



Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre
clos le 30 juin 2018



Compte rendu de la direction.....	1
Déclaration de responsabilité de la direction.....	17
États financiers intermédiaires résumés (non audités).....	18

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN
COMPTE RENDU DE LA DIRECTION
POUR LE TRIMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2018

Le compte rendu de la direction présente les principales activités et initiatives ainsi que les risques et les résultats financiers importants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour le trimestre clos le 30 juin 2018. Ce compte rendu devrait être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires résumés non audités de l'ACSTA pour le trimestre clos le 30 juin 2018, qui ont été préparés conformément à l'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34). Ce compte rendu devrait aussi être lu conjointement avec le Rapport annuel de 2018 de l'ACSTA. Au moment de publier le présent rapport financier, le Rapport annuel de 2018 de l'ACSTA n'avait pas encore été déposé devant le Parlement. D'ici à ce que cela soit fait, l'ACSTA n'est pas en mesure de fournir le rapport de gestion de l'exercice clos le 31 mars 2018. Par conséquent, certains renseignements supplémentaires ont été fournis dans le présent compte rendu. Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 22 août 2018, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

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

Caractère significatif

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

APERÇU DE L'ORGANISATION

L'ACSTA est une société d'État mandataire financée par des crédits parlementaires et qui rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Sa mission est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels qu'ils sont désignés par le gouvernement du Canada.

L'ACSTA s'acquitte du mandat d'effectuer le contrôle de sécurité dans 89 aéroports désignés au pays au moyen d'un modèle de tiers fournisseur de services de contrôle. L'ACSTA est chargée d'exécuter les quatre activités suivantes qui sont prévues dans son mandat :

- le contrôle préembarquement (CPE) : le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;

- le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- le contrôle des non-passagers (CNP) : le contrôle aléatoire des non-passagers, et de leurs effets personnels, qui accèdent aux zones réglementées, y compris le contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées des aérodromes aux aéroports qui présentent les risques les plus élevés;
- le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

L'ACSTA est aussi tenue de voir à ce que le contrôle de sécurité s'effectue de manière uniforme au Canada. Elle est aussi responsable des fonctions rattachées à la sécurité du transport aérien que le ministre des Transports pourrait lui assigner, sous réserve des modalités que le ministre pourrait établir.

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

Avec l'appui de TC, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services de contrôle supplémentaires, en vigueur depuis le 5 octobre 2014. Cette entente a été renouvelée annuellement et devrait venir à échéance le 31 mars 2019. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'administration aéroportuaire de Vancouver (AAYVR) en vigueur depuis le 26 juin 2017. Cette entente s'est terminée le 30 juin 2018.

POINTS SAILLANTS DE 2017-2018

- L'ACSTA a mis en œuvre une version améliorée de son engagement à l'égard du service à la clientèle, qui s'attache à assurer l'excellence du service à la clientèle à tous les points de contact avec les voyageurs.
- L'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente en fournissant un niveau de service selon lequel, en moyenne pour l'année, près de 88 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I.
- Malgré la croissance importante du nombre de passagers, l'ACSTA a maintenu son niveau de service relatif au temps d'attente, tout en offrant le niveau de sûreté le plus élevé possible au public voyageur.
- Le gouvernement du Canada a entrepris d'examiner le modèle de gouvernance de l'ACSTA, afin d'établir un modèle de financement plus durable et prévisible pour l'organisation. Au cours de 2017-2018, l'ACSTA a étroitement collaboré avec le gouvernement et les intervenants afin d'évaluer les diverses options de gouvernance envisagées. L'ACSTA continue d'appuyer Transports Canada dans cette démarche.
- En collaboration avec les administrations aéroportuaires, l'ACSTA a poursuivi la mise en place du concept ACSTA Plus à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à l'aéroport international Pearson de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver.

- L'ACSTA a terminé le projet de convergence des points de contrôle, qui visait à atteindre une meilleure uniformité des processus de contrôle. L'achèvement de ce projet a mené à l'uniformisation à l'échelle nationale des configurations, de l'équipement et des procédures, afin d'atteindre des cibles en matière de contrôle (aléatoire) supplémentaire et d'améliorer l'expérience des passagers.
- Le programme de recapitalisation du CBE devrait être parachevé en 2020, conformément au calendrier et au budget.
- L'ACSTA a continué à travailler de manière concertée et à renforcer ses liens avec d'importants partenaires nationaux et internationaux dans le cadre de diverses initiatives, notamment le Forum économique mondial, le groupe de travail sur l'innovation et l'initiative SMART Security.
- L'ACSTA a donné des conseils et de la formation sur le contrôle à certains ministères fédéraux et partenaires internationaux, et ainsi montré son savoir-faire en matière de formation novatrice.
- Dans le cadre de ses efforts constants pour améliorer l'expérience des clients, l'ACSTA a participé à diverses initiatives de sensibilisation, dont la mobilisation des Aînés autochtones et une participation à des événements visant à aider les voyageurs autistes.
- L'ACSTA prend les plaintes des passagers très au sérieux. Malgré l'augmentation constante du nombre de passagers, le nombre de plaintes que reçoit l'ACSTA est plutôt faible, soit en moyenne une plainte pour 50 000 passagers contrôlés.
- Des articles perdus dont la valeur totale dépasse 1,2 million de dollars ont été retrouvés à différents points de contrôle et remis aux passagers avant leur vol.

CONTEXTE OPÉRATIONNEL

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

Des événements et développements marquant la conjoncture économique ont une grande incidence sur les activités de l'ACSTA. La croissance économique mondiale était prévue à 3,6 % pour 2017. Elle devrait progresser jusqu'à 3,8 % en 2018, pour retomber à 3,5 % en 2019 et à 3,4 % en 2020. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 3,0 % en 2017 et devrait passer à 2,0 % en 2018, 2,2 % en 2019 et à 1,9 % en 2020¹.

