utilisation de ses actifs de droits d'utilisation, l'ACSTA a classé les biens sous-jacents dans les deux catégories suivantes : espaces à bureaux et centres de données.

L'ACSTA a décidé d'appliquer la mesure de simplification prévue à la date de transition, à savoir ne pas réévaluer si un contrat est ou contient un contrat de location. Par conséquent, la définition d'un contrat de location, conformément à l'IAS 17 et à l'IFRIC 4, *Déterminer si un accord contient un contrat de location*, est appliquée aux contrats de location conclus ou modifiés avant le 1^{er} avril 2019. L'ACSTA applique la définition d'un contrat de location selon l'IFRS 16 à tous les contrats de location conclus ou modifiés à compter du 1^{er} avril 2019.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

L'ACSTA a décidé d'appliquer la mesure de simplification prévue à la date de transition, à savoir ne pas comptabiliser un actif au titre d'un droit d'utilisation ou une obligation locative pour certains contrats de location dont la durée se situe dans les 12 mois suivant la date de transition. Cette évaluation a été effectuée individuellement pour chaque contrats. Pour les contrats ayant fait l'objet de cette mesure de simplification, l'ACSTA comptabilise les contrats de la même manière que les contrats à court terme et les paiements sont passés en charges dans la période où ils ont été engagés.

Voir la note 3(i) pour obtenir de l'information supplémentaire concernant l'application d'autres mesures de simplification.

Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les engagements au titre des contrats de location simple de l'ACSTA au 31 mars 2019, qui ont été présentés antérieurement dans les états financiers de l'ACSTA, et les obligations locatives comptabilisées lors de l'application initiale de l'IFRS 16 au 1^{er} avril 2019 :

Engagements au titre des contrats de location simple au 31 mars 2019	25 243 \$
Actualisation sur la base du taux d'emprunt marginal au 1 ^{er} avril 2019	(2 246)
Paiements de loyers variables qui ne sont pas tributaires d'un indice ou d'un taux	(9 757)
Charges d'exploitation fixes au titre des composantes non locatives des centres de données ¹	(800)
Exemptions relatives à la comptabilisation des contrats à court terme	(63)
Options de prolongation ayant une certitude raisonnable d'être exercées	13 579
Obligations locatives comptabilisées au 1 ^{er} avril 2019	25 956 \$

¹ Par le passé, conformément à l'IFRIC 4, *Déterminer si un accord contient un contrat de location*, l'ACSTA incluait les charges d'exploitation fixes associées à un de ses contrats de location de centre de données dans l'évaluation de ses obligations au titre des contrats de location simple. Selon l'IFRS 16, ces éléments sont considérés comme des composantes non locatives et ne sont donc pas pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives.

(d) Stocks

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

(e) Immobilisations corporelles

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

(i) Comptabilisation et évaluation

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

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

(ii) Coûts ultérieurs

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

(iii) Amortissement

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

Catégories d'actif	Durée d'utilité
Matériel de CPE	10 ans
Matériel de CBE	10 ans
Matériel de CNP	10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériels électroniques	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 examinées au moins une fois par année.

(f) Actifs destinés à la vente

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(g) Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

(h) Dépréciation

Au cours de chaque période de présentation de l'information financière, les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont passées en revue au niveau des unités génératrices de trésorerie (UGT) pour 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.

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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

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

(i) Contrats de location

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

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

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

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

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

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

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

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

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

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

(j) Instruments financiers

(i) Instruments financiers non dérivés

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

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

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

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

(ii) Instruments financiers dérivés

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(k) Avantages du personnel

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

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

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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.

(iii) Indemnités de cessation d'emploi

Des indemnités de cessation d'emploi sont versées soit lorsque l'ACSTA décide de mettre fin à un emploi ou qu'un membre du personnel décide d'accepter une offre d'indemnités en échange de la cessation de son emploi. L'ACSTA comptabilise ces indemnités à la première des dates suivantes : la date à laquelle 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 la période, le passif est calculé en actualisant l'obligation pour déterminer sa valeur actuelle.

