



Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre
clos le 30 juin 2019



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 2019

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 2019. 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 2019, 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 2019* de l'ACSTA. Cependant, au moment de publier le présent rapport financier, le *Rapport annuel 2019* n'avait pas encore été déposé au Parlement. D'ici à ce que cela soit fait, l'ACSTA n'est pas en mesure de présenter le rapport de gestion de l'exercice clos le 31 mars 2019. 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 23 août 2019, 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.

L'ACSTA s'acquitte du mandat d'effectuer le contrôle de sûreté 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 avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare;

- le contrôle des bagages enregistrés (CBE) : le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers à la recherche d'articles interdits avant qu'ils ne soient transportés à bord d'un aéronef;
- le contrôle des non-passagers (CNP) : le contrôle aléatoire des non-passagers et de leurs effets personnels, y compris les véhicules, qui pénètrent dans les zones réglementées des aérodromes aux aéroports qui présentent les risques les plus élevés;
- a) le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) : le système qui utilise les données biométriques (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

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.

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.

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services de contrôle supplémentaires. En vigueur depuis le 5 octobre 2014, cette entente a été renouvelée annuellement par la suite. L'ACSTA a également conclu une entente similaire avec l'administration aéroportuaire de Vancouver (AAYVR), qui est en vigueur depuis le 26 juin 2017. Cette entente d'essai a pris fin le 30 juin 2018. Transports Canada a autorisé l'ACSTA à prolonger l'entente conclue avec la GTAA jusqu'au 31 mars 2020.

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. Transports Canada a approuvé cette entente. La période de dix semaines a commencé en juin 2019.

POINTS SAILLANTS DE 2018-2019

- Comme toujours, diverses équipes de l'ACSTA, composées d'experts hautement qualifiés, ont travaillé de concert pour assurer la prestation des services de contrôle dans l'ensemble du Canada de manière efficace, efficiente, uniforme et professionnelle.
- En 2018-2019, l'ACSTA a dépassé son objectif de niveau de service relatif au temps d'attente en fournissant un niveau de service relatif au temps d'attente où, en moyenne, environ 92 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement.
- La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019* a édicté la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* qui prévoit l'établissement d'une nouvelle administration de contrôle désignée. Le gouvernement prévoit procéder au transfert des responsabilités de l'ACSTA à une nouvelle administration de contrôle désignée le 1^{er} avril 2020.
- En collaboration avec les administrations aéroportuaires, l'ACSTA a poursuivi la mise en place du concept ACSTA Plus à l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international Montréal-Trudeau et l'aéroport international Stansfield d'Halifax.

- L'ACSTA a entamé la mise à l'essai d'une technologie de tomodensitométrie à l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg pour aider à la prise de décisions éclairées concernant la prochaine génération d'équipement de radioscopie au CPE.
- L'Administration a poursuivi la mise en œuvre du programme de recapitalisation du CBE, qu'elle devrait achever en 2020-2021, conformément au calendrier et au budget établis.
- 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. Ces initiatives comprenaient notamment le projet d'identité numérique des voyageurs digne de confiance, le groupe de travail sur l'innovation du Canada et des États-Unis et l'initiative SMART Security.
- Dans le cadre de ses efforts constants pour améliorer l'expérience des clients, l'ACSTA a participé à diverses initiatives de sensibilisation. Elle a entre autres mobilisé les Aînés autochtones et participé à des activités promouvant l'engagement communautaire, comme la campagne « I am Toronto Pearson » (Je suis Toronto Pearson) à l'aéroport international Pearson de Toronto.
- Le nombre moyen de plaintes de passagers était inférieur à une plainte par 50 000 passagers contrôlés en 2018-2019.
- La satisfaction générale des passagers enregistrée était de 88 %, soit trois points supérieurs à la cible organisationnelle de 85 %.

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 a légèrement augmenté, passant de 3,6 % en 2017 à un taux estimé de 3,7 % en 2018. Ce taux de croissance devrait diminuer à 3,0 % en 2019, à 3,2 % en 2020 et à 3,3 % en 2021. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 3,0 % en 2017 et 1,9 % en 2018 (estimatif), alors qu'il est projeté à 1,3 % en 2019, 1,9 % en 2020 et 2,0 % en 2021¹.

CROISSANCE DU NOMBRE DE PASSAGERS ET TAUX DE FACTURATION DES FOURNISSEURS DE SERVICES DE CONTRÔLE

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après les projections établies, le nombre de passagers embarqués aux aéroports canadiens augmentera de 5,2 % en 2019 par rapport à 2018, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir².

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, janvier 2019 pour l'année 2017 et *Rapport sur la politique monétaire*, juillet 2019 pour les années 2018, 2019, 2020 et 2021.

² SNC Lavalin Inc. *Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*, février 2019.

Les prévisions relatives au 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 augmentation 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 en vue de 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 1,3 % au cours du trimestre clos le 30 juin 2019 par rapport à la période correspondante de 2018, nécessitant l'achat d'heures de contrôle supplémentaires pour pouvoir maintenir le niveau de service relatif au temps d'attente.

En plus de la croissance du nombre de passagers, 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.

Le Budget de 2019 a inclus une enveloppe de 288,3 millions de dollars pour 2019-2020 afin de permettre à l'ACSTA de continuer à protéger le public en assurant la sûreté des éléments essentiels du système de transport aérien. Ces fonds additionnels permettront à l'ACSTA de viser un niveau de service relatif au temps d'attente, selon lequel, en moyenne, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe 1 annuellement, et poursuivre la mise en œuvre du programme actuel de contrôle des non-passagers amélioré. L'enveloppe budgétaire prévoit aussi des ressources financières afin de soutenir le transfert à la nouvelle administration de contrôle désignée.