CROISSANCE DU NOMBRE DE PASSAGERS ET HEURES DE CONTRÔLE

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après de récentes projections, le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmentera de 6,2 % en 2018 par rapport à 2017, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir².

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, juillet 2018.

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

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

Selon les statistiques produites par le Système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA, le nombre de personnes contrôlées au Canada a augmenté de 5,3 % au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 par rapport à la période correspondante de 2017, ce qui a nécessité l'achat d'heures de contrôle supplémentaires pour pouvoir maintenir le niveau de service relatif au temps d'attente.

Les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle continueront aussi d'augmenter chaque année pendant toute la période restante des Ententes sur les services de contrôle aux aéroports, qui viennent à échéance le 31 mars 2022. Cela intensifie les pressions sur le budget des heures de contrôle 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.

L'ACSTA est continuellement confronté à diverses difficultés découlant de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du nombre de passagers. Conséquemment, sans financement supplémentaire, il est possible que les passagers doivent patienter plus longtemps afin d'être contrôlés. L'ACSTA a comme objectif d'offrir un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne par année, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I. Ces dernières années, l'ACSTA a collaboré avec Transports Canada en vue d'obtenir un financement à long terme pour atténuer les pressions financières.

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

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

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

RECOUVREMENT DE COÛTS

Avec l'appui de TC, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec la GTAA pour la prestation de services de contrôle supplémentaires, en vigueur depuis le 5 octobre 2014. Cette entente a été renouvelée annuellement et devrait venir à échéance le 31 mars 2019. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'AAYVR en vigueur depuis le 26 juin 2017. Cette entente s'est terminée le 30 juin 2018 et n'a pas été renouvelée.

Ces deux ententes sont conformes à l'intention du Projet de loi C-49 (la *Loi sur la modernisation des transports*), lequel a reçu la sanction royale le 23 mai 2018. Le Projet de loi C-49 devrait permettre à l'ACSTA de conclure des ententes de recouvrement de coûts concernant les services de contrôle aux aéroports désignés et non désignés qui correspondent à son mandat actuel. L'ACSTA continue à collaborer avec TC afin de comprendre l'incidence complète du Projet de loi C-49 et établira une consultation avec les administrations aéroportuaires qui expriment la volonté d'acheter des services de contrôle supplémentaires une fois que les détails auront été mis au point.

CONFORMITÉ AUX INSTRUCTIONS

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu instruction (décret C. P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* de s'aligner sur la direction donnée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition prévoyant le rajustement du ratio de partage des coûts à 50/50 pour le service courant d'ici le 31 décembre 2017.

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

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

Au 1^{er} janvier 2018, l'ACSTA a aligné les taux des cotisations des employés aux objectifs soutenus dans l'analyse de cas en attente d'approbation.

ENVIRONNEMENT DE RISQUE

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

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

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

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

GOVERNANCE DES RISQUES

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

Conseil d'administration

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

Comité de la haute direction

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

RISQUES ET INCERTITUDES

Les principaux risques pour l'ACSTA sont ceux qui pourraient empêcher l'organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques. Ce qui suit résume les principaux risques organisationnels identifiés au 31 mars 2018. Aucun changement important n'a été apporté au profil de risque de l'organisation pour le trimestre clos le 30 juin 2018.

RISQUE LIÉ AUX SERVICES OBLIGATOIRES

Capacité de détection

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

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

Renseignements sur les menaces et les risques

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

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

RISQUE LIÉ À LA CAPACITÉ

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

L'ACSTA reste confrontée à divers défis externes, comme l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et des volumes de passagers. Par conséquent, sa capacité à acheter des heures de contrôle pourrait diminuer au cours des prochaines années, en fonction des niveaux de financement approuvés. Sans financement supplémentaire, les passagers attendront plus longtemps avant d'être contrôlés.

L'ACSTA travaille avec TC pour établir une stratégie de financement à long terme, durable et efficace sur le plan opérationnel, afin d'atténuer ce risque. L'ACSTA a obtenu dans le budget de 2018 des fonds supplémentaires afin de maintenir un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne par année, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I.

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

Alors que la structure d'entreprise simplifiée de l'ACSTA ait allégé l'organisation, cette dernière pourrait disposer d'une gamme de ressources limitée pour l'appuyer dans l'exécution de son mandat de base, notamment pour la prestation de services de soutien organisationnels.

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

RISQUE LIÉ À LA PRESTATION DES SERVICES PAR DES TIERS

Interruptions légales ou illégales de travail

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

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

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

Modèle de prestation des services – sous-traitance

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

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

RISQUE LIÉ À LA RÉPUTATION

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

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

RISQUE LIÉ AUX SYSTÈMES DE GESTION ET AUX SYSTÈMES DE CONTRÔLE

Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

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

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

Préparation de l'organisation aux urgences

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

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

RISQUE LIÉ AUX RESSOURCES HUMAINES

Recrutement des employés

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

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

Maintien en poste des employés et milieu de travail sain

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

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

RISQUE LIÉ AUX TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION (TI)

Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

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

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

RISQUE LIÉ À LA GOUVERNANCE

Période de direction par intérim

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

ÉTAT INTERMÉDIAIRE RÉSUMÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

La présente partie du rapport décrit les écarts importants constatés à l'état intermédiaire résumé du résultat global pour les trimestres clos les 30 juin 2017 et 2018.

