

RAPPORT ANNUEL 2016 DE L'ACSTA





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

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

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez notre site Web : www.acsta.gc.ca

COORDONNÉES :

**Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)
99, rue Bank, 13^e étage
Ottawa (Ontario) K1P 6B9**

Téléphone : 1-888-294-2202 Télécopieur : 613-990-1295 Courriel : correspondence@catsa-acsta.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada
N° de catalogue CC401-2016F-PDF

TABLE DES MATIÈRES

L'ACSTA en chiffres	4
Profil de l'organisation	6
Architecture d'alignement des programmes	8
Points saillants annuels	10
Message du président du Conseil d'administration	13
Message du président et chef de la direction	15
Environnement opérationnel	20
Risques	24
Rapport sur les résultats	31
Services généraux	49
Préparer l'avenir	54
Gouvernance de l'organisation	59
Divulgateion	65
Rapport de gestion	69
États financiers	85
Glossaire	140

L'ACSTA EN CHIFFRES

60,0 M



Passagers contrôlés
en 2015-2016

6 000+



Agents de contrôle
au Canada

101



Points de contrôle

309



Voies de contrôle

89



Aéroports dans
l'ensemble du Canada

Passagers contrôlés (en millions)



- Dans des circonstances optimales et selon des méthodes de calcul semblables à celles de nos partenaires internationaux, l'ACSTA est en mesure de contrôler environ 159 passagers par heure par voie de contrôle.
- L'ACSTA a atteint un niveau de service relatif au temps d'attente où en moyenne 89 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux huit aéroports les plus occupés du Canada.
- Malgré l'augmentation considérable des volumes de passagers, l'ACSTA a maintenu des niveaux de service relatifs au temps d'attente sans compromettre la sûreté.
- L'ACSTA a introduit plusieurs gains d'efficacité à l'aide d'outils comme le modèle d'incidence sur les temps d'attente et l'outil d'optimisation du point de contrôle. Ces outils permettent à l'ACSTA d'utiliser ses données en temps réel de haute qualité sur les arrivées des passagers au point de contrôle de sorte à prévoir les ressources de façon stratégique, et à mesurer et optimiser le déploiement actuel de ces dernières de façon tactique. Au fil du temps, ces outils permettront à l'ACSTA d'accroître l'efficacité de l'établissement de ses horaires et de ses opérations.
- Au cours des six dernières années, l'ACSTA a réalisé des économies sur le plan opérationnel d'un montant total de 92 M\$ sur une base annuelle permanente, y compris les réductions des coûts des services généraux. Ces économies ont été remises au gouvernement du Canada par l'entremise de divers examens de l'efficacité.
- L'ACSTA prend les plaintes des passagers très au sérieux. Dans l'ensemble, malgré l'augmentation constante des volumes de passagers, le nombre de plaintes que reçoit l'ACSTA est relativement faible, soit en moyenne une plainte par 50 000 passagers contrôlés.



PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie à titre de société d'État mandataire le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Appuyée par ses fournisseurs de services de contrôle et leur effectif d'agents de contrôle, l'ACSTA a contrôlé plus de 60 millions de passagers et leurs effets personnels en 2015-2016.

MISSION

La mission de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien, tels qu'ils ont été désignés par le gouvernement du Canada.

Notre service

Nous permettons aux voyageurs d'avoir la meilleure expérience possible et ajoutons une valeur pour les Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources.



VISION

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



Notre capital humain

Nous sommes dévoués et engagés, et nous réussissons grâce au travail d'équipe.



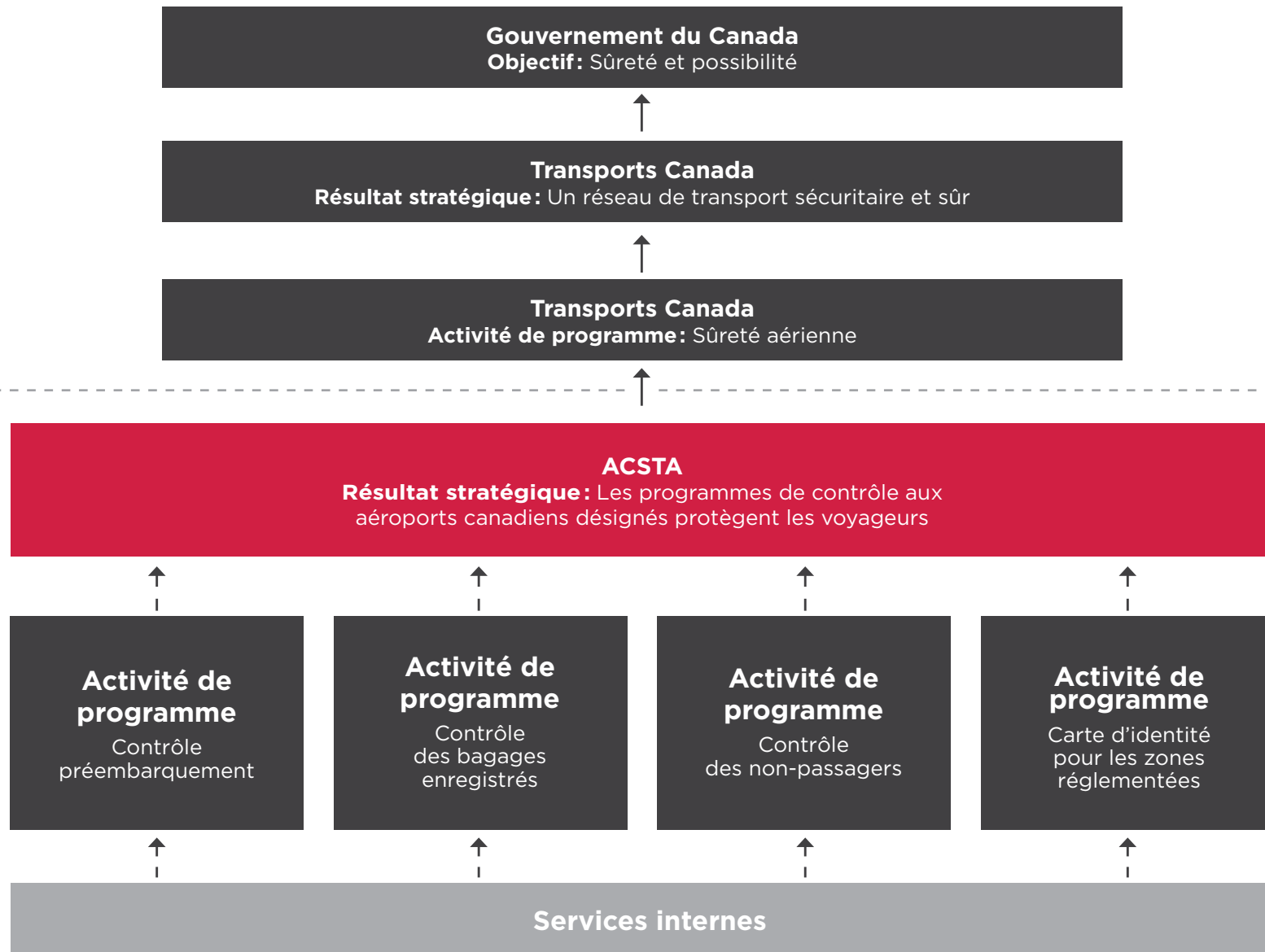
Nos partenariats

Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires pour créer des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.

ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES

L'architecture d'alignement des programmes (AAP) de l'ACSTA reflète les activités obligatoires de l'organisation. L'AAP, qui se conforme à la *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), garantit l'harmonisation continue des activités obligatoires avec les priorités du gouvernement du Canada. Elle est harmonisée avec l'objectif stratégique « Sûreté et possibilité » du gouvernement, ainsi qu'avec le résultat stratégique « Un réseau de transport sécuritaire et sûr » de TC. L'AAP de l'ACSTA est présentée dans le diagramme figurant à la page suivante.

Architecture d'alignement des programmes de l'ACSTA:¹



¹ Veuillez noter que les services internes de l'ACSTA sont communément appelés services généraux.