CONFORMITÉ AUX INSTRUCTIONS

En décembre 2014, le Gouverneur en conseil a publié des instructions sur la réforme des régimes de retraite (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) pour demander aux sociétés d'État faisant partie du portefeuille du ministre des Transports, notamment l'ACSTA, de se conformer à l'orientation énoncée dans le Budget de 2013 concernant la réforme des régimes de retraite du secteur public. La réforme contenait une disposition prévoyant l'ajustement du ratio de partage des coûts des services rendus au cours de l'exercice employeur/employé à 50/50 avant le 31 décembre 2017.

En juillet 2015, l'ACSTA a été avisée qu'une exemption pouvait s'appliquer aux régimes de retraite pour lesquels il était démontré que la mise en œuvre de la réforme donnerait lieu à une iniquité pour les membres desdits régimes ou poserait des difficultés pour le recrutement et le maintien en poste. Après avoir reçu cet avis, l'ACSTA a collaboré avec son actuaire externe de son régime de retraite afin de rédiger une analyse de cas qui lui permettrait d'obtenir une exemption fondée sur l'iniquité de la réforme pour les membres. Selon l'ACSTA, son analyse démontre que la fermeture du régime de retraite à prestations définies en 2013 imposerait aux employés un partage des coûts inéquitable et que le ratio de partage des coûts devrait être calculé comme si le régime était offert à de nouveaux employés.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les taux des cotisations des employés de l'ACSTA cadrent avec les objectifs décrits dans l'analyse de cas. Le 13 juin 2019, le Gouverneur en conseil a émis le décret C.P. 2019-783 qui prévoit, entre autres, des principes de partage des coûts révisés conformes à l'analyse de l'ACSTA.

NOUVELLE NORME COMPTABLE

Le 1^{er} avril 2019, l'ACSTA a adopté l'IFRS 16 – *Contrats de location*. Cette norme précise la manière de comptabiliser, d'évaluer et de présenter les contrats de location, et de fournir des informations à leur sujet. Elle 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, à l'exception de certains contrats de location qui peuvent être exemptés.

À la suite de l'adoption de cette nouvelle norme, l'état de la situation financière de l'ACSTA présente dorénavant les éléments suivants : actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives courantes et non courantes. L'état du résultat global comprend désormais des crédits parlementaires pour les paiements de loyers afin de refléter de façon appropriée le financement de l'ACSTA pour les paiements de loyers.

L'ACSTA a appliqué l'IFRS 16 selon la méthode rétrospective modifiée et n'a donc pas retraité les chiffres de l'exercice précédent. Elle a aussi décidé de comptabiliser les actifs au titre de droits d'utilisation en fonction de l'obligation locative correspondante. Veuillez consulter la note 3 aux états financiers afin d'obtenir de l'information supplémentaire à ce sujet.

ENVIRONNEMENT DE RISQUE

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

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 :

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

En tant que membre clé du système de sûreté de l'aviation civile du Canada, l'ACSTA est exposée à divers risques qui peuvent compromettre sa capacité à remplir son mandat. Des mesures particulières permettant de faire face aux menaces et aux risques touchant la sûreté aérienne sont exigées par Transports Canada et mises en œuvre par l'ACSTA. Outre les renseignements sur les menaces surveillées par Transports Canada et la mise en place d'interventions en cas de risques, l'ACSTA effectue aussi diverses évaluations des risques liées à ses stratégies et ses activités organisationnelles.

GOVERNANCE DES RISQUES

L'ACSTA a conçu un cadre de gestion des risques de l'entreprise qui permet de déterminer les risques organisationnels liés à son environnement opérationnel. Chaque année, l'ACSTA établit le profil de risque de l'entreprise. 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 pour atténuer ces risques. Les risques organisationnels 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 de l'organisation en général, et à assurer une bonne gouvernance. En ce qui a trait à la gestion des risques, le Conseil est responsable de surveiller les activités de gestion des risques, y compris fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour la gestion des risques et approuver la politique à cet égard ainsi que le profil de risque de l'entreprise.

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé de déterminer et d'évaluer les principaux risques, 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 d'entreprise identifiés de l'ACSTA au 31 mars 2019. Aucun changement important n'a été apporté au profil de risque de l'entreprise pour le trimestre clos le 30 juin 2019.

RISQUE LIÉ AUX SERVICES OBLIGATOIRES

Capacité de détection

La sûreté de l'aviation est la priorité absolue de l'ACSTA. Transports Canada approuve le matériel de contrôle et établit les normes de détection. Bien que l'ACSTA réponde à ces normes, la capacité de détection de l'organisation risque d'être limitée par la technologie, les processus ou les facteurs humains existants. Il y a un risque que l'ACSTA ne dispose pas de la technologie, 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 de contrôle. De plus, l'Administration collabore régulièrement avec Transports Canada afin de se tenir au fait du contexte de menace. Elle utilise un outil de base de référence de détection des menaces pour cerner les lacunes qui doivent être corrigées, puis élabore des solutions adaptées.

RISQUE LIÉ À LA CAPACITÉ

Capacité du personnel de l'ACSTA

La structure d'entreprise simplifiée de l'ACSTA a permis d'alléger l'organisation. Toutefois, compte tenu de ses niveaux de ressources humaines actuels, l'ACSTA risque de ne pas être en mesure de gérer efficacement la charge de travail croissante. Il y a un risque que le personnel actuel de l'ACSTA ne soit pas en mesure de soutenir la charge de travail actuelle et d'appuyer un milieu de travail sain.

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

La décision de transférer les activités de l'ACSTA à une nouvelle administration de contrôle désignée pourrait faire évoluer ce risque, puisque le personnel devra continuer de gérer sa charge de travail actuelle tout en accomplissant les nouvelles tâches liées à la vente. L'organisation surveillera ce risque de près et s'adaptera, au besoin.