Points saillants financiers – État intermédiaire résumé du résultat global (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin			
	2018 (non audités)	2017 (non audités)	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	145 132 \$	132 828 \$	12 304 \$	9,3 %
Exploitation et entretien du matériel	9 866	9 445	421	4,5 %
Soutien des programmes et services généraux	21 459	20 608	851	4,1 %
Amortissement	15 320	13 979	1 341	9,6 %
Total des charges	191 777	176 860	14 917	8,4 %
Autres charges (produits)	(71)	663	(734)	(110,7 %)
Performance financière avant les revenus et le financement public	191 706	177 523	14 183	8,0 %
Revenus	4 467	3 534	933	26,4 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	168 493	157 192	11 301	7,2 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	15 587	14 183	1 404	9,9 %
Total du financement public	184 080	171 375	12 705	7,4 %
Performance financière	(3 159) \$	(2 614) \$	(545)	(20,8 %)
Autres éléments du résultat global	14 878	(10 939)	25 817 \$	236,0 %
Résultat global total	11 719 \$	(13 553) \$	25 272 \$	186,5 %

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état intermédiaire résumé du résultat global, alors qu'elles sont présentées par type de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 10 des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2018.

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 12 304 \$ (9,3 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2018, comparativement à la période correspondante de 2017. Cet écart est principalement attribuable à l'achat d'heures de contrôle supplémentaires au coût total de 6 408 \$ et à l'augmentation annuelle du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle de 3 886 \$. L'augmentation est aussi attribuable à la hausse des coûts du programme de rendement qui a totalisé 1 616 \$ en raison de l'augmentation des heures de contrôle et du rendement accru des fournisseurs de service de contrôle.

L'augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées est principalement attribuable aux besoins de contrôle supplémentaires pour répondre à la hausse du nombre de passagers, à la mise en place de mesures de sûreté accrues pour les appareils électroniques entrées en vigueur en juillet 2017 et à l'achat d'heures de contrôle supplémentaires relatives aux ententes d'essai avec la GTAA et l'AAYVR. Ces augmentations sont en partie compensées par les exigences de contrôle réduites à cause de l'exemption aux points de CNP-aéronef qui est entrée en vigueur en juillet 2017.

Amortissement

L'amortissement a augmenté de 1 341 \$ (9,6 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2018, comparativement à la période correspondante de 2017. La hausse est due principalement aux nouveaux déploiements des voies ACSTA Plus et aux déploiements du matériel de CBE dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie. Elle est partiellement compensée par le vieux matériel de CBE devenant complètement amorti.

Revenus

Les revenus ont augmenté de 933 \$ (26,4 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2018, comparativement à la période correspondante de 2017. L'augmentation est principalement attribuable à l'achat d'un nombre plus élevé d'heures de contrôle supplémentaires au montant de 1 684 \$ en appuie aux ententes d'essai. Elle est partiellement compensée par un crédit fournisseur sans effet sur la trésorerie de 762 \$ reçu l'année précédente.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

Le montant des crédits parlementaires pour les charges d'exploitation a augmenté de 11 301 \$ (7,2 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2018, comparativement à la période correspondante de 2017. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes, décrites précédemment.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 1 404 \$ (9,9 %), pour le trimestre clos le 30 juin 2018, comparativement à la période correspondante de 2017. Cette augmentation est principalement attribuable à l'amortissement accru d'immobilisations, décrit précédemment.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global comprennent les réévaluations trimestrielles sans effet sur la trésorerie découlant des modifications aux hypothèses actuarielles et du rendement des actifs des régimes de retraite.

Le gain au titre des autres éléments du résultat global de 14 878 \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2018 est principalement attribuable à un gain de réévaluation de 12 796 \$ du passif au titre des prestations définies à cause d'une augmentation du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2018. Il est aussi attribuable à un gain de réévaluation de 2 082 \$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus élevé que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA. La perte au titre des autres éléments du résultat global de 10 939 \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2017 s'explique par une perte de réévaluation de 12 095 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base entre le 31 mars 2017 et le 30 juin 2017. Cette perte a été partiellement compensée par un gain de réévaluation de 1 156 \$ attribuable à un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur au taux initialement posé comme hypothèse par l'ACSTA.

Pour plus de renseignements, se reporter à la note complémentaire 9 des états financiers intermédiaires résumés non audités.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

La présente section décrit les principaux écarts observés à l'état intermédiaire résumé de la situation financière au 30 juin 2018 comparativement au 31 mars 2018.

Points saillants financiers – État intermédiaire				
résumé de la situation financière				
(en milliers de dollars canadiens)	30 juin 2018 (non audités)	31 mars 2018 (audités)	Écart en \$	Écart en %
Actifs courants	183 968 \$	166 329 \$	17 639 \$	10,6 %
Actifs non courants	464 891	430 157	34 734	8,1 %
Total des actifs	648 859 \$	596 486 \$	52 373 \$	8,8 %
Passifs courants	180 068 \$	161 751 \$	18 317 \$	11,3 %
Passifs non courants	479 545	457 208	22 337	4,9 %
Total des passifs	659 613 \$	618 959 \$	40 654 \$	6,6 %

Actifs

Les actifs courants ont augmenté de 17 639 \$ (10,6 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de la trésorerie de 48 697 \$ surtout attribuable au moment auquel les fonds du gouvernement du Canada ont été reçus et aussi au moment où les décaissements ont été effectués pour régler les fournisseurs (biens et services);
- une diminution de 29 182 \$ des clients et autres débiteurs principalement attribuable à une baisse de 28 166 \$ des crédits parlementaires à recevoir et une diminution de 2 655 \$ des taxes à recouvrer, partiellement compensée par une augmentation des montants à recevoir pour les services de contrôle supplémentaires de 1 646 \$;
- une diminution de 1 809 \$ des stocks principalement attribuable à une utilisation de 1 538 \$ des stocks d'uniformes et de pièces de rechange.