(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 crédettes au montant que l'ACSTA s'attend à payer lorsqu'elle a une obligation juridique actuelle ou implicite d'effectuer ces paiements du fait de services rendus par le passé par l'employé et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée.

(l) Provisions et éventualités

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

(i) Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA 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 dans plus de 12 mois suivant la période considérée, la provision est déterminée en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés à un taux qui reflète les appréciations actuelles du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.

(ii) Coûts de démantèlement

Des obligations sont à prévoir pour l'ACSTA au titre du traitement 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.

(m) Produits

(i) Services de contrôle supplémentaires

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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

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

(ii) Produits financiers

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

(n) Financement public

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

Les crédits liés aux charges d'exploitation futures sont comptabilisés à titre de financement public différé lié aux charges d'exploitation et sont constatés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les charges 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. Les crédits utilisés pour les paiements de loyers sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les paiements de loyers sont effectués.

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

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

(o) Charges financières

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(p) Conversion de devises

Les transactions en monnaie étrangère sont converties aux taux de change en vigueur aux dates des transactions. Les gains et les pertes de change 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.

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2020	31 mars 2019
Crédits parlementaires	132 862 \$	131 926 \$
TPS et TVH à recouvrer	5 143	9 142
TVP à recouvrer	2 397	2 447
Services de contrôle – supplémentaires	1 911	1 975
	142 313 \$	145 490 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients sont de 30 jours. Au 31 mars 2020 et au 31 mars 2019, aucun montant inclus dans les clients et autres débiteurs n'était en souffrance. L'ACSTA a toujours perçu ses comptes clients en entier. Se reporter à la note 14(c)(i) pour plus d'information au sujet du risque de crédit de l'ACSTA.

5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2020	31 mars 2019
Pièces de rechange	13 956 \$	13 843 \$
CIZR	1 183	313
Uniformes	886	1 149
	16 025 \$	15 305 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 6 385 \$ (6 407 \$ en 2019) ont été passés en charges.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

6. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2018	144 870 \$	689 803 \$	19 854 \$	4 439 \$	26 914 \$	30 \$	10 002 \$	79 092 \$	975 004 \$
Entrées	13 261	8 515	(16)	88	673	118	639	79 531	102 809
Sorties	(3 216)	(32 871)	(1 744)	–	(392)	–	(19)	–	(38 242)
Radiations	(963)	(1 192)	–	(88)	(446)	(19)	(66)	(95)	(2 869)
Reclassements	5 424	55 250	297	36	1 485	–	57	(62 572)	(23)
Solde au 31 mars 2019	159 376 \$	719 505 \$	18 391 \$	4 475 \$	28 234 \$	129 \$	10 613 \$	95 956 \$	1 036 679 \$
Solde au 31 mars 2019	159 376 \$	719 505 \$	18 391 \$	4 475 \$	28 234 \$	129 \$	10 613 \$	95 956 \$	1 036 679 \$
Entrées	3 589	56 594	–	370	1 964	–	165	33 472	96 154
Sorties	(2 584)	(133 350)	(187)	–	(1 813)	–	–	–	(137 934)
Radiations	(431)	(3 055)	–	(189)	(1 901)	–	(864)	(31)	(6 471)
Pertes de valeur	–	–	–	–	(214)	–	–	(383)	(597)
Reclassements	(3 542)	72 391	2 653	27	2 436	–	–	(73 965)	–
Solde au 31 mars 2020	156 408 \$	712 085 \$	20 857 \$	4 683 \$	28 706 \$	129 \$	9 914 \$	55 049 \$	987 831 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2018	87 764 \$	429 742 \$	11 016 \$	2 959 \$	18 108 \$	30 \$	8 947 \$	– \$	558 566 \$
Amortissement	13 398	43 663	1 572	536	2 663	13	526	–	62 371
Sorties	(3 211)	(32 092)	(1 745)	–	(392)	–	(19)	–	(37 459)
Radiations	(594)	(1 177)	55	(88)	(434)	(19)	(66)	–	(2 323)
Solde au 31 mars 2019	97 357 \$	440 136 \$	10 898 \$	3 407 \$	19 945 \$	24 \$	9 388 \$	– \$	581 155 \$
Solde au 31 mars 2019	97 357 \$	440 136 \$	10 898 \$	3 407 \$	19 945 \$	24 \$	9 388 \$	– \$	581 155 \$
Amortissement	12 908	47 690	1 650	551	2 890	24	349	–	66 062
Sorties	(2 531)	(131 887)	(187)	–	(1 813)	–	–	–	(136 418)
Radiations	(334)	(2 946)	–	(189)	(1 831)	–	(864)	–	(6 164)
Reclassements	(4 210)	2 542	1 668	–	–	–	–	–	–
Solde au 31 mars 2020	103 190 \$	355 535 \$	14 029 \$	3 769 \$	19 191 \$	48 \$	8 873 \$	– \$	504 635 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2019	62 019 \$	279 369 \$	7 493 \$	1 068 \$	8 289 \$	105 \$	1 225 \$	95 956 \$	455 524 \$
Au 31 mars 2020	53 218 \$	356 550 \$	6 828 \$	914 \$	9 515 \$	81 \$	1 041 \$	55 049 \$	483 196 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur de 597 \$ liées à du matériel de contrôle qui n'était plus en mesure de contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA. Ces actifs ont été jugés entièrement dépréciés. La valeur comptable nette restante a été comptabilisée comme perte de valeur. 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 \$.