Niveau de financement public nécessaire à la prestation du mandat de base

Les niveaux de financement actuels de l'ACSTA sont demeurés relativement stables et l'organisation a dû se fier au financement supplémentaire d'un an pour combler le manque de fonds. Cette réalité nuit à l'exécution de son mandat de base et au niveau de service qu'elle offre au public voyageur.

Le Budget de 2019 a inclus un financement de 288,3 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020, afin de permettre à l'ACSTA de continuer à protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien. Les fonds supplémentaires permettront à l'ACSTA de viser un niveau de service relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne, 85 % des passagers attendent 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe I annuellement, et de poursuivre la mise en œuvre du programme actuel de contrôle des non-passagers amélioré.

À l'avenir, le problème de ressources financières à long terme de l'ACSTA devrait être réglé en grande partie grâce à la plus grande flexibilité financière et opérationnelle que le transfert des activités à une nouvelle administration de contrôle désignée apportera.

RISQUE LIÉ À LA PRESTATION DES SERVICES PAR DES TIERS

Interruptions légales ou illégales de travail

La majorité des conventions collectives établies entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats ont pris fin le 31 mars 2018 et le processus de renouvellement des conventions collectives est toujours en cours. Il y a un risque d'interruptions illégales de travail en raison des activités syndicales qui y sont menées et que l'ACSTA ait une capacité ou une résilience limitée pour réagir en cas d'interruption de travail légale.

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.

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 – sous-traitance des services de contrôle et des services d'entretien du matériel

L'ACSTA s'en remet entièrement aux fournisseurs de services de contrôle pour offrir les services de contrôle essentiels et ainsi remplir son mandat. Parallèlement, elle dépend surtout de fournisseurs de services d'entretien à qui elle confie l'entretien de son matériel de contrôle. Il y a un risque que le modèle de sous-traitance des services de contrôle et d'entretien du matériel de l'ACSTA ait des répercussions sur la prestation de services dans l'éventualité où un fournisseur ne serait plus apte ou disposé à fournir les services convenus.

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 de services de contrôle qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA. De plus, l'Administration a pris des dispositions alternatives pour assurer la continuité des services d'entretien du matériel de contrôle.

RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

En raison de diverses questions opérationnelles, il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit compromise auprès de ses intervenants, ce qui donnerait lieu à la perte de la confiance du public ou à l'augmentation potentielle du nombre de plaintes.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA continue d'améliorer l'expérience des passagers 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 À LA CONFORMITÉ

Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

L'ACSTA produit, recueille et conserve de nombreux documents et renseignements sensibles, secrets et personnels. Il existe un risque que des renseignements sensibles, secrets ou personnels, sous forme matérielle ou électronique, soient perdus, volés ou divulgués de façon inappropriée sur diverses plateformes.

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'Administration a également élaboré des politiques et des procédures de protection des renseignements personnels afin de protéger l'organisation contre ce risque.

RISQUE LIÉ AUX RESSOURCES HUMAINES

Recrutement des employés

L'ACSTA s'efforce de recruter les meilleurs talents disponibles. Cependant, il y a un risque qu'elle éprouve des difficultés à recruter du personnel qualifié clé ou spécialisé en raison des conditions 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 de l'effectif

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif motivé dont le rendement est élevé. Il y a 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.

Pour atténuer ce risque, l'organisation s'efforce de mettre 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 récemment 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 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 y a 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. Cela 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 TRANSITION

Transition en douceur

La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019* a édicté la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui prévoit l'établissement d'une nouvelle administration de contrôle désignée. L'enveloppe budgétaire qui a été allouée à l'ACSTA dans le Budget de 2019 contient des ressources pour appuyer Transports Canada et l'ACSTA pendant le transfert des activités à une nouvelle administration de contrôle désignée.

Étant donné que l'ACSTA joue un rôle de second plan dans cette transition, il y a un risque que l'organisation n'ait pas directement accès aux renseignements pertinents requis pour assurer une transition en douceur vers la nouvelle entité dans les délais établis.

L'ACSTA atténuera ce risque en continuant de faire preuve d'initiative pour planifier et évaluer l'incidence de la transition sur divers secteurs d'activité, et conseiller Transports Canada à cet égard.

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 2018 et 2019.

Points saillants financiers – État intermédiaire résumé du résultat global (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 juin			
	2019 (non audités)	2018 (non audités)	Écart en \$	Écart en %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	151 315 \$	145 132 \$	6 183 \$	4,3 %
Exploitation et entretien du matériel	10 488	9 866	622	6,3 %
Soutien des programmes et services généraux	22 083	21 459	624	2,9 %
Amortissement	17 096	15 320	1 776	11,6 %
Total des charges	200 982	191 777	9 205	4,8 %
Autres charges (produits)	1 466	(71)	1 537	N.S.
Performance financière avant les revenus et le financement public	202 448	191 706	10 742	5,6 %
Revenus	4 167	4 467	(300)	(6,7 %)
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	175 864	168 493	7 371	4,4 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	17 208	15 587	1 621	10,4 %
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	981	-	981	N.S.
Total du financement public	194 053	184 080	9 973	5,4 %
Performance financière	(4 228) \$	(3 159) \$	(1 069)	(33,8 %)
Autres éléments du résultat global	(25 074)	14 878	(39 952) \$	(268,5 %)
Résultat global total	(29 302) \$	11 719 \$	(41 021) \$	(350,0 %)

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 catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 13 des états financiers intermédiaires résumés non audités pour le trimestre clos le 30 juin 2019.

N.S. = non significatif

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 6 183 \$ (4,3 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cet écart est principalement attribuable à l'achat d'un plus grand nombre d'heures de contrôle au coût total de 3 642 \$ et à l'augmentation annuelle du taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle qui s'élève à 3 376 \$.