Les actifs non courants ont augmenté de 34 734 \$ (8,1 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 23 047 \$ des immobilisations corporelles et incorporelles principalement attribuable à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles d'une valeur de 38 694 \$, qui a été partiellement compensée par un amortissement de 15 320 \$.
- une augmentation de 11 711 \$ de l'actif au titre des avantages du personnel. L'actif au titre des avantages du personnel comprend le régime de retraite enregistré de l'ACSTA et le régime de retraite supplémentaire, qui se trouvent tous deux en situation d'actif net. L'augmentation est principalement attribuable à un gain de réévaluation de 11 072 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une augmentation du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2018, et d'un gain de réévaluation de 2 082 \$ résultant d'un du taux de rendement sur les actifs du régime plus élevé par rapport au taux posé comme hypothèse par l'ACSTA. Cette augmentation a été partiellement compensée par l'excédent du coût des prestations définies sur les cotisations de 1 443 \$.

Passifs

Les passifs courants ont augmenté de 18 317 \$ (11,3 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 19 639 \$ des fournisseurs et autres créiteurs en raison du moment où les décaissements en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs ont été effectués;
- une diminution de 2 014 \$ du financement public différé lié aux charges d'exploitation due surtout à une diminution du solde des stocks.

Les passifs non courants ont augmenté de 22 337 \$ (4,9 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations de 22 768 \$ résultant de l'excédent des crédits parlementaires acquis de 38 355 \$ sur l'amortissement de 15 587 \$;
- une diminution du passif au titre des avantages du personnel de 1 030 \$ qui s'explique par une réévaluation de l'autre régime à prestations définies de 1 724 \$, découlant d'une augmentation du taux d'actualisation de 25 points de base depuis le 31 mars 2018. Cette diminution a été partiellement compensée par l'excédent du coût des prestations définies sur les cotisations de 694 \$.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

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

RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Charges d'exploitation

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

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (en milliers de dollars canadiens)	Trimestre clos les 30 juin	
	2018 (non audités)	2017 (non audités)
Performance financière avant les revenus et le financement public	191 706 \$	177 523 \$
Revenus	(4 467)	(3 534)
Performance financière avant le financement public	187 239	173 989
Charges sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	(15 320)	(13 979)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(2 137)	(1 854)
Frais relatifs aux employés à payer ²	(1 357)	(1 060)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(250)	(149)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(52)	(57)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ³	(4)	(16)
Gain non monétaire sur conversion de devise constaté en performance financière	236	123
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	114	(648)
Avantages incitatifs à la location différés constatés en performance financière ⁴	24	81
Crédits de fournisseurs sans effet sur la trésorerie	-	762
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	168 493 \$	157 192 \$
Autres éléments affectant le financement		
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁵	(2 014)	(1 187)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	166 479 \$	156 005 \$

¹ Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état intermédiaire résumé 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 frais relatifs aux employés à payer sont des ajustements comptables qui se composent des sommes engagées au titre de la rémunération variable et des indemnités de vacances utilisées et constituées au 30 juin 2018. Ces frais sont comptabilisés selon la comptabilité de caisse modifiée seulement à la fin de l'exercice, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement lors des périodes intermédiaires.

³ 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.

⁴ 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 avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

⁵ Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu. Ils sont financés au moyen des crédits 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 crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations et des acquisitions d'immobilisations présentées selon les IFRS :

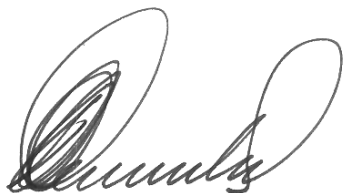
Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin	
	2018 (non audités)	2017 (non audités)
Matériel lié aux systèmes de détection d'explosifs	38 248 \$	18 657 \$
Matériel non lié aux systèmes de détection d'explosifs	446	390
Total des acquisitions d'immobilisations	38 694 \$	19 047 \$
Produits de la sortie d'immobilisations ¹	(21)	(28)
Ajustement non monétaire sur conversion de devise en lien avec des acquisitions d'immobilisations	(318)	(82)
Acquisitions sans effet sur la trésorerie provenant des crédits de fournisseurs	-	(762)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	38 355 \$	18 175 \$

¹ Les produits de la sortie d'immobilisations incluent des produits sans effet sur la trésorerie reçus sous forme de notes de crédit de fournisseurs.

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers intermédiaires résumés conformément à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* et à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers intermédiaires résumés exempts d'anomalies significatives. La direction est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers intermédiaires résumés non audités.

À notre connaissance, les présents états financiers intermédiaires résumés non audités donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats des opérations et des flux de trésorerie de l'ACSTA aux dates de clôture présentées dans les états financiers intermédiaires résumés non audités et pour les périodes closes à ces dates.



Michael Saunders
Président et chef de la direction

Ottawa, Canada

Le 22 août 2018



Nancy Fitchett, CPA, CA
Vice-présidente, Affaires organisationnelles et
chef des services financiers par intérim

Ottawa, Canada

Le 22 août 2018

États financiers intermédiaires résumés

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

30 juin 2018

(non audités)

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé de la situation financière
(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2018	31 mars 2018
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	58 626 \$	9 929 \$
Clients et autres débiteurs (note 3)	107 324	136 506
Stocks (note 4)	14 592	16 401
Charges payées d'avance	2 928	3 133
Actifs financiers dérivés (note 12)	498	360
	183 968	166 329
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 5)	435 289	416 438
Immobilisations incorporelles (note 6)	12 861	8 665
Actif au titre des avantages du personnel (note 9)	16 741	5 030
Actifs financiers dérivés (note 12)	-	24
	464 891	430 157
Total des actifs	648 859 \$	596 486 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	152 507 \$	132 868 \$
Retenues de garantie	10 041	9 349
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 8)	17 520	19 534
	180 068	161 751
Passifs non courants		
Retenues de garantie (note 12)	4 961	4 338
Avantages incitatifs à la location différés	418	442
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	446 794	424 026
Passif au titre des avantages du personnel (note 9)	27 372	28 402
	479 545	457 208
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(10 754)	(22 473)
Total des passifs et des capitaux propres	648 859 \$	596 486 \$