En 2011-2012, l'ACSTA a lancé un programme de recapitalisation sur dix ans pour la conversion de ses systèmes de CBE dans certains aéroports au Canada. En conséquence, l'ACSTA prévoit que la durée d'utilité de certains appareils de CBE différera de l'estimation initiale. La durée d'utilité des actifs qui seront sortis en raison de la conversion pourrait être réduite, tandis que celle des actifs qui continueront d'être utilisés après la conversion pourrait être prolongée. 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

7. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels créés à l'interne	En développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Entrées	4 633	288	3 886	8 807
Radiations	(30)	(2 285)	–	(2 315)
Reclassements	23	2 550	(2 550)	23
Solde au 31 mars 2019	9 120 \$	20 208 \$	4 577 \$	33 905 \$
Solde au 31 mars 2019	9 120 \$	20 208 \$	4 577 \$	33 905 \$
Entrées	1 616	203	2 166	3 985
Radiations	(171)	(4 444)	–	(4 615)
Reclassements	1 062	952	(2 014)	–
Solde au 31 mars 2020	11 627 \$	16 919 \$	4 729 \$	33 275 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	– \$	18 725 \$
Amortissement	697	1 083	–	1 780
Radiations	(30)	(2 285)	–	(2 315)
Solde au 31 mars 2019	4 005 \$	14 185 \$	– \$	18 190 \$
Solde au 31 mars 2019	4 005 \$	14 185 \$	– \$	18 190 \$
Amortissement	888	1 240	–	2 128
Radiations	(171)	(3 901)	–	(4 072)
Solde au 31 mars 2020	4 722 \$	11 524 \$	– \$	16 246 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2019	5 115 \$	6 023 \$	4 577 \$	15 715 \$
Au 31 mars 2020	6 905 \$	5 395 \$	4 729 \$	17 029 \$

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a inscrit une radiation d'immobilisations incorporelles s'élevant à 543 \$ (0 \$ en 2019). Ces radiations représentent surtout des logiciels qui ont cessé d'être utilisés avant la fin de leur durée d'utilité.