Un plus grand nombre d'heures de contrôle ont été achetées pour satisfaire à l'accroissement des exigences de contrôle en raison de l'augmentation du nombre de passagers et de changements opérationnels apportés à certains aéroports

Amortissement

L'amortissement a augmenté de 1 776 \$ (11,6 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cette augmentation est surtout attribuable à l'adoption de l'IFRS 16. Cette norme exige en effet que les actifs au titre de droits d'utilisation soient amortis selon la durée respective des contrats sous-jacents. L'augmentation s'explique aussi par le déploiement de nouveaux matériels de CBE dans le cadre du programme de gestion du cycle de vie des systèmes de CBE et la mise en œuvre de nouveaux systèmes ACSTA Plus. L'augmentation de l'amortissement est en partie compensée par du vieux matériel devenant totalement amortis.

Autres charges (produits)

Le poste des autres charges (produits) a augmenté de 1 537 \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cette augmentation est surtout attribuable à des pertes sur la sortie d'immobilisations corporelles plus élevées et à des pertes sur la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Revenus

Les revenus ont diminué de 300 \$ (6,7 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cette diminution s'explique principalement par l'achat de moins d'heures de contrôle supplémentaire découlant surtout de l'expiration de l'entente d'essai avec l'YVRAA, en juin 2018. Cette diminution a été en partie compensée par l'augmentation du nombre d'heures de contrôle supplémentaire achetées par la GTAA.

Financement public

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

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

Le montant des crédits parlementaires pour les charges d'exploitation a augmenté de 7 371 \$ (4,4 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des charges au titre des services de contrôle et autres coûts connexes, comme cela a été expliqué 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 1 621 \$ (10,4 %) pour le trimestre clos le 30 juin 2019, comparativement à la période correspondante de 2018. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse du montant de l'amortissement, exclusion faite de l'amortissement pour les actifs au titre de droits d'utilisation, et à une augmentation des pertes sur la sortie d'immobilisations corporelles, comme cela a été expliqué précédemment.

Crédits parlementaires pour les paiements de loyers

À la suite de l'adoption de la norme IFRS 16, la majorité des paiements de loyers de l'ACSTA sont désormais financés par des 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 fonds correspondants sont reçus. Il n'y a donc aucun crédit différé à ce titre.

Autres éléments du résultat global

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

La perte de 25 074 \$ au titre des autres éléments du résultat global enregistrée pour le trimestre clos le 30 juin 2019 est attribuable à une perte de réévaluation de 29 796 \$ du passif au titre des prestations définies découlant d'une diminution du taux d'actualisation de 50 points de base depuis le 31 mars 2019. Cette perte a été partiellement compensée par un gain de réévaluation de 4 722 \$ attribuable à un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur au taux initialement posé comme hypothèse par l'ACSTA. Le montant de 14 878 \$ comptabilisé au titre des autres éléments du résultat global pour le trimestre clos le 30 juin 2018 s'explique surtout par le gain de réévaluation de 12 796 \$ du passif au titre des prestations définies, lequel s'explique par la hausse de 25 points de base du taux d'actualisation entre le 31 mars 2018 et le 30 juin 2018. Ce gain était aussi attribuable à un gain de réévaluation de 2 082 \$ découlant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus élevé que le taux posé initialement comme hypothèse par l'ACSTA.

Pour plus de renseignements, se reporter à la note complémentaire 12 des états financiers intermédiaires résumés non audités.

ÉTAT INTERMÉDIAIRE RÉSUMÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

La présente section décrit les principaux écarts observés à l'état intermédiaire résumé de la situation financière au 30 juin 2019, comparativement au 31 mars 2019.

Points saillants financiers – État intermédiaire résumé de la situation financière	30 juin 2019	31 mars 2019		
(en milliers de dollars canadiens)	(non audités)	(audités)	Écart en \$	Écart en %
Actifs courants	173 863 \$	168 550 \$	5 313 \$	3,2 %
Actifs non courants	500 721	477 009	23 712	5,0 %
Total des actifs	674 584 \$	645 559 \$	29 025 \$	4,5 %
Passifs courants	170 724 \$	160 710 \$	10 014 \$	6,2 %
Passifs non courants	556 801	508 488	48 313	9,5 %
Total des passifs	727 525 \$	669 198 \$	58 327 \$	8,7 %

Actifs

Les actifs courants ont augmenté de 5 313 \$ (3,2 %) surtout pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 73 693 \$ de la trésorerie principalement attribuable au moment où le financement public a été reçu du gouvernement du Canada;
- une diminution de 68 064 \$ des clients et autres débiteurs principalement attribuable à une diminution des crédits parlementaires à recevoir.

Les actifs non courants ont augmenté de 23 712 \$ (5,0 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 24 571 \$ des actifs au titre de droits d'utilisation à la suite de l'adoption de l'IFRS 16;
- une augmentation de 3 665 \$ des immobilisations corporelles et incorporelles principalement attribuable à des acquisitions totalisant 20 915 \$, qui ont été partiellement compensées par un amortissement de 16 186 \$;
- une diminution de 4 482 \$ de l'actif au titre des avantages du personnel. L'actif au titre des avantages du personnel au 31 mars 2019 comprenait le régime de retraite enregistré de l'ACSTA et le régime de retraite supplémentaire, qui se trouvaient tous deux en situation d'actif net. Au 30 juin 2019, le régime de retraite enregistré était en situation de passif net (voir les explications détaillées dans la section portant sur les passifs non courants).