Éventualités (note 7) et accords contractuels (note 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé du résultat global
(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Charges		
Contrôle préembarquement	108 854 \$	94 229 \$
Contrôle des bagages enregistrés	37 715	37 007
Contrôle des non-passagers	33 877	34 371
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	770	759
Services généraux	10 561	10 494
Total des charges (note 10)	191 777	176 860
Autres charges (produits)		
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	250	149
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	52	57
Charges financières	1	-
Gain de change	(260)	(191)
(Gain) perte net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	(114)	648
Total des autres charges (produits)	(71)	663
Performance financière avant les revenus et le financement public	191 706	177 523
Revenus		
Services de contrôle supplémentaires	4 279	2 595
Produits financiers	188	87
Revenus divers	-	762
Revenus de location	-	90
Total des revenus	4 467	3 534
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 8)	168 493	157 192
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	15 587	14 183
Total du financement public	184 080	171 375
Performance financière	(3 159) \$	(2 614) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	14 878	(10 939)
Résultat global total	11 719 \$	(13 553) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

État intermédiaire résumé des variations des capitaux propres
(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

Pour les trimestres clos le 30 juin :

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2018	(22 473) \$
Performance financière	(3 159)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	14 878
Solde au 30 juin 2018	(10 754) \$
Solde au 31 mars 2017	(5 207) \$
Performance financière	(2 614)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	(10 939)
Solde au 30 juin 2017	(18 760) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Tableau intermédiaire résumé des flux de trésorerie
(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(3 159) \$	(2 614) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 5 et 10)	15 008	13 721
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel	2 137	1 854
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 6 et 10)	312	258
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	250	149
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	52	57
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	4	(746)
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 8)	(15 587)	(14 183)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	(114)	648
Avantages incitatifs à la location différés constatés dans la performance financière	(24)	(81)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 15)	65 275	31 948
	64 154	31 011
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	27 200	25 808
Acquisition d'immobilisations corporelles	(38 719)	(24 063)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(3 938)	(208)
	(15 457)	1 537
Augmentation de la trésorerie	48 697	32 548
Trésorerie à l'ouverture de la période	9 929	36 267
Trésorerie à la clôture de la période	58 626 \$	68 815 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2018
(en milliers de dollars canadiens)

1. Renseignements sur l'organisation

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* et est un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada. L'ACSTA est chargée d'assurer la sûreté d'aspects précis du système de transport aérien, du contrôle des passagers et des bagages au contrôle des travailleurs des aéroports.

L'ACSTA est financée par des crédits parlementaires et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. En octobre 2014, l'ACSTA a conclu une entente d'essai du contrôle supplémentaire avec l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto, ce qui permettait à cette dernière d'acheter des heures de contrôle supplémentaires de CPE auprès de l'ACSTA selon le principe de recouvrement des coûts. Avec l'appui de Transports Canada, l'entente a été prolongée jusqu'au 31 mars 2019. L'ACSTA a conclu une entente d'essai semblable avec l'administration aéroportuaire de Vancouver, laquelle est entrée en vigueur le 26 juin 2017 et a pris fin le 30 juin 2018.

Le Conseil d'administration a autorisé la publication des présents états financiers intermédiaires résumés le 22 août 2018.

2. Résumé des principales méthodes comptables

(a) Base d'établissement

Les états financiers intermédiaires résumés ont été établis conformément à l'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), publiée par le Conseil des normes comptables internationales (CNCI) et approuvée par le Conseil des normes comptables du Canada (CNC).

L'article 131.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que la plupart des sociétés d'État mères préparent et publient des rapports financiers trimestriels conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les présents états financiers intermédiaires résumés n'ont pas été audités ni examinés par l'auditeur externe de l'ACSTA.

Tel que l'autorise l'IAS 34, les présents états financiers intermédiaires sont présentés de façon résumée et, par conséquent, ne renferment pas toutes les informations qui doivent être fournies pour être conformes, dans tous les aspects significatifs, aux dispositions des IFRS relatives aux informations à fournir applicables aux états financiers annuels. Les présents états financiers intermédiaires résumés ont pour but de fournir une mise à jour de la dernière série complète d'états financiers annuels audités. Par conséquent, ils devraient être lus conjointement avec les états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2018.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

Les principales méthodes comptables utilisées dans les présents états financiers intermédiaires résumés sont décrites à la note 3 des états financiers annuels audités de l'ACSTA pour l'exercice clos le 31 mars 2018, à l'exception de ce qui est noté ci-dessous.

(b) Changement de présentation

À compter du 1^{er} avril 2018, l'ACSTA a changé la présentation de la portion courante des retenues de garantie à l'état intermédiaire résumé de la situation financière pour tenir compte de leur importance. Auparavant, ils étaient inclus dans le poste Fournisseurs et autres créditeurs. À la suite de ce changement, un montant de 9 349 \$ a été reclassé au poste Retenues de garantie à l'état intermédiaire résumé de la situation financière au 31 mars 2018.

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

L'ACSTA a adopté à compter du 1^{er} avril 2018 les nouvelles normes internationales d'information financière suivantes. L'adoption de ces normes comptables n'a pas eu d'incidence sur les états financiers intermédiaires résumés.