Aucuns frais de recherche et développement n'ont été passés en charges au cours des exercices clos le 31 mars 2020 ou 2019.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

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

	Espaces à bureaux	Centres de données	Total
Solde au 1 ^{er} avril 2019	23 741 \$	1 733 \$	25 474 \$
Entrées	291	117	408
Amortissement	(3 459)	(212)	(3 671)
Solde au 31 mars 2020	20 573 \$	1 638 \$	22 211 \$

9. Obligations locatives

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

Le rapprochement des obligations locatives se présente comme suit :

Solde au 1 ^{er} avril 2019	25 956 \$
Entrées	408
Paiements de loyers (note 13)	(3 936)
Charges financières	492
Réévaluation au titre du taux de change	7
Solde au 31 mars 2020	22 927 \$
Solde au 31 mars 2020	
Partie courante	3 548 \$
Partie non courante	19 379

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020, l'ACSTA a comptabilisé les charges suivantes qui ne sont pas incluses dans l'évaluation des obligations locatives :

Paiements de loyers variables	2 645 \$
Contrats de location à court terme	20
Contrats de location de faible valeur	86
	2 751 \$

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 6 687 \$.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

Le tableau ci-après présente une analyse des échéances des flux de trésorerie non actualisés pour les obligations locatives contractuelles au 31 mars 2020 :

1 an au plus	7 170 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	11 651
Plus de 5 ans	343
Total	19 164 \$

10. Financement public différé

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	18 558 \$	19 534 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 13)	743 000	703 073
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés dans la performance financière	(742 138)	(704 049)
Solde à la clôture de l'exercice	19 420 \$	18 558 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	469 732 \$	424 026 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 13)	99 926	110 853
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations comptabilisé dans la performance financière	(70 864)	(65 147)
Solde à la clôture de l'exercice	498 794 \$	469 732 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	518 214 \$	488 290 \$

Se reporter à la note 13 pour plus d'information au sujet du financement public.

11. Avantages du personnel

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

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

Les fonds des régimes de retraite à prestations définies sont détenus dans des fiducies indépendantes, séparées légalement de l'ACSTA. Les prestations sont versées directement par les fiducies. Les cotisations de l'employeur et des employés aux régimes de retraite à prestations définies sont versées conformément aux dispositions des régimes. En outre, les cotisations sont établies à partir d'évaluations actuarielles, conformément aux lois applicables. Depuis le 1er 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 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 membres. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts ont également augmenté les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par le *Règlement de l'impôt sur le revenu*. L'ACSTA a obtenu une exonération de l'Agence du revenu du Canada lui permettant d'excéder le seuil jusqu'au 31 décembre 2020. Afin de prolonger cette période d'exonération, l'ACSTA doit présenter une nouvelle demande d'exonération.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(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 pour les exercices clos le :

	31 mars					
	RRE		RRS		ARPD	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	207 254 \$	195 976 \$	6 842 \$	6 639 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	7 264	6 913	239	232	–	–
Frais administratifs	(300)	(250)	(15)	(15)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Pertes) gain de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	(20 083)	3 604	(541)	20	–	–
<i>Autre</i>						
Cotisations de l'ACSTA	3 938	3 928	50	34	162	216
Cotisations des membres des régimes	3 264	3 378	50	34	–	–
Prestations payées et transferts	(4 568)	(6 295)	(110)	(102)	(162)	(216)
Solde à la clôture de l'exercice	196 769 \$	207 254 \$	6 515 \$	6 842 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	203 323 \$	192 630 \$	5 045 \$	4 955 \$	30 507 \$	28 402 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 546	8 974	97	70	1 870	1 849
Charges d'intérêts	7 416	7 101	179	176	1 129	1 055
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Gains) pertes de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	–	(835)	–	(16)	–	(583)
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	(10 060)	–	(235)	–	(12 052)	–
(Gains) pertes actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	(5 325)	(1 630)	7	(72)	(683)	–
<i>Autre</i>						
Cotisations des membres des régimes	3 264	3 378	50	34	–	–
Prestations payées et transferts	(4 568)	(6 295)	(110)	(102)	(162)	(216)
Solde à la clôture de l'exercice	202 596 \$	203 323 \$	5 033 \$	5 045 \$	20 609 \$	30 507 \$
(Passif) actif net au titre des avantages du personnel	(5 827) \$	3 931 \$	1 482 \$	1 797 \$	(20 609) \$	(30 507) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