POINTS SAILLANTS ANNUELS



Contrôle préembarquement (CPE)

- En 2015-2016, le gouvernement du Canada a accordé un financement supplémentaire à l'ACSTA pour qu'elle maintienne un niveau de service relatif au temps d'attente semblable à celui de 2014-2015. Grâce à ce financement, l'organisation a atteint un niveau de service relatif au temps d'attente où en moyenne 89 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins aux huit aéroports les plus occupés du Canada.
- En collaboration avec Transports Canada (TC), l'ACSTA s'est servie du modèle d'incidence sur les temps d'attente pour prévoir les besoins en financement pour 2016-2017, afin de maintenir les niveaux de service de 2015-2016. En mars 2016, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2016-2017 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente à peu près équivalent à celui de 2015-2016.
- Mettant à profit les résultats concluants de projets pilotes et d'essais antérieurs, le concept de contrôle ACSTA Plus a pour but de transformer l'expérience client grâce à des innovations concrètes sur le plan du processus de contrôle. Il s'agit d'un ensemble de fonctionnalités modulaires qui peuvent être assemblées de manière à s'adapter à différents environnements aéroportuaires qui rapporteront les avantages d'un service à la clientèle amélioré, d'une plus grande capacité des points de contrôle et d'une efficacité de sûreté accrue. Avec le déploiement de matériel de contrôle ACSTA Plus, les aéroports sont encouragés à faire des investissements pour personnaliser et améliorer l'apparence de l'environnement du point de contrôle pour améliorer davantage l'expérience des passagers.
- L'ACSTA a collaboré avec l'aéroport international de Calgary en vue d'élaborer la conception de points de contrôle pour son projet d'installations internationales. La nouvelle aérogare de Calgary, dont l'ouverture est prévue pour l'automne 2016, mettra en valeur le concept de contrôle ACSTA Plus.

Contrôle des non-passagers (CNP)

- Lors de ce qui s'avère être la plus importante expansion de ses opérations depuis 2002, en 2015-2016, le programme de contrôle des véhicules a été peaufiné en améliorant la couverture aux aéroports les plus occupés du Canada. Cela a été réalisé par l'introduction de nouvelles technologies et de procédures de contrôle plus robustes, qui ont donné lieu à l'augmentation du nombre de non-passagers contrôlés. Cette initiative permet à l'ACSTA de continuer à satisfaire aux exigences de TC, qui sont conformes aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le programme élargi représente une expansion importante des responsabilités de l'ACSTA.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

- L'ACSTA a poursuivi son programme de recapitalisation sur dix ans du CBE. Dans le cadre du programme, l'organisation a modernisé ses systèmes de CBE à l'aide de technologies d'avant-garde, appuyant ainsi le *Plan d'action Par-delà la frontière: une vision commune de la sécurité du périmètre et de la*

compétitivité économique en vue de faciliter les déplacements transfrontaliers. En raison d'une surveillance étroite et de pratiques de gestion de projets efficaces, le projet d'investissement sur dix ans est en bonne voie d'être réalisé en 2020.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

- L'ACSTA et les administrations aéroportuaires ont collaboré pour maintenir l'exploitation efficace, efficiente et uniforme de ce programme mature. En 2015-2016, l'ACSTA s'est attachée à améliorer l'efficacité du

système d'inscription à la CIZR, à déployer de nouveaux lecteurs biométriques portatifs et à ajouter trois aéroports au système de CIZR.

Services généraux

- L'ACSTA a continué de renforcer ses relations avec les principaux intervenants aux échelles nationale et internationale grâce à un certain nombre d'initiatives. En 2015-2016, la haute direction de l'ACSTA a visité plusieurs aéroports du pays où les administrations aéroportuaires et les représentants des transporteurs aériens ont manifesté un soutien marqué à l'égard des aspects novateurs et collaboratifs du projet ACSTA Plus.

L'aspect novateur du projet ACSTA Plus a également été présenté aux intervenants du secteur lors de réunions nationales et internationales.

- L'ACSTA a également continué à fournir des conseils et de la formation à un certain nombre de ministères fédéraux, de même qu'à des partenaires internationaux, démontrant ainsi son expertise avancée en matière de formation.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Une bonne gouvernance est indispensable à tout conseil d'administration, surtout lors des moments difficiles. Dans cette optique, le Conseil d'administration de l'ACSTA a, au cours des dernières années, centré ses efforts sur l'examen et le perfectionnement de l'expertise de ses membres afin de donner les meilleurs conseils possible au ministre des Transports sur le renforcement du Conseil lors des nominations futures. Bien qu'il importe d'être conscient de ce qui constitue une bonne gouvernance et de prendre les mesures nécessaires à cet égard, il est tout aussi important de tenir compte de l'avenir afin d'assurer la pérennité d'une telle gouvernance.

Tourner notre regard vers l'avenir favorise également l'innovation, et je suis heureux de signaler que l'innovation est toujours très présente à l'ACSTA. Les bonnes idées et les technologies innovantes visant à améliorer nos procédures de contrôle de sûreté actuelles sont nombreuses dans notre secteur. Tout le monde souhaite que le contrôle de sûreté soit plus rapide et moins intrusif. Mais il est essentiel de tenir compte des idées et des technologies dans la portée de notre principale mission de protéger le public voyageur.

À cette fin, toutes les propositions qui sont présentées à l'ACSTA ou qui émanent d'elle sont examinées avec

rigueur et diligence de leur analyse au Centre d'essai de l'ACSTA et de leur adaptation (le cas échéant) à leur mise à l'essai dans un environnement réel, avant de finalement procéder à leur adoption à grande échelle. Peu importe l'objectif, les résultats ne devraient jamais avoir d'incidence négative sur l'efficacité de la sûreté. Par moments, je sais que ce processus peut être perçu comme étant excessivement bureaucratique et une entrave aux aspirations du secteur, mais le progrès véritable ne doit jamais mettre en jeu notre capacité à intercepter une menace à la sûreté.

Tout le monde souhaite que le contrôle de sûreté soit plus rapide et moins intrusif. Mais il est essentiel de tenir compte des idées et des technologies dans la portée de notre principale mission de protéger le public voyageur.

Au cours des dernières années, l'équipe de l'ACSTA a travaillé assidûment à la mise en place de nouvelles technologies et de nouveaux processus qui, je crois, transformeront bientôt le contrôle de sûreté à certains des aéroports les plus occupés du Canada. De plus, l'organisation a continué de renforcer ses partenariats avec les intervenants du secteur et d'en créer d'autres; ces partenariats lui seront fort utiles pour les années à venir.

Au nom du Conseil d'administration, je remercie les employés de l'ACSTA pour leurs efforts soutenus. Je remercie également nos partenaires du secteur qui ont collaboré avec l'ACSTA dans la poursuite de l'objectif commun d'améliorer la sûreté ainsi que les voyages aériens. Cela comprend les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les associations du secteur, TC, qui est l'organisme de réglementation de l'ACSTA, les fournisseurs de services

de contrôle et les milliers d'agents de contrôle qui veillent à ce que les voyages aériens au Canada demeurent sûrs pour tous et toutes.

En dernier lieu, je tiens à remercier les membres du Conseil d'administration pour leurs efforts constants, surtout Joanne Whittle dont le mandat s'est terminé, et à souhaiter la bienvenue à Raf Souccar d'Ottawa à titre d'administrateur. C'est toujours un privilège d'accomplir ces tâches essentielles avec vous.



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



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Au cours des quatre années que j'ai passées à l'ACSTA, deux facteurs essentiels à notre réussite se sont nettement distingués des autres – l'innovation et la collaboration.

L'innovation existe sous plusieurs formes à l'ACSTA. Parfois, c'est un simple concept qui peut faire une grande différence, comme offrir une canne en céramique aux passagers qui se déplacent avec une aide à la mobilité pour franchir le portique de détection de métal (PDM). D'autres fois, c'est une nouvelle adaptation d'une technologie existante, comme le développement d'une application à l'interne qui porte l'évaluation du rendement au point de contrôle à un niveau sans précédent.

Toutefois, au cours de la dernière année, nos efforts en matière d'innovation

nous ont portés à une nouvelle étape – soit une étape qui comprend la convergence des meilleurs processus, solutions et technologies que l'ACSTA a mis à l'essai au cours des dernières années. Il s'agit du concept de contrôle ACSTA Plus, une nouvelle conception de nos opérations de contrôle de première ligne axée sur le passager et l'efficacité. Je suis heureux d'annoncer que le concept suscite beaucoup d'intérêt de la part des intervenants du secteur et qu'il est très prometteur comme prochaine étape du contrôle de sûreté aérienne au Canada.