Passifs

Les passifs courants ont augmenté de 10 014 \$ (6,2 %) surtout pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 5 450 \$ de la partie courante du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations qui est surtout due au moment où le financement public a été reçu du gouvernement du Canada;
- une augmentation de 3 433 \$ des obligations locatives courantes à la suite de l'adoption de l'IFRS 16;
- une augmentation des retenues de garantie courantes de 1 723 \$ en raison des travaux de construction en cours dans le cadre des projets de mise à niveau du CBE.

Les passifs non courants ont augmenté de 48 313 \$ (9,5 %) principalement pour les raisons suivantes :

- une augmentation de 21 675 \$ des obligations locatives non courantes à la suite de l'adoption de l'IFRS 16;
- une augmentation de 22 736 \$ du passif au titre des avantages du personnel pour le régime de retraite enregistré et l'autre régime à prestations définies. Cette augmentation s'explique par un passif net au titre du régime de retraite enregistré de 17 918 \$ (écart total de 21 849 \$ - le régime est passé d'un actif de 3 931 \$ à un passif de 17 918 \$) et par une augmentation du passif au titre de l'autre régime à prestations définies de 4 818 \$. Ces augmentations sont principalement attribuables à des pertes de réévaluation de 29 245 \$, découlant d'une diminution de 50 points de base du taux d'actualisation appliqué pour évaluer les passifs au titre des prestations définies de ces deux régimes. Ces augmentations sont aussi attribuables à l'excédent du coût des prestations définies sur les cotisations de 2 131 \$. Les augmentations ont été partiellement compensées par un gain de réévaluation de 4 079 \$ découlant d'un rendement réel plus élevé que le taux retenu dans les hypothèses de l'ACSTA;

- une augmentation de 3 661 \$ de la portion non courante du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations résultant d'un excédent des dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires de 20 869 \$ sur l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations de 17 208 \$.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Le plan d'entreprise de l'ACSTA de l'exercice courant n'avait 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 le résumé du plan d'entreprise.

RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

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)	Trimestre clos les 30 juin	
	2019 (non audités)	2018 (non audités)
Performance financière avant les revenus et le financement public	202 448 \$	191 706 \$
Revenus	(4 167)	(4 467)
Performance financière avant le financement public	198 281	187 239
Charges sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	(17 096)	(15 320)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(2 144)	(2 137)
Frais relatifs aux employés à payer ²	(1 594)	(1 357)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(984)	(52)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	(637)	114
Charges financières	(128)	-
Radiation d'immobilisations corporelles	(79)	(250)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ³	(1)	(4)
Gain (perte) de change hors trésorerie constaté en performance financière	246	236
Avantages incitatifs à la location différés constatés en performance financière ⁴	-	24
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	175 864 \$	168 493 \$
Autres éléments affectant le financement		
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁵	(497)	(2 014)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	175 367 \$	166 479 \$

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 2019. 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 au moyen des 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 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)	Trimestres clos les 30 juin	
	2019 (non audités)	2018 (non audités)
Matériel lié aux systèmes de détection d'explosifs	19 819 \$	38 248 \$
Matériel non lié aux systèmes de détection d'explosifs	1 096	446
Paiements de loyers	981	-
Total des dépenses en immobilisations	21 896 \$	38 694 \$
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(46)	(318)
Produits de la sortie d'immobilisations corporelles ¹	-	(21)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	21 850 \$	38 355 \$

¹ Les produits de la sortie d'immobilisations corporelles 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 non audités 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 d'exploitation 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 23 août 2019



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

Ottawa, Canada

Le 23 août 2019

États financiers intermédiaires résumés

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

30 juin 2019

(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 2019	31 mars 2019
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	77 700 \$	4 007 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	77 426	145 490
Stocks (note 5)	14 852	15 305
Dépenses payées d'avance	3 885	3 253
Actifs financiers dérivés (note 15)	-	495
	173 863	168 550
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	458 796	455 524
Immobilisations incorporelles (note 7)	16 108	15 715
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	24 571	-
Actif au titre des avantages du personnel (note 12)	1 246	5 728
Actifs financiers dérivés (note 15)	-	42
	500 721	477 009
Total des actifs	674 584 \$	645 559 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	129 524 \$	129 719 \$
Retenues de garantie	14 156	12 433
Obligations locatives (note 10)	3 433	-
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	5 450	-
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 11)	18 061	18 558
Passifs financiers dérivés (note 15)	100	-
	170 724	160 710
Passifs non courants		
Retenues de garantie (note 15)	8 490	7 767
Obligations locatives (note 10)	21 675	-
Avantages incitatifs à la location différés (note 8)	-	482
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	473 393	469 732
Passif au titre des avantages du personnel (note 12)	53 243	30 507
	556 801	508 488
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(52 941)	(23 639)
Total des passifs et des capitaux propres	674 584 \$	645 559 \$

Éventualités (note 9) et accords contractuels (note 16)

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	
	2019	2018
Charges		
Contrôle préembarquement	112 120 \$	108 854 \$
Contrôle des bagages enregistrés	40 895	37 715
Contrôle des non-passagers	35 353	33 877
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	772	770
Services généraux	11 842	10 561
Total des charges (note 13)	200 982	191 777
Autres charges (produits)		
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	984	52
Perte (gain) net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	637	(114)
Charges financières	129	1
Radiation d'immobilisations corporelles	79	250
Gain de change	(363)	(260)
Total des autres charges (produits)	1 466	(71)
Performance financière avant les revenus et le financement public	202 448	191 706
Revenus		
Services de contrôle - supplémentaires	3 923	4 279
Produits financiers	219	188
Services de contrôle - autres	25	-
Total des revenus	4 167	4 467
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 11)	175 864	168 493
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	17 208	15 587
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers (note 14)	981	-
Total du financement public	194 053	184 080
Performance financière	(4 228) \$	(3 159) \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 12)	(25 074)	14 878
Résultat global total	(29 302) \$	11 719 \$