	31 mars 2020	31 mars 2019
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	– \$	3 931 \$
RRS	1 482	1 797
	1 482	5 728
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	(5 827)	–
ARPD	(20 609)	(30 507)
	(26 436)	(30 507)
Avantages du personnel - passif net à la clôture de l'exercice	(24 954) \$	(24 779) \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	31 mars							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Coût des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 546 \$	8 974 \$	97 \$	70 \$	1 870 \$	1 849 \$	10 513 \$	10 893 \$
Frais administratifs	300	250	15	15	–	–	315	265
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	7 416	7 101	179	176	1 129	1 055	8 724	8 332
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(7 264)	(6 913)	(239)	(232)	–	–	(7 503)	(7 145)
Coût des prestations définies	8 998 \$	9 412 \$	52 \$	29 \$	2 999 \$	2 904 \$	12 049 \$	12 345 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	(20 083) \$	3 604 \$	(541) \$	20 \$	– \$	– \$	(20 624) \$	3 624 \$
Gains actuariels	15 385	2 465	228	88	12 735	583	28 348	3 136
Réévaluation des régimes à prestations définies	(4 698) \$	6 069 \$	(313) \$	108 \$	12 735 \$	583 \$	7 724 \$	6 760 \$

Le coût des prestations définies est comptabilisé dans les frais relatifs aux employés à la note 12 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 2020

(e) Composition des actifs des régimes

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

	RRE		RRS		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<i>Fonds d'investissement</i>						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	29 628 \$	31 155 \$	979 \$	1 149 \$	30 607 \$	32 304 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	–	–	1 253	1 399	1 253	1 399
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	76 929	83 390	1 136	1 258	78 065	84 648
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	67 825	72 268	–	–	67 825	72 268
Immobilier	22 136	20 182	–	–	22 136	20 182
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	–	–	3 147	3 036	3 147	3 036
<i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	251	259	–	–	251	259
Total des actifs à la clôture de l'exercice	196 769 \$	207 254 \$	6 515 \$	6 842 \$	203 284 \$	214 096 \$

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(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	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<i>Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	3,75 %	3,50 %	3,75 %	3,50 %	3,75 %	3,50 %
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 ¹	CPM-2014Publ	CPM-2014Publ	CPM-2014Publ	CPM-2014Publ	CPM-2014Publ	CPM-2014Publ
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Inflation	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
<i>Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :</i>						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					5,26 %	6,00 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					3,93 %	4,50 %
Année d'atteinte du taux ultime					2040	2025

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2020, 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 %	(41 013) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	54 996
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	13 630
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(12 027)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	34 916
Diminution du taux d'inflation	1 %	(28 029)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 555
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(5 328)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	3 270
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(2 485)

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2020

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

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2018	31 décembre 2019
RRS	31 décembre 2018	31 décembre 2019
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 2021 totaliseront 10 975 \$, soit 7 742 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 233 \$ au titre des cotisations des membres des régimes.

Les versements à effectuer à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime ces versements à 273 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

Au 31 mars 2020, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 20,8 ans (22,8 ans en 2019), de 18,2 ans (19,0 ans en 2019) et de 21,6 ans (24,3 ans en 2019).

(h) Frais relatifs aux employés

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail)	53 095 \$	49 859 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	12 049	12 345
Régimes de retraite à cotisations définies	685	540
Indemnités de fin de contrat de travail	73	273
Total des frais relatifs aux employés (note 12)	65 902 \$	63 017 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

12. 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 2020	31 mars 2019
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	616 281 \$	585 665 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	6 602	5 602
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	3 563	3 026
	626 446	594 293
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	41 487	39 831
Formation et certification	1 847	1 567
CIZR	1 011	860
	44 345	42 258
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 11)	65 902	63 017
Frais de bureau et frais informatiques	8 131	7 666
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	7 143	6 371
Autres frais administratifs	3 287	4 576
Autres frais de location (note 9)	2 751	–
Communications et sensibilisation du public	930	1 143
Contrats de location simple	–	5 991
	88 144	88 764
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 6)	66 062	62 371
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	3 671	–
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 7)	2 128	1 780
	71 861	64 151
	830 796 \$	789 466 \$