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

L'IFRS 15 vient remplacer l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires* et l'IAS 11, *Contrats de construction* ainsi que plusieurs interprétations relatives aux produits. La norme établit les principes, qu'une entité devrait adopter, régissant la divulgation des informations utiles aux utilisateurs des états financiers concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant d'un contrat conclu avec un client. Elle est entrée en vigueur au cours des exercices ouverts le ou à compter du 1^{er} janvier 2018, sur une base rétrospective, et l'adoption anticipée est autorisée.

(ii) IFRS 9, *Instruments financiers*

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

(d) Changements comptables à venir

À la date des présents états financiers, la nouvelle norme comptable suivante, non encore en vigueur, a été publiée par le CNCI. L'ACSTA est à évaluer son incidence possible sur ses états financiers et continue de suivre les développements à ce sujet jusqu'à la date de l'adoption de cette norme.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

(i) IFRS 16, *Contrats de location*

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

L'ACSTA poursuit son évaluation de l'IFRS 16. Une évaluation initiale de ses accords a permis de recenser une vingtaine de contrats qui font l'objet d'une analyse et dont la valeur totale non actualisée s'élève à 28 772 \$, telle que divulguée à la note 13(b).

3. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2018	31 mars 2018
Crédits parlementaires	93 233 \$	121 399 \$
TPS et TVH à recouvrer	9 032	10 435
Services de contrôle supplémentaires	3 913	2 267
TVP à recouvrer	1 054	2 306
Autres	92	99
	107 324 \$	136 506 \$

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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

4. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2018	31 mars 2018
Pièces de rechange	13 207 \$	13 879 \$
Uniformes	913	1 779
CIZR	472	743
	14 592 \$	16 401 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

5. Immobilisations corporelles

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisa- tion de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Amélio- rations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2017	125 283	\$ 747 167	\$ 20 345	\$ 5 329	\$ 27 203	\$ 30	\$ 9 929	\$ 69 472	\$ 1004 758
Entrées	15 810	19 055	1 196	59	680	-	87	38 177	75 064
Sorties	(1 133)	(95 365)	(974)	-	(441)	-	-	-	(97 913)
Radiations	(524)	(981)	(1 240)	(1 403)	(2 609)	-	(25)	(123)	(6 905)
Reclassements	5 434	19 927	527	454	2 081	-	11	(28 434)	-
Solde au 31 mars 2018	144 870	\$ 689 803	\$ 19 854	\$ 4 439	\$ 26 914	\$ 30	\$ 10 002	\$ 79 092	\$ 975 004
Solde au 31 mars 2018	144 870	\$ 689 803	\$ 19 854	\$ 4 439	\$ 26 914	\$ 30	\$ 10 002	\$ 79 092	\$ 975 004
Entrées	2 773	3 271	-	-	2	-	-	28 163	34 209
Sorties	(336)	(4 429)	-	-	-	-	-	-	(4 765)
Radiations	(34)	(164)	-	(48)	(183)	-	-	-	(429)
Reclassements	3 123	55 187	222	35	788	-	-	(59 378)	(23)
Solde au 30 juin 2018	150 396	\$ 743 668	\$ 20 076	\$ 4 426	\$ 27 521	\$ 30	\$ 10 002	\$ 47 877	\$ 1003 996
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2017	77 884	\$ 484 912	\$ 10 825	\$ 3 724	\$ 17 873	\$ 30	\$ 8 602	\$ -	\$ 603 850
Amortissement	11 370	40 492	1 649	637	3 285	-	370	-	57 803
Sorties	(1 130)	(94 791)	(974)	-	(441)	-	-	-	(97 336)
Radiations	(360)	(871)	(484)	(1 402)	(2 609)	-	(25)	-	(5 751)
Solde au 31 mars 2018	87 764	\$ 429 742	\$ 11 016	\$ 2 959	\$ 18 108	\$ 30	\$ 8 947	\$ -	\$ 558 566
Solde au 31 mars 2018	87 764	\$ 429 742	\$ 11 016	\$ 2 959	\$ 18 108	\$ 30	\$ 8 947	\$ -	\$ 558 566
Amortissement	3 448	10 292	408	132	652	-	76	-	15 008
Sorties	(335)	(4 357)	-	-	-	-	-	-	(4 692)
Radiations	220	(164)	-	(48)	(183)	-	-	-	(175)
Solde au 30 juin 2018	91 097	\$ 435 513	\$ 11 424	\$ 3 043	\$ 18 577	\$ 30	\$ 9 023	\$ -	\$ 568 707
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2018	57 106	\$ 260 061	\$ 8 838	\$ 1 480	\$ 8 806	\$ -	\$ 1 055	\$ 79 092	\$ 416 438
Au 30 juin 2018	59 299	\$ 308 155	\$ 8 652	\$ 1 383	\$ 8 944	\$ -	\$ 979	\$ 47 877	\$ 435 289

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2018, une des unités de contrôle portatives de l'ACSTA, pour laquelle l'ACSTA n'a établi aucune utilisation future, a satisfait aux critères définissant un actif destiné à la vente. Il est à prévoir que cette unité de contrôle portative sera vendue au cours des douze prochains mois. Au 30 juin 2018, sa valeur comptable nette était nulle.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels créés à l'interne	Logiciels en développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 2017	4 111 \$	19 655 \$	2 333 \$	26 099 \$
Entrées	451	-	908	1 359
Radiations	(68)	-	-	(68)
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Solde au 31 mars 2018	4 494 \$	19 655 \$	3 241 \$	27 390 \$
Entrées	4 411	-	74	4 485
Radiations	(17)	-	-	(17)
Reclassements	23	-	-	23
Solde au 30 juin 2018	8 911 \$	19 655 \$	3 315 \$	31 881 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2017	3 119 \$	14 529 \$	- \$	17 648 \$
Amortissement	287	858	-	1 145
Radiations	(68)	-	-	(68)
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	- \$	18 725 \$
Solde au 31 mars 2018	3 338 \$	15 387 \$	- \$	18 725 \$
Amortissement	92	220	-	312
Radiations	(17)	-	-	(17)
Solde au 30 juin 2018	3 413 \$	15 607 \$	- \$	19 020 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2018	1 156 \$	4 268 \$	3 241 \$	8 665 \$
Au 30 juin 2018	5 498 \$	4 048 \$	3 315 \$	12 861 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

7. Provisions et éventualités

(a) Provisions

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

Aucune provision n'était comptabilisée au 30 juin 2018 ou au 31 mars 2018.