Le moment est particulièrement favorable puisque l'ACSTA continue d'évoluer sur le plan organisationnel. Comptant maintenant 14 années d'existence, plusieurs de nos processus

et technologies ont évolué au point où une restructuration et refonte des voies et des procédures de contrôle s'avèrent nécessaires. ACSTA Plus constitue la prochaine étape de ce cheminement et offrira à l'organisation des occasions sans pareil de répondre aux besoins actuels et futurs du secteur du transport aérien.

Entre-temps, nos opérations courantes font que nous restons concentrés sur les 160 000 passagers et plus qui arrivent et transitent aux 89 aéroports désignés de l'ACSTA chaque jour. En 2015-2016, cela comprenait la poursuite des activités visant à améliorer nos services, comme les nouveaux essais, les évaluations de la technologie, la recapitalisation du matériel de contrôle des bagages enregistrés, le CNP amélioré et les préparatifs en vue de

Nos réussites sont en grande partie attribuables à une équipe d'employés dévoués et à une collaboration efficace, alors que nous continuons d'établir et de maintenir des partenariats solides avec nos fournisseurs de services de contrôle, nos partenaires et les intervenants du secteur du transport aérien.

l'ouverture des nouvelles installations à l'aéroport international de Calgary, où le premier point de contrôle ACSTA Plus sera installé.

Nos réussites sont en grande partie attribuables à une équipe d'employés dévoués et à une collaboration efficace, alors que nous continuons d'établir et de maintenir des partenariats solides avec nos fournisseurs de services de contrôle, nos partenaires et les intervenants du secteur du transport aérien. Ces partenariats sont essentiels, car ils nous aident à réaliser nos activités quotidiennes et notre objectif premier, soit d'atteindre les plus hauts niveaux

de sûreté et de satisfaction de la clientèle. Que ce soit en coordonnant nos cycles de planification respectifs, en partageant nos plans de construction ou tout simplement en renforçant nos communications sur les questions opérationnelles en temps réel, la valeur de ces partenariats est inestimable pour toutes les parties concernées. Par conséquent, établir le dialogue avec les aéroports, les transporteurs aériens et les associations a toujours été une priorité et continue de l'être.

Notre activité la plus visible est la prestation de services de CPE qu'assurent 6 000 agents de contrôle professionnels et dévoués aux points de contrôle partout dans le pays. Nos tâches quotidiennes relatives au contrôle efficace, efficient et transparent des passagers et de leurs effets personnels dépendent des efforts que déploient ces personnes assidues et, pour cela, je les remercie.

Nous sommes dans une période prometteuse pour l'ACSTA où des occasions exceptionnelles se dresseront en cours de route, et j'ai hâte d'entamer une autre année productive.

A handwritten signature in black ink, reading "Angus Watt". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending from the end of the name.

Angus Watt, Président et chef de la direction



ACTIVITÉS OBLIGATOIRES

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

Contrôle préembarquement

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

Les agents de contrôle utilisent tout un éventail de technologies et de procédures de contrôle pour examiner les passagers et leurs effets personnels, afin de les empêcher de transporter des articles interdits au-delà du point de contrôle.

Contrôle des bagages enregistrés

Les agents de contrôle utilisent du matériel spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des

passagers afin d'empêcher que des articles interdits, comme des explosifs, ne soient transportés à bord.

Contrôle des non-passagers

Aux points d'accès aux zones réglementées partout au pays, les non-passagers sont sélectionnés pour le contrôle de façon aléatoire par les agents de contrôle de l'ACSTA. Des exemples de non-passagers comprennent notamment le personnel de l'ACSTA, les membres d'équipage et le

personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires.

Carte d'identité pour les zones réglementées

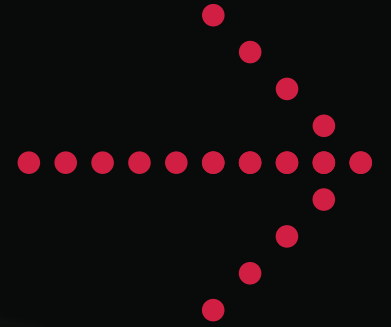
Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec TC et les administrations aéroportuaires, utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers

d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'autorité définitive qui établit l'accès aux zones réglementées de l'aéroport est l'administration aéroportuaire elle-même.



De plus, en raison d'une entente conclue avec TC en 2010, l'ACSTA est autorisée à effectuer le contrôle du fret dans les plus petits aéroports, là où la capacité existe.

Chacune de ces activités obligatoires est effectuée de façon efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public, comme le requiert la *Loi sur l'ACSTA*.



ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

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

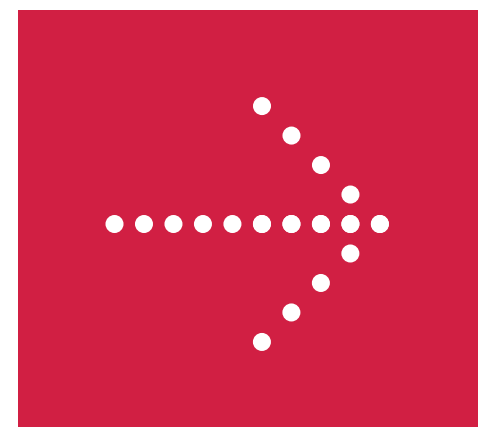
Conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'ACSTA doit faire l'objet d'un examen spécial au moins tous les dix ans.

Cet examen sert à déterminer si les systèmes et les pratiques de l'ACSTA lui fournissent l'assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés; que la gestion de ses ressources financières, humaines et physiques est menée de façon économique et efficace; et que ses activités sont réalisées avec efficacité.

L'examen spécial a été entamé en 2013-2014 et le BVG a présenté son rapport définitif à l'ACSTA en juin 2015. Le BVG a conclu que les deux lacunes importantes qu'il avait relevées dans son rapport d'examen spécial de 2006 avaient été corrigées. Il a également conclu que l'ACSTA donne l'assurance

raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources sont gérées de manière économique et efficace et que ses activités sont menées efficacement. On peut consulter le rapport définitif [ici](#).

L'ACSTA a souscrit à chacune des sept recommandations du BVG. L'organisation a pris des mesures pour répondre immédiatement à chacune des recommandations et travaille à leur mise en œuvre. Au 31 mars 2016, quatre des recommandations avaient été appliquées, alors que les trois dernières sont en voie de l'être. On prévoit que l'une des dernières recommandations sera appliquée au cours du prochain exercice.



CADRE LÉGISLATIF



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

Au Canada, il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la sûreté du transport aérien. C'est donc TC qui est le principal ministère responsable du programme de sûreté de l'aviation du Canada. En tant qu'organisme de réglementation de l'ACSTA, TC est

chargé d'élaborer, d'appliquer et de surveiller les politiques, les lois, les programmes et les procédures ayant trait à la sûreté aérienne.

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

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les modifications réglementaires apportées par les principaux partenaires internationaux, comme les États-Unis et l'Union européenne, ont également des répercussions sur l'ACSTA. Lorsque d'autres administrations ou l'OACI cherchent à modifier des réglementations, TC s'efforce de prendre ces modifications en compte tout en minimisant l'incidence qu'elles pourraient avoir sur les passagers et l'industrie. De plus, en tant que membre de l'OACI, le Canada est tenu

de se conformer aux normes de sûreté de l'aviation de cette organisation.

Il incombe à TC de surveiller les modifications réglementaires de ses partenaires internationaux, ainsi que d'évaluer les répercussions opérationnelles et financières que toute future réglementation pourrait avoir sur le système de sûreté aérienne du Canada, y compris sur le mandat de contrôle de l'ACSTA.

En 2015-2016, plusieurs nouvelles réglementations ont donné lieu à des modifications aux activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, l'ACSTA a travaillé avec TC à l'amélioration du programme de CNP en plusieurs phases par l'introduction de nouvelles mesures de sûreté. Les améliorations au CNP comprennent notamment l'expansion du programme de CIZR à trois nouveaux aéroports. D'autres changements importants comprennent le déploiement d'un nouveau

programme des voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle des vols intérieurs et internationaux des principaux aéroports, le déploiement

d'un programme de contrôle de sûreté unique (qui permet aux passagers de certains pays de prendre des correspondances aux aéroports canadiens

sans devoir repasser au contrôle), et la mise à l'essai du scanner corporel (SC) comme méthode de contrôle primaire.