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 2019	(23 639) \$
Performance financière	(4 228)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 12)	(25 074)
Solde au 30 juin 2019	(52 941) \$
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 12)	14 878
Solde au 30 juin 2018	(10 754) \$

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	
	2019	2018
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(4 228) \$	(3 159) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 6 et 13)	15 663	15 008
Augmentation du passif net au titre des avantages du personnel	2 144	2 137
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	984	52
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (notes 8 et 13)	910	-
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	637	(114)
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 7 et 13)	523	312
Radiation d'immobilisations corporelles	79	250
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	(17 208)	(15 587)
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	(1)	4
Avantages incitatifs à la location différés constatés dans la performance financière	-	(24)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 18)	40 194	65 275
	39 697	64 154
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations (note 14)	63 872	27 200
Acquisition d'immobilisations corporelles	(25 466)	(38 719)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(3 557)	(3 938)
	34 849	(15 457)
Activités de financement		
Versement d'obligations locatives	(853)	-
	(853)	-
Augmentation de la trésorerie	73 693	48 697
Trésorerie à l'ouverture de la période	4 007	9 929
Trésorerie à la clôture de la période	77 700 \$	58 626 \$

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 à l'état intermédiaire résumé du résultat global.

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 18)

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 2019
(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. Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec la GTAA pour la prestation de services de contrôle supplémentaires selon le principe de recouvrement des coûts au CPE, en vigueur depuis le 5 octobre 2014. Cette entente a été renouvelée annuellement par la suite. L'ACSTA a obtenu l'autorisation de Transports Canada de reconduire l'entente conclue avec la GTAA jusqu'au 31 mars 2020, en vertu des pouvoirs instaurés par le projet de loi C-49.

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. Transports Canada a approuvé cette entente. La période de dix semaines a débuté en juin 2019.

Le Conseil d'administration a autorisé la publication des présents états financiers intermédiaires résumés le 23 août 2019.

2. 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), telle que publiée par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) et approuvée par le Conseil des normes comptables du Canada.

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.

Comme 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 sur 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 2019.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables

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 2019, à l'exception de l'IFRS 16, *Contrats de Location*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2019 pour l'ACSTA.

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 modifie considérablement l'approche de comptabilité du 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 de location, 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 simple, l'approche de comptabilité pour le bailleur selon l'IFRS 16 étant substantiellement inchangée par rapport à celle de 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 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 de 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*, continuera d'être appliquée aux contrats de location conclus ou modifiés avant le 1^{er} avril 2019. L'ACSTA appliquera 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.

L'ACSTA a décidé d'appliquer la mesure de simplification prévue à la date de transition, à savoir ne pas constater 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 décision a été prise au cas par cas, selon les 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 effectués.

Voir la note sur les méthodes comptables ci-après pour obtenir de l'information supplémentaire concernant l'application d'autres mesures de simplification.

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 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 le 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 que l'ACSTA a la certitude raisonnable d'exercer	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 ses contrats de location de un de ses centres 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.

À la suite de l'adoption de l'IFRS 16, les mises à jour suivantes ont été apportées aux principales méthodes comptables de l'ACSTA :

Utilisation d'estimations et de jugements

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

- Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Les principales estimations utilisées pour déterminer la valeur des actifs au titre de droits d'utilisation et des 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, l'ACSTA 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 catégorie investissement. Le taux appliqué par l'ACSTA pour actualiser les paiements de loyers repose aussi sur la durée des contrats identifiés.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

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

- 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 sont ou contiennent un contrat de location seront exercées. Pour ce faire, la direction a tenu 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. Les paiements de loyers fixes en substance sont des paiements qui, même si leur forme peut comporter une variabilité, sont en substance inévitables. Ces paiements doivent être pris en compte dans le calcul 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.

Méthodes comptables - 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'évaluation 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 par l'ACSTA;
- 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.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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 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 actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, qui est calculée à l'aide du 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 section précédente sur l'utilisation d'estimations et de jugements.

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 en substance, 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 que l'ACSTA a la certitude raisonnable d'exercer;
- 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.

L'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats de location sont fondés sur la courbe de rendement accessible au public des organismes canadiens ayant une cote de 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 n'ont pas été pris en compte dans le calcul 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 eu un changement dans la durée du contrat ou 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;

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

- 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.

4. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2019	31 mars 2019
Crédits parlementaires	61 667 \$	131 926 \$
TPS et TVH à recouvrer	9 115	9 142
TVP à recouvrer	3 542	2 447
Services de contrôle - supplémentaires	3 077	1 975
Services de contrôle - autres	25	-
	77 426 \$	145 490 \$

Les modalités de crédit relatives aux comptes clients à recevoir sont de 30 jours. Au 30 juin et au 31 mars 2019, 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 audités)

(en milliers de dollars canadiens)

5. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	30 juin 2019	31 mars 2019
Pièces de rechange	13 293 \$	13 843 \$
CIZR	1 031	313
Uniformes	528	1 149
	14 852 \$	15 305 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

6. 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 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	2 808	276	-	-	1	-	-	16 914	19 999
Sorties	(1 140)	(26 277)	-	-	(107)	-	-	-	(27 524)
Radiations	(375)	-	-	(178)	(454)	-	-	-	(1 007)
Reclassements	(4 534)	3 344	2 653	-	502	-	-	(1 965)	-
Solde au 30 juin 2019	156 135	\$ 696 848	\$ 21 044	\$ 4 297	\$ 28 176	\$ 129	\$ 10 613	\$ 110 905	\$ 1 028 147
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	3 388	10 907	426	138	700	6	98	-	15 663
Sorties	(1 088)	(25 346)	-	-	(106)	-	-	-	(26 540)
Radiations	(295)	-	-	(178)	(454)	-	-	-	(927)
Reclassements	(4 210)	2 542	1 668	-	-	-	-	-	-
Solde au 30 juin 2019	95 152	\$ 428 239	\$ 12 992	\$ 3 367	\$ 20 085	\$ 30	\$ 9 486	\$ -	\$ 569 351
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2019	62 019	\$ 279 369	\$ 7 493	\$ 1 068	\$ 8 289	\$ 105	\$ 1 225	\$ 95 956	\$ 455 524
Au 30 juin 2019	60 983	\$ 268 609	\$ 8 052	\$ 930	\$ 8 091	\$ 99	\$ 1 127	\$ 110 905	\$ 458 796