(b) Événualités

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 2017-2018, 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 17 954 \$ (17 140 \$ au 31 mars 2018), qui sera compensé par des taxes à recouvrer dont le montant est estimé à 8 834 \$ (8 580 \$ au 31 mars 2018), pour un montant net de 9 120 \$ (8 560 \$ au 31 mars 2018). Ces montants n'ont pas été comptabilisés dans les états financiers.

(ii) Coûts de démantèlement

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2018, il n'y a pas eu de changements importants aux passifs éventuels relatifs aux coûts de démantèlement. Pour une description de ces coûts, consultez la note 8(b)(ii) des états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2018.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

8. Financement public différé

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

	30 juin 2018	31 mars 2018
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de la période	19 534 \$	18 725 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	166 479	646 307
Crédits parlementaires comptabilisés comme financement public pour les charges d'exploitation	(168 493)	(645 498)
Solde à la clôture de la période	17 520 \$	19 534 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de la période	424 026 \$	408 959 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	38 355	75 592
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(15 587)	(60 525)
Solde à la clôture de la période	446 794 \$	424 026 \$
Total du financement public différé à la clôture de la période	464 314 \$	443 560 \$

Se reporter à la note 11 pour plus d'information au sujet du financement public.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

9. Avantages du personnel

(a) Actif et passif au titre des avantages du personnel

L'actif et le passif au titre des avantages du personnel comptabilisés et présentés dans l'état intermédiaire résumé de la situation financière se présentent comme suit :

	30 juin 2018	31 mars 2018
Actif au titre des avantages du personnel		
Régime de retraite enregistré (RRE)	14 757 \$	3 346 \$
Régime de retraite supplémentaire (RRS)	1 984	1 684
	<u>16 741</u>	<u>5 030</u>
Passif au titre des avantages du personnel		
Autre régime à prestations définies (ARPD)	(27 372)	(28 402)
	<u>(27 372)</u>	<u>(28 402)</u>
Avantages du personnel – passif net	<u>(10 631) \$</u>	<u>(23 372) \$</u>

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

(b) Coûts des avantages du personnel

Les composantes des coûts des avantages du personnel se présentent comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Coût (produits) des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de la période	2 244 \$	2 049 \$	17 \$	17 \$	462 \$	412 \$	2 723 \$	2 478 \$
Frais administratifs	62	62	4	4	-	-	66	66
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	1 775	1 645	44	38	264	242	2 083	1 925
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(1 728)	(1 726)	(58)	(60)	-	-	(1 786)	(1 786)
Coût (produits) des prestations définies	2 353 \$	2 030 \$	7 \$	(1)\$	726 \$	654 \$	3 086 \$	2 683 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisées dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	1 982 \$	1 189 \$	100 \$	(33)\$	- \$	- \$	2 082 \$	1 156 \$
Gains (pertes) actuariels	10 865	(10 257)	207	(217)	1 724	(1 621)	12 796	(12 095)
Réévaluation des régimes à prestations définies	12 847 \$	(9 068)\$	307 \$	(250)\$	1 724 \$	(1 621)\$	14 878 \$	(10 939)\$

Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, l'ACSTA a comptabilisé une charge de 142 \$ (128 \$ en 2017) relativement au volet cotisations déterminées du RRE.

(c) Principales hypothèses actuarielles

Les hypothèses utilisées pour évaluer les actifs et passifs liés aux régimes à prestations définies sont examinées et, au besoin, modifiées à chaque période de présentation de l'information financière. Cet examen porte habituellement sur les taux d'actualisation et le taux de rendement réel des actifs du régime par rapport aux taux estimés, afin de refléter les hypothèses et les circonstances actuelles. Les modifications des hypothèses actuarielles entraînent des gains et/ou pertes de réévaluation comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, des gains de réévaluation de 14 878 \$ ont été réalisés principalement à la suite d'une augmentation du taux d'actualisation de 25 points de base (de 3,50 % au 31 mars 2018 à 3,75 % au 30 juin 2018). Ce gain est aussi attribuable à un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur à celui qu'a utilisé l'ACSTA dans ses hypothèses (taux réel de 1,90 % par rapport au taux anticipé de 0,88 % pour le RRE et taux réel de 2,39 % par rapport au taux anticipé de 0,88 % pour le RRS).

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017, des pertes de réévaluation de 10 939 \$ ont été causées par une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base (de 3,75 % au 31 mars 2017 à 3,50 % au 30 juin 2017) et un taux de rendement réel des actifs du régime inférieur à celui qu'a utilisé l'ACSTA dans ses hypothèses pour le RRS (taux réel de 0,42 % par rapport au taux anticipé de 0,94 %). Ces pertes ont été partiellement compensées par un taux de rendement réel des actifs du régime supérieur au taux utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses pour le RRE (taux réel de 1,60 % par rapport au taux anticipé de 0,94 %).