PARTENAIRES DE L'INDUSTRIE

L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré et comprend plusieurs organismes différents (administrations aéroportuaires, transporteurs aériens, organismes d'application de la loi) auxquels on a assigné des responsabilités précises en matière de sûreté. Les activités telles que la planification des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs effets personnels, le chargement des bagages enregistrés

ou l'embarquement à bord d'un aéronef doivent fonctionner sans heurts pour assurer le mouvement optimal des personnes et des biens.

Cette intégration nécessite un niveau élevé de communication et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires pour non seulement garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs bagages, mais aussi le mouvement continu dans le réseau. Les retards dans un aéroport peuvent avoir un

effet cascade sur l'ensemble du réseau. L'ACSTA reconnaît que de bonnes relations avec ses partenaires sont essentielles au rendement et au succès globaux des activités de sûreté aérienne, ainsi qu'à sa capacité d'exécuter son mandat de façon quotidienne. L'ACSTA est déterminée à établir et à renforcer des relations de collaboration avec ses partenaires du secteur.

RELATIONS DE TRAVAIL

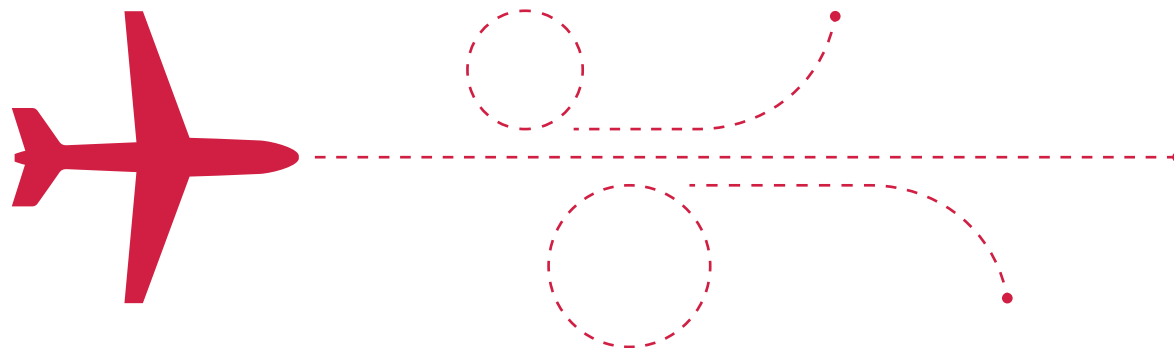
L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs de services de contrôle, qui comptent sur des agents de contrôle syndiqués pour fournir les services. L'ACSTA doit s'acquitter de certaines responsabilités liées au travail des agents de contrôle, comme l'élaboration de Procédures normalisées d'exploitation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

du modèle de prestation de services par des tiers, l'ACSTA n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail, et dépend de ses fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les relations de travail avec leurs syndicats. Les conventions collectives ont expiré le 31 mars 2015 et l'ACSTA a travaillé en étroite collaboration avec les fournisseurs de

services de contrôle pour maintenir la stabilité de l'effectif. À l'automne 2015, de nouvelles conventions collectives étaient en vigueur dans toutes les régions.

RISQUES





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

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

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

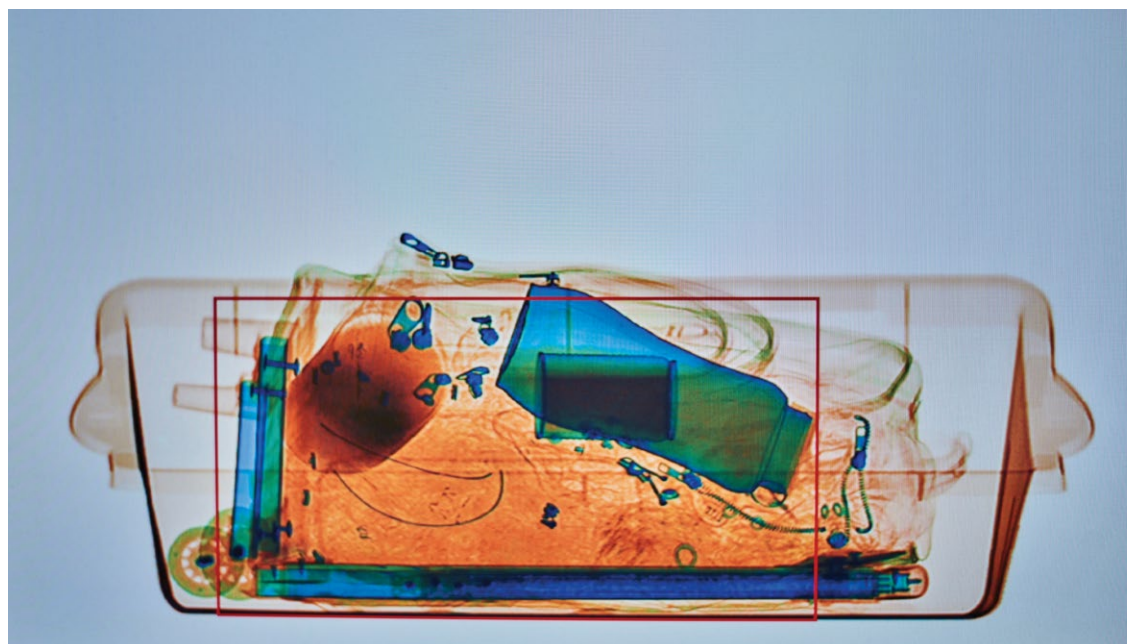
L'ACSTA n'est pas un service de renseignement. Elle met plutôt en œuvre les directives communiquées par TC en vue de donner suite aux renseignements sur les menaces et les risques qui sont recueillis par les services de renseignement. Les programmes de contrôle de sûreté obligatoires de l'organisation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

GOVERNANCE DES RISQUES

L'ACSTA a conçu un cadre complet de gestion des risques qui permet de déterminer les risques organisationnels liés à l'environnement et aux activités opérationnelles de l'ACSTA. Chaque année, l'ACSTA établit le profil de risque de l'organisation. Cet exercice lui permet de déterminer les risques organisationnels, puis de les évaluer par rapport aux critères établis en tenant compte des contrôles mis en place par l'ACSTA pour atténuer ces risques. Les risques organisationnels de l'ACSTA sont ensuite surveillés de près et réévalués chaque trimestre par le Comité de la haute direction (CHD), puis présentés au Conseil d'administration (CA). 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 CA consistent à fournir une orientation stratégique, une supervision financière et organisationnelle, et une gouvernance. En matière de gestion



des risques, le Conseil veille à ce que la direction repère, surveille et gère les risques organisationnels de l'ACSTA. Il a la responsabilité de fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour gérer les risques, et d'approuver la politique de gestion des risques ainsi que le profil de risque de l'organisation.

Comité de la haute direction

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

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Risque lié aux responsabilités

Capacité de détection

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA cherche à revoir et à améliorer continuellement l'efficacité de ses procédures et processus opérationnels, élabore et administre un programme continu de formation et de certification des agents de contrôle, et gère un programme d'immobilisations pour appuyer le remplacement et la mise à niveau de son matériel de contrôle.

Renseignements sur les risques et les menaces

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse en permanence les renseignements sur les risques et les menaces qui proviennent de sources externes et les diffuse aux décideurs compétents. Elle dispose de stratégies détaillées intégrées, notamment veiller à ce que des plans de continuité des activités et d'intervention d'urgence soient en place pour donner suite à ces renseignements. Ces plans sont régulièrement éprouvés et des exercices sont menés pour renforcer leur résilience.

Risque lié à la capacité

Capacité – mandat de base

L'ACSTA fait face à différents problèmes et pressions externes, comme l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et des volumes de passagers. Bien que l'organisation continuera de rechercher des possibilités de réaliser des gains d'efficacité, aucun gain de productivité n'est prévu pour compenser la diminution de la capacité de l'ACSTA à acheter des heures de contrôle au cours des prochaines années. Par conséquent, les passagers pourraient devoir attendre plus longtemps avant d'être contrôlés.

En mars 2016, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2016-2017 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente semblable à celui de 2015-2016. L'ACSTA continue de collaborer avec TC pour trouver une stratégie de financement à long terme efficace du point de vue opérationnel pour atténuer ce risque.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions de travail illicites

L'ACSTA sous-traite ses services à des fournisseurs qui comptent sur des agents de contrôle syndiqués pour fournir les services de contrôle. Il y a un risque que des interruptions de travail, causées par des moyens de pression illicites exercés par les syndicats ou dans le cadre de négociations collectives, surviennent à certains aéroports.