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 2020

13. Financement public

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Budget principal des dépenses	875 160 \$	586 158 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	23 111	276 650
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations – demande approuvée	–	(16 772)
Total des crédits parlementaires votés	898 271	846 036
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours ¹	(41 479)	(26 118)
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des charges d'exploitation – demande en cours	(7 750)	–
Crédits parlementaires inutilisés	(2 180)	(5 992)
Total des crédits parlementaires utilisés	846 862 \$	813 926 \$

¹ Le report de fonds en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2019 a été approuvé au cours de l'exercice clos le 31 mars 2020.

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 10)	743 000 \$	703 073 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 10)	99 926	110 853
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers (note 9)	3 936	–
Total des crédits parlementaires utilisés	846 862 \$	813 926 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

14. 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. La juste valeur de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires, des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues de garantie courantes correspond approximativement à leur valeur comptable étant donné la nature actuelle de ces instruments.

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

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

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

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

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

	31 mars 2020		31 mars 2019	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés ¹	926 \$	926 \$	537 \$	537 \$
Instruments financiers évalués au coût amorti				
Retenues de garantie non courantes ²	5 410 \$	5 410 \$	7 767 \$	7 767 \$

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

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

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux au cours des exercices clos le 31 mars 2020 ou 2019.

FACTEURS RELATIFS AUX RISQUES FINANCIERS

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

(a) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des cours du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, c'est-à-dire le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du taux de change. L'ACSTA est exposée au risque de change pour ses fournisseurs et autres créditeurs libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien (\$ CA), qui est la monnaie fonctionnelle de l'ACSTA.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

Ce risque découle surtout 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 étrangers, engagés et prévus, de l'incidence des fluctuations du taux de change. À cette fin, l'ACSTA a mis en œuvre une stratégie afin d'aider à atténuer ce risque en concluant des contrats de change à terme.

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

	\$ US	\$ CA
31 mars 2020	5 015 \$	7 052 \$
31 mars 2019	5 310	7 088

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 353 \$ (354 \$ en 2019).

(b) Risque de liquidité

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

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

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2020
Fournisseurs et autres créditeurs	123 417 \$	17 301 \$	– \$	140 718 \$
Retenues de garantie	11 887	4 480	5 410	21 777
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2019
Fournisseurs et autres créditeurs	113 668 \$	16 051 \$	– \$	129 719 \$
Retenues de garantie	11 584	849	7 767	20 200

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2019.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

(c) Risque de crédit

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

L'ACSTA est exposée au risque de crédit au regard de sa trésorerie, des comptes clients pour les services de contrôle supplémentaires et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2020 et au 31 mars 2019 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

(i) Services de contrôle – supplémentaires

Avant d'accorder du crédit à un nouveau client, l'ACSTA fait un examen en bonne et due forme de son crédit pour déterminer sa solvabilité et les modalités appropriées. Cette évaluation passe par une agence de notation du crédit. De plus, l'ACSTA effectue des examens de crédit à intervalles réguliers ou lorsqu'elle apprend que la situation financière ou les circonstances de l'entreprise d'un client ont changé.

Au 31 mars 2020, les comptes clients de l'ACSTA sont concentrés auprès d'un seul client pour des services de contrôle supplémentaires, soit la GTAA. Ce client n'est pas considéré comme représentant un risque élevé de défaillance. L'ACSTA ne prévoit pas que des changements défavorables dans les conditions économiques ou commerciales réduisent la capacité de ce client à s'acquitter de ses obligations. L'ACSTA a aussi la capacité de cesser la prestation de services dans un délai de 30 jours s'il arrivait que la situation financière et les circonstances de l'entreprise de ce client changent.