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

7. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels créés à l'interne	Logiciels en développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 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	-	21	895	916
Reclassements	-	154	(154)	-
Solde au 30 juin 2019	9 120 \$	20 383 \$	5 318 \$	34 821 \$
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	190	333	-	523
Solde au 30 juin 2019	4 195 \$	14 518 \$	- \$	18 713 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2019	5 115 \$	6 023 \$	4 577 \$	15 715 \$
Au 30 juin 2019	4 925 \$	5 865 \$	5 318 \$	16 108 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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	24 223 \$	1 733 \$	25 956 \$
Ajustement au titre des avantages incitatifs à la location différés	(482)	-	(482)
Entrées	7	-	7
Amortissement	(858)	(52)	(910)
Solde au 30 juin 2019	22 890 \$	1 681 \$	24 571 \$

9. Provisions et éventualités

a) Provisions

Diverses réclamations ont été formulées et des contrôles et poursuites ont été engagés à l'encontre de 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'a été comptabilisée au 30 juin 2019 ou au 31 mars 2019.

b) Éventualités

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

(i) Réclamations 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 soit accueilli favorablement. S'il s'avère que c'est le cas, l'ACSTA pourra récupérer la totalité des sommes versées à ce titre.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

L'ACSTA a conclu des ententes de financement similaires avec d'autres administrations aéroportuaires qui pourraient donner lieu à des avis de cotisation de la part de d'administrations fiscales. Même si l'ACSTA estime qu'il est improbable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour ces autres ententes de financement, il y a un risque qu'elle soit obligée de payer d'autres cotisations si 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 22 388 \$ (20 950 \$ au 31 mars 2019), qui sera compensé par des taxes à recouvrer dont le montant est estimé à 10 512 \$ (9 980 \$ au 31 mars 2019), pour un montant net de 11 876 \$ (10 970 \$ au 31 mars 2019). Ces montants n'ont pas été comptabilisés dans les états financiers.

(ii) Coûts de démantèlement

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2019, il n'y a pas eu de changements importants aux passifs éventuels relatifs aux coûts de démantèlement. Pour une description de ces coûts, veuillez consulter la note 8(b)(ii) des états financiers annuels audités pour l'exercice clos le 31 mars 2019.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

10. Obligations locatives

L'ACSTA a des contrats de location pour des espaces à bureaux et des centres de données. Elle 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	7
Paiements de loyers	(981)
Charges financières	128
Réévaluation au titre du taux de change	(2)
Solde au 30 juin 2019	25 108
Solde au 30 juin 2019	
Partie courante	3 433 \$
Partie non courante	21 675

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, l'ACSTA a comptabilisé une charge de 600 \$ correspondant aux paiements de loyers variables non pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives. Ce montant comprend des paiements variables pour les frais d'exploitation, les taxes foncières, les assurances et d'autres frais liés à la prestation de services. Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, l'ACTSA a comptabilisé une charge de 17 \$ au titre de contrats de location à court terme et une charge de 22 \$ pour les contrats de faible valeur. Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 1 620 \$.

Le tableau ci-après présente une analyse des échéances des flux de trésorerie contractuels non actualisés pour les obligations locatives au 30 juin 2019 :

1 an au plus	6 892 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	15 484
Plus de 5 ans	461
Total	22 837 \$

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 différé

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

	30 juin 2019	31 mars 2019
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de la période	18 558 \$	19 534 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	175 367	703 073
Crédits parlementaires comptabilisés comme financement public pour les charges d'exploitation	(175 864)	(704 049)
Solde à la clôture de la période	18 061 \$	18 558 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de la période	469 732 \$	424 026 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	20 869	110 853
Financement public reçu d'avance	5 450	-
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(17 208)	(65 147)
Solde à la clôture de la période	478 843 \$	469 732 \$
Total du financement public différé à la clôture de la période	496 904 \$	488 290 \$

Se reporter à la note 14 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 audités)

(en milliers de dollars canadiens)

12. 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 2019	31 mars 2019
Actif au titre des avantages du personnel		
Régime de retraite enregistré (RRE)	- \$	3 931 \$
Régime de retraite supplémentaire (RRS)	1 246	1 797
	<u>1 246</u>	<u>5 728</u>
Passif au titre des avantages du personnel		
Régime de retraite enregistré (RRE)	(17 918)	-
Autre régime à prestations définies (ARPD)	(35 325)	(30 507)
	<u>(53 243)</u>	<u>(30 507)</u>
Avantages du personnel – passif net	<u>(51 997) \$</u>	<u>(24 779) \$</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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Coût des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de la période	2 137 \$	2 244 \$	24 \$	17 \$	467 \$	462 \$	2 628 \$	2 723 \$
Frais administratifs	75	62	4	4	-	-	79	66
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	1 854	1 775	45	44	282	264	2 181	2 083
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(1 816)	(1 728)	(60)	(58)	-	-	(1 876)	(1 786)
Coût des prestations définies	2 250 \$	2 353 \$	13 \$	7 \$	749 \$	726 \$	3 012 \$	3 086 \$