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

Modèle de prestation des services – sous-traitance

Compte tenu du modèle de prestation des services de l'ACSTA, l'organisation compte sur des fournisseurs de services de contrôle pour remplir son

mandat et offrir un service essentiel aux voyageurs aériens du Canada. Il y a un risque qu'un fournisseur de services de contrôle ne soit pas en mesure de fournir les services de contrôle prévus au contrat, ce qui nuirait à la prestation des services de l'ACSTA.

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

Risque lié à la réputation

Risque lié à la réputation

Certains intervenants ont soulevé des préoccupations à l'égard de nombreux aspects des activités de l'ACSTA et ont remis en cause le rapport qualité-prix des services qu'offre l'organisation. Il y a un risque que cela nuise à la réputation de l'ACSTA.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA continue d'améliorer l'expérience des passagers en répondant rapidement aux plaintes des clients et en favorisant une culture axée sur le service à la clientèle. L'ACSTA communique régulièrement avec les intervenants du secteur et a mis en œuvre diverses

stratégies de communication comme la réalisation d'une interrogation au passage des passagers et l'utilisation élargie des médias sociaux pour mobiliser ses nombreux groupes d'intervenants. À long terme, le secteur accueille avec enthousiasme l'engagement de l'organisation envers l'innovation, notamment la mise en œuvre du projet ACSTA Plus. Les intervenants comprennent comment l'ACSTA peut transformer l'expérience client au cours des prochaines années.

Risque lié aux systèmes de gestion ou de contrôle

Gestion des renseignements sensibles, secrets ou personnels

L'ACSTA produit, recueille et tient à jour de nombreux documents et renseignements personnels, secrets ou sensibles. Il y a un risque que les renseignements sensibles, secrets ou personnels, dans un format physique ou électronique, soient perdus ou divulgués de façon inappropriée.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA dispose d'un éventail de contrôles de sécurité physiques et informatiques, et réalise des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée pour l'ensemble des activités et des programmes

nouveaux ou modifiés qui utilisent des renseignements personnels. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures de protection des renseignements personnels afin de protéger l'organisation contre ce risque.

Préparation organisationnelle aux urgences

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

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

Risque lié aux ressources humaines

Risque lié aux ressources humaines

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif dévoué dont le rendement est élevé. L'incertitude découlant du récent réaménagement des effectifs a miné la capacité de l'ACSTA à recruter de nouveaux talents, à conserver ses talents essentiels et sa mémoire institutionnelle, et à maintenir l'engagement des employés.

Pour atténuer ce risque, l'organisation s'efforce de mettre en œuvre des initiatives visant à conserver les talents, à promouvoir l'inscription à des cours de perfectionnement professionnel et à élaborer des stratégies pour renforcer l'engagement des employés.

À la suite de la mise en œuvre du réaménagement des effectifs en juillet 2015, l'ACSTA a mis fin à un gel d'embauche qu'elle s'était imposé et s'est mise à embaucher avec vigueur des candidats qualifiés pour pourvoir les postes vacants. Depuis, le taux de départs volontaires du personnel de l'ACSTA est retourné à ses niveaux historiques faibles.

Risque lié à la technologie de l'information (TI)

Risque lié à la TI

Les ministères et les organismes gouvernementaux, ainsi que les sociétés d'État sont constamment exposés à diverses cybermenaces qui planent sur leur infrastructure de TI. Il y a un risque que les cybermenaces ou cyberattaques aient des répercussions négatives sur l'infrastructure de TI de l'ACSTA ou compromettent les renseignements sensibles de l'organisation, ce qui donnerait lieu à une perte de la confiance publique et risquerait de nuire à la réputation de l'ACSTA.

Pour atténuer ce risque, l'organisation dispose d'un éventail de dispositifs, de systèmes, de processus et de procédures pour protéger son infrastructure de TI.

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS



En 2015-2016, l'ACSTA a réalisé un certain nombre de projets et de changements importants qui ont amélioré ses opérations. Ces initiatives permettront à l'ACSTA de continuer à répondre à l'évolution des menaces, de réaliser d'autres gains d'efficacité et d'améliorer l'expérience des passagers. La section suivante présente un aperçu des réalisations, des progrès et du rendement de l'ACSTA par rapport à ses activités obligatoires. Veuillez noter que cette section ne comprend pas toutes les initiatives opérationnelles de l'exercice.²

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

Efficacité : la mesure dans laquelle le programme atteint les résultats escomptés.

Efficience : la mesure dans laquelle les ressources du programme sont optimisées.

Uniformité : la mesure dans laquelle les exigences législatives et réglementaires, les PNE, les politiques opérationnelles et les exigences d'un programme en matière de contrats et de dotation sont respectées.

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

² En raison de leur nature sensible, les résultats des essais du CPE, du CBE et du CNP, et les données ayant trait aux infractions à la sécurité au CPE ne sont pas inclus.

CONTRÔLE PRÉEMBARQUEMENT

Réalisations clés

Innovation – Projet ACSTA Plus

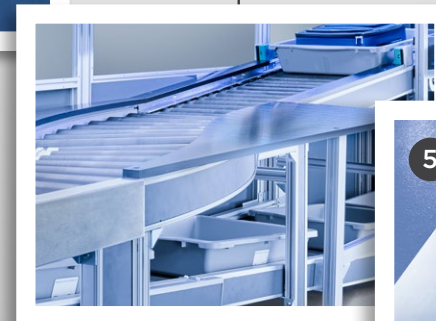
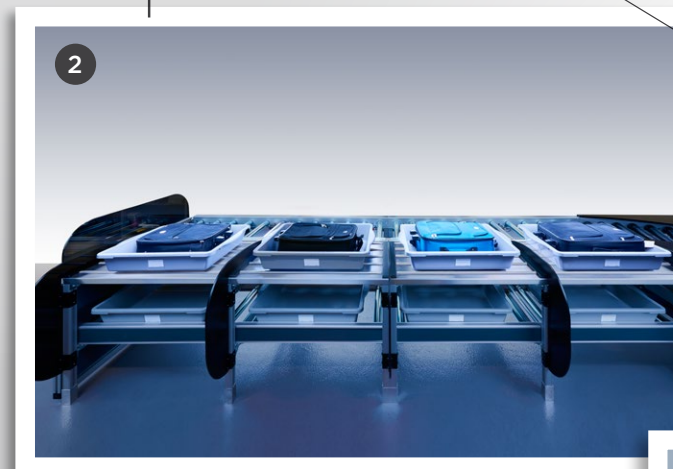
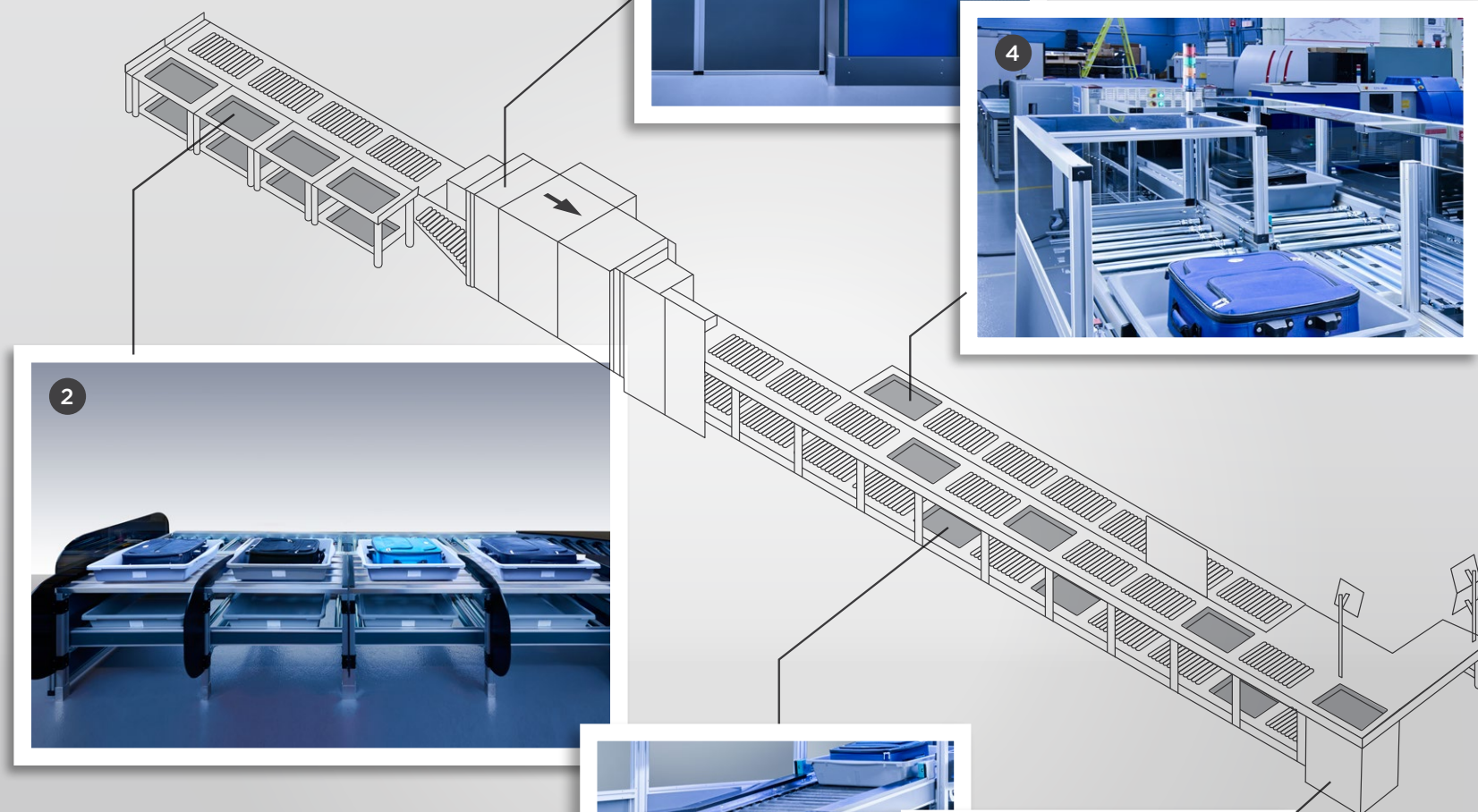
Le succès de l'ACSTA s'appuie sur une culture de l'innovation et de l'amélioration continue, ainsi que sur la mise à l'essai de nouvelles technologies et de nouveaux processus et sur la réalisation d'essais dans les aéroports. L'ACSTA est maintenant en mesure de mettre à profit les résultats positifs de récents projets pilotes et essais, dans le cadre du concept de contrôle ACSTA Plus.