La probabilité que l'ACSTA ne puisse pas percevoir ses comptes clients en entier est faible. À la lumière des antécédents de perception et des pratiques de surveillance continue du crédit de l'ACSTA, la perte de crédit attendue pour la durée de la vie au titre des comptes clients de l'ACTSA ne serait pas importante. Par conséquent, l'ACSTA n'a pas enregistré de provision au titre des pertes de crédit au 31 mars 2020 et au 31 mars 2019. L'ACSTA continuera de surveiller ses comptes clients en portant attention à tout changement de circonstances.

(ii) Contrats de change à terme

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

	31 mars 2020		31 mars 2019	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme ¹	12 459 \$	13 385 \$	28 206 \$	28 743 \$

¹ Les taux varient entre 1,2940 et 1,3165 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 6 avril 2020 au 5 novembre 2020.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

15. Provisions et éventualités

(a) Provisions

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 externes en la matière et les renseignements disponibles au moment de la préparation des états financiers.

Aucune provision n'a été comptabilisée au 31 mars 2020 ou au 31 mars 2019.

(b) Éventualités

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

(i) Litiges et poursuites judiciaires

En 2018, une administration aéroportuaire a avisé l'ACSTA qu'elle avait reçu un avis de cotisation de l'Agence du revenu du Canada pour ne pas avoir perçu la TVH auprès de l'ACSTA pour des ententes de financement liées à des projets d'intégration, ainsi qu'à de l'entretien. L'ACSTA a soumis un avis d'opposition en collaboration avec l'administration aéroportuaire et est d'avis qu'il est plus probable qu'improbable que l'avis d'opposition sera accueilli favorablement. S'il s'avère que c'est le cas, l'ACSTA pourra récupérer la totalité des sommes versées à ce titre.

L'ACSTA a conclu des ententes de financement similaires avec d'autres administrations aéroportuaires qui pourraient donner lieu à des cotisations de la part d'administrations fiscales. Même si l'ACSTA estime qu'il est improbable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour ces autres ententes de financement, il y a un risque qu'elle soit obligée de payer d'autres cotisations si ces autres administrations aéroportuaires font l'objet d'un contrôle fiscal et que l'Agence du revenu du Canada maintient sa position. Le montant maximal des flux de trésorerie non actualisés pouvant être nécessaire pour régler ce passif éventuel est estimé à 22 744 \$ (20 950 \$ au 31 mars 2019), qui sera compensé par des taxes à recouvrer dont le montant est estimé à 10 360 \$ (9 980 \$ au 31 mars 2019), pour un montant net de 12 384 \$ (10 970 \$ au 31 mars 2019). Ces montants n'ont pas été comptabilisés dans les états financiers.

(ii) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de pièces de matériel de Systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports partout au Canada, dont certaines contiennent des matières dangereuses, ainsi que pour la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer en vertu de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2020-2021 et 2029-2030 (2019-2020 et 2028-2029 en 2019) est estimé à 3 775 \$ (3 760 \$ en 2019).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

16. Accords contractuels

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

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Exploitation	1 015 479 \$	1 626 045 \$
Immobilisations	53 803	111 938
Total	1 069 282 \$	1 737 983 \$

17. Transactions entre parties liées

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

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

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

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Exploitation		
Produits	816 938 \$	769 196 \$
Charges	19 437	18 862
Immobilisations		
Matériel de CBE	3 780	630

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

Les produits provenant des transactions avec les parties liées représentent les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation, les crédits parlementaires pour les paiements de loyers et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges présentées ci-dessus pour l'exercice clos le 31 mars 2020 comprennent 19 186 \$ (17 919 \$ en 2019) 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, respectivement, à l'état de la situation financière :

	31 mars 2020	31 mars 2019
Montants à recevoir des parties liées	138 005 \$	141 068 \$
Montants à payer aux parties liées	(1 203)	(1 394)
Montants à recevoir des parties liées nets	136 802 \$	139 674 \$

À la fin de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances de 132 862 \$ (131 926 \$ en 2019) 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 5 143 \$ (9 142 \$ en 2019) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges. Les montants payables à des parties liées sont constitués essentiellement de taxes indirectes payables à l'Agence du revenu du Canada.