(d) Cotisations de l'employeur

Les cotisations de l'employeur versées aux régimes à prestations définies pour les trimestres clos le 30 juin se présentent comme suit :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Cotisations de l'employeur		
RRE	917 \$	798 \$
ARPD	32	31
	949 \$	829 \$

Le total des cotisations de l'employeur aux régimes à prestations définies pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 est estimé à 4 100 \$.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

10. Charges

L'état intermédiaire résumé du résultat global présente les charges d'exploitation par activité de programme. Le tableau ci-après présente les charges d'exploitation par catégorie principale pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	143 288 \$	131 162 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	1 399	1 397
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	445	269
	145 132	132 828
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	9 354	9 199
CIZR	271	210
Formation et certification	241	36
	9 866	9 445
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	16 284	15 492
Contrats de location simple	1 566	1 604
Services professionnels et autres coûts liés aux activités	1 355	1 349
Frais de bureau et frais informatiques	1 100	947
Autres frais administratifs	1 045	1 049
Communications et sensibilisation du public	109	167
	21 459	20 608
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	15 008	13 721
Amortissement des immobilisations incorporelles	312	258
	15 320	13 979
	191 777 \$	176 860 \$

Les autres coûts liés aux activités 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.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

11. Financement public

Puisque le *Résumé du plan d'entreprise 2018-2019 à 2022-2023* de l'ACSTA n'a pas encore été déposé devant le Parlement, il n'est actuellement pas possible de publier le montant total des crédits parlementaires disponibles pour l'exercice en cours. C'est pour cette raison que le rapprochement des crédits parlementaires approuvés et des crédits parlementaires utilisés n'est pas fourni.

Le tableau ci-après présente le rapprochement des crédits parlementaires reçus et à recevoir pour le financement des charges d'exploitation et du montant des crédits utilisés pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	275 363 \$	225 474 \$
Montants reçus et à recevoir liés à la période précédente	(107 407)	(67 925)
Montants à être différés aux périodes futures	(1 477)	(1 544)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 8)	166 479 \$	156 005 \$

Le tableau ci-après présente un rapprochement des crédits parlementaires reçus et à recevoir pour le financement des dépenses en immobilisations et du montant des crédits utilisés pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	50 483 \$	39 029 \$
Montants reçus et à recevoir liés à la période précédente	(13 992)	(15 809)
Montants à être facturés (différés) aux périodes futures	1 864	(5 045)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 8)	38 355 \$	18 175 \$

Les crédits parlementaires à être facturés (différés) aux périodes futures découlent du fait que les prévisions de dépenses étaient inférieures (supérieures) aux dépenses en immobilisations et d'exploitation réelles. On prévoit que ces montants seront facturés (utilisés) au cours du prochain trimestre.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

12. Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur dans l'état intermédiaire résumé 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 la valeur comptable étant donné la nature actuelle de ces instruments.

Les valeurs comptables et les justes valeurs correspondantes des autres actifs et passifs financiers de l'ACSTA sont les suivantes :

	30 juin 2018		31 mars 2018	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés ¹	498 \$	498 \$	384 \$	384 \$
Instruments financiers évalués au coût amorti				
Retenues de garantie non courantes ²	4 961 \$	4 961 \$	4 338 \$	4 338 \$

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 de la période de trois mois close le 30 juin 2018 ou de l'exercice clos le 31 mars 2018.

13. Accords contractuels

(a) Accords contractuels non liés aux contrats de location

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

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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

	30 juin 2018	31 mars 2018
Exploitation	2 089 948 \$	2 228 761 \$
Immobilisations	114 701	122 149
Total	2 204 649 \$	2 350 910 \$

(b) Contrats de location

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

	30 juin 2018	31 mars 2018
1 an au plus	7 050 \$	6 945 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	20 588	22 260
Plus de 5 ans	1 134	-
Total	28 772 \$	29 205

Le contrat de location simple non résiliable le plus important de l'ACSTA est pour les locaux à bureau à l'administration centrale.

14. Transactions entre parties liées

L'ACSTA a conclu les transactions suivantes avec des parties liées au cours du trimestre clos le 30 juin 2018.

- 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.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

Le tableau suivant résume les transactions entre l'ACSTA et ses parties liées :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Produits	184 080 \$	171 375 \$
Charges	4 874	3 473

Les produits provenant des transactions avec les parties liées représentent les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges présentées ci-dessus pour le trimestre clos le 30 juin 2018 comprennent 4 569 \$ (3 233 \$ en 2017) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Les soldes suivants en lien avec les parties liées sont inclus dans les clients et autres débiteurs ainsi que dans les fournisseurs et autres créditeurs à l'état intermédiaire résumé de la situation financière :

	30 juin	31 mars
	2018	2018
Montants à recevoir des parties liées	102 357 \$	131 933 \$
Montants à payer aux parties liées	(966)	(1 134)
Montant net à recevoir des parties liées	101 391 \$	130 799 \$

Les montants à recevoir de parties liées comprennent principalement des créances à recevoir du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires de 93 233 \$ (121 399 \$ au 31 mars 2018) et des créances à recevoir de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les dépenses de 9 032 \$ (10 435 \$ au 31 mars 2018). Les montants à payer à des parties liées sont constitués essentiellement de taxes indirectes payables à l'Agence du revenu du Canada.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations telles qu'elles sont présentées à la note 9. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours du trimestre.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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

La variation nette des soldes du fonds de roulement s'établit comme suit pour les trimestres clos le 30 juin :

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2018	2017
Diminution des clients et autres débiteurs	40 337 \$	30 070 \$
Diminution des stocks	1 809	902
Diminution des charges payées d'avance	205	285
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	24 938	1 878
Diminution du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(2 014)	(1 187)
	65 275 \$	31 948 \$

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 11 155 \$ (7 633 \$ en 2017) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 5 299 \$ (6 197 \$ en 2017) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.