L'initiative de contrôle ACSTA Plus prévoit la création de voies de contrôle modernes à plus haut rendement, ainsi que l'adoption de technologies et de processus novateurs visant à maintenir la sûreté, à renforcer l'efficacité et à améliorer l'expérience client.

ACSTA · CATSA PLUS

Le concept de contrôle ACSTA Plus regroupe un ensemble de fonctionnalités modulaires qui peuvent être assemblées de façon «intégrale» ou «sur mesure», de manière à s'adapter à différents environnements aéroportuaires, selon la taille du point de contrôle, l'espace disponible et le volume de passagers. Le point de contrôle intégral ACSTA Plus comprend les éléments suivants, qui sont illustrés dans cette **vidéo**:

- 1 Portes automatisées et capteurs de suivi
- 2 Postes de retrait simultané des effets personnels
- 3 Suivi positif des bacs et courroie d'appareil de radioscopie fonctionnant de manière continue
- 4 Dérouteur de bagages motorisé avec voies divisées
- 5 Retour motorisé des bacs
- 6 Zone de remise en place améliorée (ne figure pas dans les images)
- 7 Analyse d'images radioscopiques à distance (ne figure pas dans les images)



Pour les grands points de contrôle disposant de suffisamment d'espace, les avantages comprennent entre autres:

- > Une amélioration considérable des capacités de traitement radioscopique par le traitement centralisé d'images et des convoyeurs automatiques.
- > Des fonctionnalités en libre-service et l'interaction minimale des passagers qui ne déclenchent pas d'alarme lors du processus de contrôle avec les agents de contrôle.
- > Plus de temps pour procéder au retrait des effets personnels à ceux qui en ont besoin, tout en offrant l'option de contournement à ceux qui n'en ont pas besoin grâce au retrait simultané des effets personnels.
- > Efficacité de la sûreté accrue avec le suivi des bacs et la séparation des articles qui nécessitent une fouille.
- > Une meilleure utilisation des ressources au moyen de l'automatisation.
- > L'amélioration du service à la clientèle au moyen de l'établissement de partenariats avec les aéroports pour améliorer l'apparence des points de contrôle et la conception des files d'attente

Avantages d'ACSTA Plus

Avant le point de contrôle :

L'un des plus importants changements avant même que le passager arrive au point de contrôle est l'automatisation de fonctions non liées au contrôle, ce qui permet aux agents de se concentrer sur leurs fonctions de contrôle et d'aider les passagers. L'automatisation est possible grâce au système de gestion des files d'attente (SGFA), qui



comprend l'installation de capteurs de suivi et de portes automatisées. Un réseau de capteurs de suivi dans le plafond assure un suivi anonyme des mouvements des passagers dans la file d'attente et au point de contrôle, réduisant ainsi le nombre de fois que les cartes d'embarquement sont balayées. Aux portes automatisées installées à l'entrée du point de contrôle, les cartes d'embarquement et les pièces d'identité des voyageurs dignes de confiance sont automatiquement validées, et les passagers sont informés de la voie de contrôle disponible suivante.

Au début de la voie de contrôle :

Les postes de retrait simultané ou séparé des effets personnels permettent à plusieurs passagers de retirer simultanément leurs effets personnels et de créer un mouvement continu des bacs vers l'appareil de radioscopie. Cela donne plus de temps aux voyageurs occasionnels, qui n'ont plus à se sentir pressés par d'autres passagers; les voyageurs fréquents, qui retirent plus rapidement leurs effets personnels, peuvent les contourner.

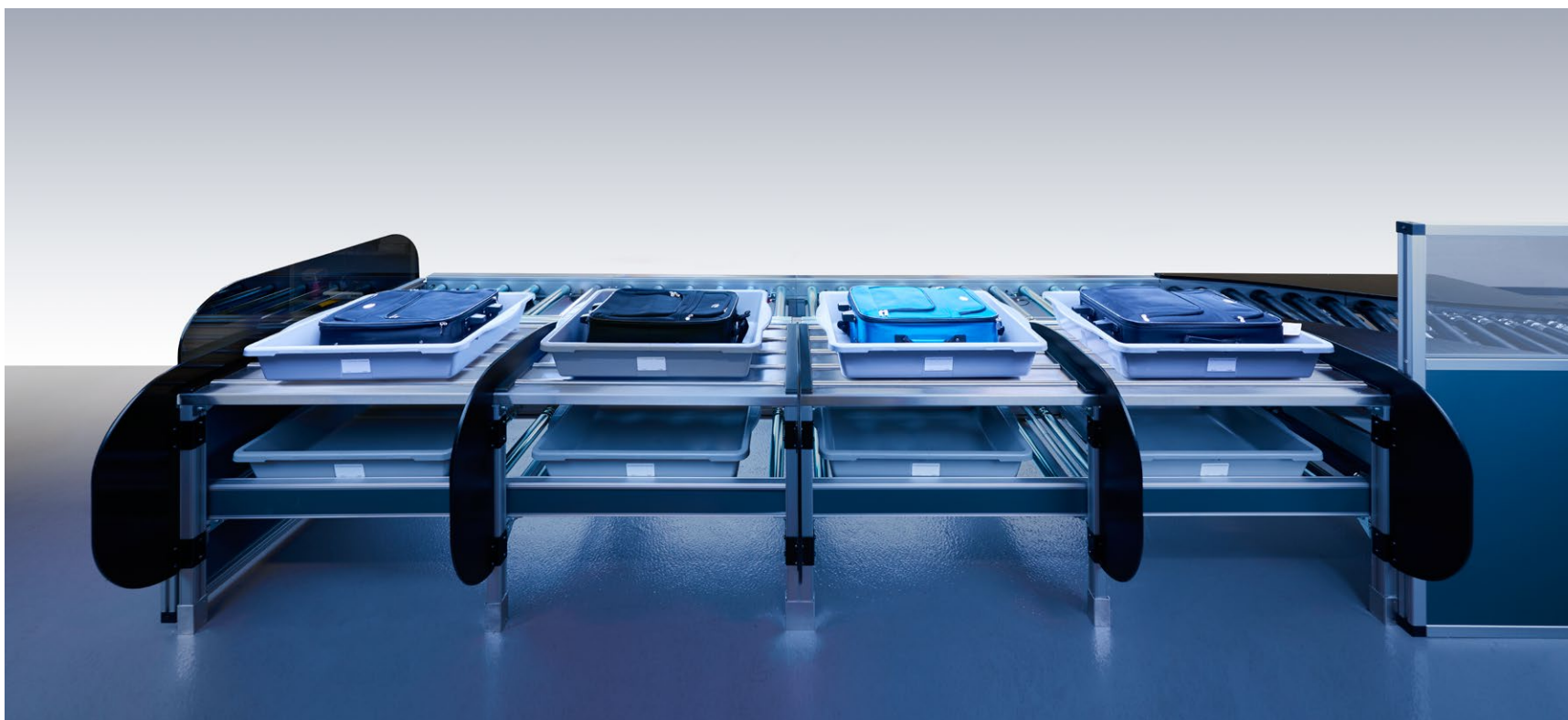
Le SGFA est basé sur d'autres essais réalisés par l'ACSTA – notamment l'appareil automatisé de sélection aléatoire, la porte automatisée des voyageurs dignes de confiance, la collecte automatisée des données sur les temps d'attente et la suppression de la voie de fouille complète – et il regroupe divers concepts en un seul système. Cet essai novateur est le premier du genre au monde.