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2020, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les 11 membres (11 en 2019) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2019) de l'équipe de la haute direction.

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

	31 mars 2020	31 mars 2019
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	1 645 \$	1 526 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	343	325
	1 988 \$	1 851 \$

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 2020 ou le 31 mars 2019.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations, établies selon les évaluations actuarielles réalisées, telles qu'elles sont présentées à la note 11. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours des exercices clos le 31 mars 2020 ou le 31 mars 2019.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

18. Gestion du capital

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la LGFP qui lui interdit généralement de contracter des emprunts. Par conséquent, l'ACSTA dépend de crédits obtenus du Parlement pour honorer ses obligations financières et répondre à ses besoins stratégiques.

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. L'ACSTA gère son capital conformément aux directives pertinentes du SCT, en prélevant du Trésor les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

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

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé pendant les exercices clos le 31 mars 2020 ou le 31 mars 2019.

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

19. Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie 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 2020	31 mars 2019
(Augmentation) diminution des clients et autres débiteurs	(34 376) \$	14 577 \$
(Augmentation) diminution des stocks	(720)	1 096
Augmentation des dépenses payées d'avance	(142)	(120)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	11 035	15 993
Augmentation (diminution) du financement public différé lié aux charges d'exploitation	862	(976)
	(23 341) \$	30 570 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2020

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 37 553 \$ (23 561 \$ en 2019) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation des dépenses payées d'avance exclut un montant de 1 101\$ (0 \$ en 2019) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 36 \$ (19 142 \$ en 2019) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

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

Dans le cadre du Budget 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi permettant de créer une entité indépendante à but non lucratif, établie par l'industrie, qui assumera la responsabilité du contrôle de la sûreté aérienne dans les aéroports canadiens. Déposée dans le cadre du projet de loi C-97, la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* a reçu la sanction royale en juin 2019. Elle permet la vente des actifs et passifs de l'ACSTA et le transfert de ses activités de contrôle à la nouvelle entité.

Ces faits nouveaux n'ont en rien modifié le mandat de l'ACSTA. L'ACSTA continuera de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal des activités dans un avenir prévisible.

21. Événements postérieurs à la date de clôture

En mars 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, des gouvernements du monde entier ont imposé un certain nombre de restrictions qui ont entraîné une réduction significative du volume de passagers dans les aéroports canadiens. Puisque les répercussions de la COVID-19 ont commencé à se faire sentir avant le 31 mars 2020, les états financiers de l'ACSTA pour l'exercice clos à cette date reflètent les premiers effets de la pandémie sur les opérations de l'ACSTA. Aucun ajustement n'a été apporté suite aux événements postérieurs qui sont survenus entre le 1^{er} avril 2020 et la publication de ces états financiers.

Après le 31 mars 2020, l'ACSTA a subi des répercussions importantes sur ses opérations et son matériel de contrôle, puisque certaines voies de contrôle ont été temporairement fermées. L'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle ont pris des mesures pour maintenir l'effectif des agents de contrôle certifiés à un niveau jugé approprié, y compris une diminution graduelle des heures de contrôle achetées qui ne reflétaient pas pleinement le déclin drastique du volume de passagers. L'étendue des répercussions sur nos résultats futurs ne peut toutefois pas être estimée puisque la situation continue d'évoluer. La priorité de l'ACSTA est la santé et la sécurité des agents de contrôle dans les aéroports, le maintien de l'efficacité du contrôle et d'être prête à réagir dès que les restrictions de voyage seront levées.

De plus, les incertitudes sur les marchés canadiens et mondiaux peuvent également avoir une incidence sur la valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs au titre des régimes à prestations définies. La pleine incidence sur les régimes à prestations définies de l'ACSTA n'est pas connue pour le moment.

L'ACSTA continuera de surveiller la situation, évaluera les répercussions et s'adaptera en conséquence.

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

www.acsta.gc.ca

Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

99, rue Bank, 13e étage

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : correspondence@catsa-acsta.gc.ca