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	4 709 \$	1 982 \$	13 \$	100 \$	- \$	- \$	4 722 \$	2 082 \$
(Pertes) gains actuariels	(25 138)	10 865	(551)	207	(4 107)	1 724	(29 796)	12 796
Réévaluation des régimes à prestations définies	(20 429) \$	12 847 \$	(538) \$	307 \$	(4 107) \$	1 724 \$	(25 074) \$	14 878 \$

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, l'ACSTA a comptabilisé une charge de 177 \$ (142 \$ en 2018) pour la composante « cotisations définies » 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 des pertes de réévaluation qui sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, des pertes de réévaluation de 25 074 \$ ont été occasionnées par la diminution du taux d'actualisation de 50 points de base (de 3,50 % le 31 mars 2019 à 3,00 % le 30 juin 2019). Ces pertes ont été partiellement compensées par des taux de rendement réels des actifs des régimes supérieurs à ceux utilisés par l'ACSTA dans ses hypothèses (taux réel de 3,27 % par rapport au taux anticipé de 0,88 % pour le RRE et taux réel de 0,97 % 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 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 % le 31 mars 2018 à 3,75 % le 30 juin 2018). Ces gains sont aussi attribuables à des taux de rendement réels des actifs du régime supérieurs à ceux utilisés par 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).

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	
	2019	2018
Cotisations de l'employeur		
RRE	830 \$	917 \$
ARPD	38	32
	868 \$	949 \$

Les cotisations totales de l'employeur aux régimes à prestations définies sont estimées à 4 110 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

13. 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	
	2019	2018
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	149 282 \$	143 288 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	1 434	1 399
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	599	445
	151 315	145 132
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièce de rechange	10 032	9 354
Formation et certification	246	241
CIZR	210	271
	10 488	9 866
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	16 795	16 284
Frais de bureau et frais informatiques	2 218	1 100
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	1 650	1 355
Autres frais de location (note 10)	639	-
Contrats de location simple	-	1 566
Autres frais administratifs	617	1 045
Communications et sensibilisation du public	164	109
	22 083	21 459
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 6)	15 663	15 008
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	910	-
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 7)	523	312
	17 096	15 320
	200 982 \$	191 777 \$

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.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

14. Financement public

Puisque le Plan d'entreprise de l'ACSTA pour l'exercice en cours n'a pas encore été déposé au 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	
	2019	2018
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	269 740 \$	275 363 \$
Montants reçus et à recevoir liés aux périodes précédentes	(94 373)	(107 407)
Montants à être différés aux périodes futures	-	(1 477)
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 11)	175 367 \$	166 479 \$

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	
	2019	2018
Crédits parlementaires reçus et à recevoir	63 872 \$	50 483 \$
Crédits parlementaires reçus et à recevoir – paiements de loyers	981	-
Montants reçus et à recevoir liés aux périodes précédentes	(37 553)	(13 992)
Montants (différés) à être facturés aux périodes futures	(5 450)	1 864
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 11)	21 850 \$	38 355 \$

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

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.

15. 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, des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues de garantie courantes correspond approximativement à leur valeur comptable étant donné la nature courante 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 2019		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	- \$	- \$	537 \$	537 \$
Passifs financiers dérivés ¹	100	100	-	-
Instruments financiers évalués au coût amorti				
Retenues de garantie non courantes ²	8 490 \$	8 490 \$	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 du trimestre clos le 30 juin 2019 ou de l'exercice clos le 31 mars 2019.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non auditées)

(en milliers de dollars canadiens)

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 :

	30 juin 2019	31 mars 2019
Exploitation	1 495 682 \$	1 626 045 \$
Immobilisations	79 299	111 938
Total	1 574 981 \$	1 737 983 \$

17. Transactions entre parties liées

L'ACSTA a conclu les transactions suivantes avec des parties liées au cours du trimestre clos le 30 juin 2019.

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.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Notes complémentaires aux états financiers intermédiaires résumés
(non audités)

(en milliers de dollars canadiens)

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

	Trimestres clos les	
	30 juin	
	2019	2018
Exploitation		
Produits	194 053 \$	184 080 \$
Charges	3 883	4 874
Immobilisations		
Matériel de CBE	439	-

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 le trimestre clos le 30 juin 2019 comprennent 4 044 \$ (4 569 \$ en 2018) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Les soldes suivants qui se rapportent aux 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
	2019	2019
Montants à recevoir des parties liées	70 782 \$	141 068 \$
Montants à payer aux parties liées	(1 346)	(1 394)
Montants à recevoir des parties liées nets	69 436 \$	139 674 \$

Les montants à recevoir des parties liées comprennent principalement des créances à recevoir du gouvernement du Canada de 61 667 \$ (131 926 \$ au 31 mars 2019) au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de la période et non reçus à la fin de la période, et des créances à recevoir de l'Agence du revenu du Canada de 9 115 \$ (9 142 \$ au 31 mars 2019) au titre de taxes recouvrables payées sur les charges. Les montants à payer aux 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 12. 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)

18. 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	
	2019	2018
Diminution des clients et autres débiteurs	30 511 \$	40 337 \$
Diminution des stocks	453	1 809
Diminution des dépenses payées d'avance	44	205
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	9 683	24 938
Diminution du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(497)	(2 014)
	40 194 \$	65 275 \$

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 37 553 \$ (11 155 \$ en 2018) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

La variation des dépenses payées d'avance exclut un montant de 676 \$ (0 \$ en 2018) 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 9 878 \$ (5 299 \$ en 2018) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

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

Dans le cadre du Budget de 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 prendra la responsabilité d'assurer le contrôle de sûreté aérien dans les aéroports canadiens. La *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* a été déposée dans le cadre du projet de loi C-97 et a reçu la sanction royale en juin 2019. Elle permet à l'ACSTA de vendre ses actifs et passifs et de transférer ses activités de contrôle à la nouvelle entité.

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