En 2015-2016, le SGFA était exploité comme un système autonome distinct à l'aéroport international d'Edmonton, alors que l'ACSTA continuait à améliorer le système.

Un sondage d'interrogation au passage a révélé que

96 %

des passagers étaient généralement d'accord avec l'utilisation des portes automatisées.



En 2015-2016, l'ACSTA a procédé à la mise à l'essai du concept de retrait simultané des effets personnels, qui a démontré une augmentation du débit de traitement.

Les bagages de cabine sont placés dans des bacs, qui sont suivis dans le système à l'aide d'un identifiant unique (p. ex., une étiquette d'identification par radiofréquence), et une photo de chacun des bacs est prise avant son entrée dans l'appareil de radioscopie. La photo, ainsi que l'image radioscopique, permet une identification rapide des articles pour lesquels une fouille est requise.

À la suite d'un essai concluant, mené en 2013-2014 à l'aéroport international Pearson de Toronto, qui a démontré une augmentation du débit, de meilleurs temps de traitement et une plus grande satisfaction des passagers, des voies divisées ont été déployées à certains points de contrôle des aéroports suivants: Vancouver, Ottawa, Edmonton, Montréal, Toronto, Fort McMurray, Victoria, Winnipeg, Calgary, Halifax, Saskatoon et Québec.

En 2015-2016, l'ACSTA a réalisé des essais aux aéroports de Halifax et de Québec afin d'améliorer l'utilisation des voies divisées à contrôle manuel en fixant une limite de temps pour l'analyse des images radioscopiques. Parmi d'autres résultats positifs, ces essais se sont avérés efficaces pour l'augmentation du débit des bagages à l'appareil de radioscopie, et ont indiqué qu'il serait avantageux d'établir une limite de temps pour l'analyse des images radioscopiques durant les heures de pointe aux voies de contrôle dotées de voies divisées.

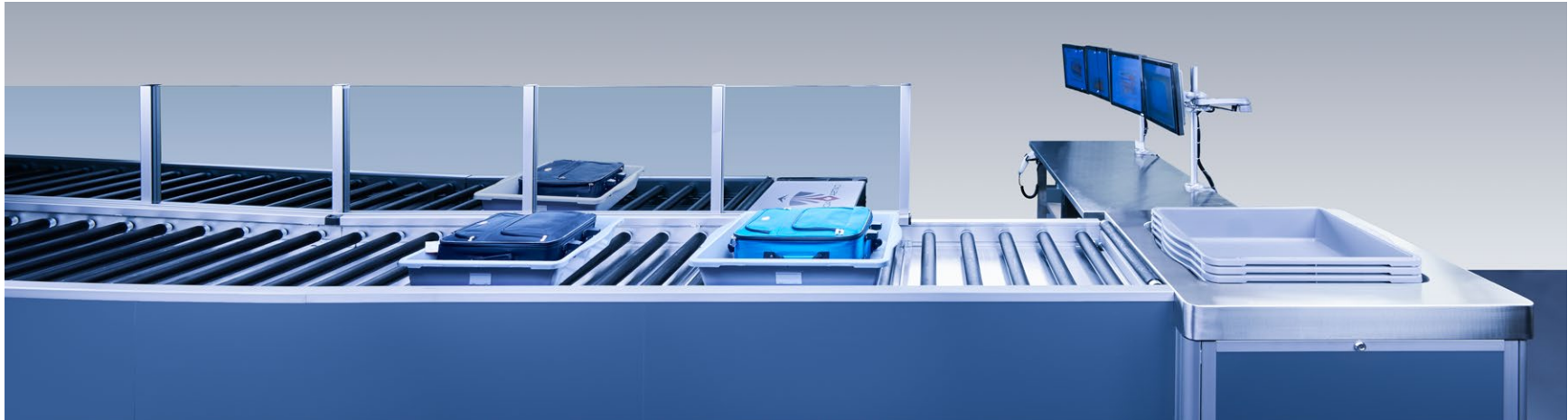


À l'appareil de radioscopie :

L'appareil de radioscopie est naturellement un lieu d'engorgement; la file peut uniquement avancer au rythme auquel l'opérateur de l'appareil de radioscopie analyse les images. Grâce à ACSTA Plus, l'appareil de radioscopie fonctionne constamment, ce qui permet la circulation continue des articles dans l'appareil. Plusieurs agents de contrôle travaillent dans une salle à distance, une zone tranquille et éloignée des distractions du point de contrôle. Tous les postes d'analyse des images radioscopiques sont branchés à un système de réseau local qui achemine les images radioscopiques au premier agent de contrôle disponible. Cela permet à l'appareil de radioscopie de fonctionner dans un mode de contrôle continu et améliore considérablement la capacité d'analyse des images.

Après l'appareil de radioscopie :

La voie de contrôle unique traditionnelle est divisée en deux voies parallèles. S'il existe une zone préoccupante, l'agent de contrôle à l'appareil de radioscopie peut « rejeter » l'article et le renvoyer à la voie de fouille distincte pour un contrôle supplémentaire. De plus, selon la rétroaction reçue du secteur, lorsque l'opérateur de l'appareil de radioscopie a atteint la limite de temps accordée à l'analyse de l'image, l'article est acheminé à la voie de fouille. Pendant que l'article fait l'objet d'une fouille, les autres articles « libérés » descendent le long de la voie habituelle. Cela permet l'automatisation de la garde et la surveillance des bacs nécessitant un contrôle supplémentaire, améliore la sûreté et accélère le débit d'un bout à l'autre de la voie.



À la fin de la voie de contrôle :

Certaines fonctions sont également automatisées à la fin de la voie de contrôle. Un système de retour motorisé simplifie le processus de retour des bacs vides aux postes de retrait des effets personnels, ce qui permet aux agents de contrôle de se concentrer sur leurs fonctions de contrôle et d'aider les passagers.

Une zone de remise en place améliorée permet à plus de passagers de refaire leurs bagages en même temps. Cette zone se compose de tables et de bancs (ou de chaises) supplémentaires qui ne sont pas reliés à une voie de contrôle en particulier. Elle permet aux passagers de prendre plus de temps pour refaire leurs bagages sans se sentir pressés par d'autres passagers.

La zone de remise en place plus grande réduit les engorgements en faisant circuler les passagers et leurs effets personnels loin de la voie de contrôle, permettant ainsi aux autres passagers de poursuivre avec leurs effets personnels à leur propre rythme.

Apparence des points de contrôle :

Cette initiative permet à l'ACSTA et aux aéroports de collaborer en vue d'améliorer l'apparence physique du point de contrôle. Un menu permet aux aéroports de choisir diverses options d'investissement afin de personnaliser l'apparence du point de contrôle et ainsi, améliorer l'expérience des passagers.

Exposition du concept à l'aéroport international de Calgary

En prévision de l'augmentation du nombre de passagers et dans le cadre de son plan d'affaires, l'aéroport international de Calgary construit une nouvelle aérogare, le projet des installations internationales, dont l'ouverture est prévue pour l'automne 2016.

Les nouvelles installations à l'aéroport international de Calgary constituent la première occasion de démontrer, dans son intégralité, le concept de contrôle ACSTA Plus dans un point de contrôle tout neuf, où tous les projets pilotes et les essais réussis sont regroupés dans un seul grand point de contrôle

spacieux. En remplaçant les voies de contrôle standards par des voies de contrôle à rendement plus élevé, on peut s'attendre à une augmentation du débit des passagers et à l'amélioration de l'expérience client, tout en renforçant l'efficacité de la sûreté.

Lors de l'avancement des travaux dans le cadre du projet de Calgary, l'ACSTA a également, au cours des six derniers mois, présenté le concept de contrôle ACSTA Plus à plusieurs administrations aéroportuaires et responsables de la sûreté de l'aviation de TC. Les commentaires reçus à l'égard du concept ont été extrêmement positifs. Les aéroports considèrent l'investissement dans ACSTA Plus comme un moyen d'accroître la capacité de contrôle et d'augmenter le débit des passagers — ce qui parviendrait à résoudre le problème des « engorgements » au point de contrôle — en plus de transformer l'expérience client. Atteindre une capacité de contrôle maximale s'est avéré l'une des principales priorités des aéroports, surtout aux quatre plus grands aéroports : Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary.

Débit de traitement : un contrôle plus efficace

Les gains d'efficacité ont permis à l'ACSTA d'accroître considérablement le nombre de passagers traités par heure. Les niveaux de débit de traitement de l'ACSTA ont augmenté de façon importante depuis 2010, où l'organisation contrôlait environ 90 passagers par heure par voie de contrôle. À l'heure actuelle, avec quatre ou cinq agents de contrôle par voie (nombre qui est inférieur à celui de 2010) et selon des méthodes de calcul semblables à celles de nos partenaires internationaux, l'ACSTA est en mesure de contrôler environ 159 passagers par heure par voie de contrôle.

Bien que le gouvernement ne lui impose pas de norme sur le niveau de service relatif au temps d'attente des passagers, l'ACSTA utilise son niveau de service relatif au temps d'attente au CPE³ comme outil de planification important pour s'assurer que les ressources sont attribuées de façon efficace et uniforme. Le financement accordé à l'ACSTA ne reflète pas complètement l'augmentation du volume de passagers ou des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Par conséquent, le niveau

de service relatif au temps d'attente au CPE de l'ACSTA s'est dégradé ces dernières années. En 2012-2013, l'ACSTA a été en mesure de contrôler 96 % des passagers en 15 minutes ou moins. En 2013-2014, elle a été en mesure de contrôler 92 % des passagers en 15 minutes ou moins, et en 2014-2015, le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE de l'ACSTA a baissé : 87 % des passagers ont été contrôlés en 15 minutes ou moins. Grâce à un financement supplémentaire accordé à l'ACSTA dans le budget de 2015, en 2015-2016, l'organisation a été en mesure d'offrir un niveau de service où environ 89 % des passagers ont été contrôlés en 15 minutes ou moins en moyenne aux huit aéroports les plus occupés du Canada.

En adoptant une approche factuelle et en utilisant des données en temps réel de haute qualité, l'ACSTA est en mesure d'estimer et de prévoir le coût de divers niveaux de service au fil du temps et, par conséquent, de fournir des prévisions fiables au gouvernement du Canada. En mars 2016, le gouvernement a accordé des fonds supplémentaires à l'ACSTA afin qu'elle puisse continuer, en 2016-2017, à offrir un niveau de service comparable à

³ Le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE de l'ACSTA est le pourcentage de passagers qui ont attendu moins qu'un certain nombre de minutes pour être contrôlés à l'un des huit aéroports les plus occupés du Canada.

celui de 2015-2016. Ce financement est uniquement accordé pour 2016-2017 et, en l'absence d'une stratégie de financement à long terme, les niveaux de référence de l'ACSTA seront ensuite ramenés aux niveaux établis dans le budget de 2010.

Étant donné les niveaux de référence actuels et les augmentations prévues en ce qui concerne le nombre de passagers et les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, le modèle d'incidence sur les temps d'attente au CPE de l'ACSTA prévoit des temps d'attente considérablement plus longs en 2017-2018 et par la suite. L'ACSTA continue de travailler avec TC à l'élaboration d'une éventuelle stratégie de financement à long terme efficace du point de vue opérationnel afin de minimiser les répercussions liées aux temps d'attente plus longs.

Compatibilité internationale

Les activités novatrices de l'ACSTA en matière de CPE, qui sont établies et réglementées par TC, sont directement influencées par l'OACI, ainsi que par l'exigence que l'ACSTA maintienne une compatibilité internationale avec les États-Unis et les pays de l'Union européenne en ce qui a trait au niveau de sûreté des services de contrôle offerts et du matériel de contrôle utilisé. Plus précisément, l'environnement

réglementaire de l'ACSTA est fortement influencé par la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis.

Initiative Smart Security

À titre de membre participant à l'initiative Smart Security de l'International Air Transport Association (IATA) et du Conseil international des aéroports (ACI), l'ACSTA a joué un rôle influent dans l'avenir du contrôle de sûreté du transport aérien, rôle qu'elle conservera.

L'ACSTA est un chef de file au sein du groupe de gestion Smart Security de l'IATA et de l'ACI. Le groupe est composé de 15 dirigeants du secteur international et gouvernemental en matière de sûreté aérienne et gère l'initiative Smart Security. Étant donné que l'ACSTA joue un rôle clé dans la gouvernance du groupe de gestion Smart Security, elle est en mesure d'aider à déterminer les mesures à prendre quant à l'avenir du contrôle des passagers. TC est membre du groupe.

Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance (PHVDC)

En janvier 2013, TC et la TSA ont convenu d'harmoniser les procédures de CPE pour les voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle des vols transfrontaliers dans le cadre du *Plan d'action Par-delà la frontière*.

L'initiative Smart Security a pour but de mettre au point un processus de contrôle des passagers qui renforce la sûreté et améliore l'efficacité opérationnelle et l'expérience des passagers par l'introduction de concepts de sûreté axés sur le risque, de technologies de contrôle perfectionnées et d'innovations en matière de processus. S'appuyant sur une collaboration avec les partenaires de l'industrie et du gouvernement, l'initiative consiste à diriger la réalisation de recherches, d'essais et de projets pilotes sur des solutions de contrôle novatrices afin d'accélérer la mise en œuvre des concepts concluants aux aéroports du monde entier.

Cette harmonisation s'accompagne de nouvelles procédures de contrôle selon lesquelles les passagers sélectionnés se rendant aux États-Unis qui ont fait l'objet d'un contrôle de leurs antécédents et qui sont considérés comme étant « à faible risque » bénéficient d'avantages concrets. Cela comprend un processus de contrôle qui tient compte de leur statut de voyageur à faible risque. Ces passagers, par exemple,

n'auront pas à retirer leurs vêtements, tels que leur manteau, leur chapeau, leur ceinture ou leurs chaussures, et pourront laisser les liquides autorisés dans leurs bagages de cabine. Ces nouvelles procédures permettent l'avancement du contrôle axé sur les risques.

En décembre 2014, l'ACSTA a étendu le programme aux points de contrôle des vols transfrontaliers de quatre des aéroports les plus occupés du Canada : Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver. De plus, l'organisation a, sous la direction de TC, élargi la gamme des passagers admissibles aux voies de contrôle du PHVDC pour englober de nouveaux groupes, notamment les passagers Global Entry, le personnel militaire et les membres d'équipage. L'ACSTA a travaillé avec TC à mettre en œuvre ce concept pour y inclure également certaines voies réservées aux voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle des vols intérieurs et internationaux.

Dans le cadre des exigences du PHVDC aux points de contrôle des vols transfrontaliers, l'ACSTA a conçu une nouvelle application de sélection aléatoire qui est exécutée sur des tablettes Android. La tablette de sélection aléatoire sélectionnera certains voyageurs dignes de

confiance, de façon aléatoire, pour un contrôle de sûreté supplémentaire.

En 2015-2016, l'essai des tablettes de sélection aléatoire du PHVDC au point de contrôle des vols transfrontaliers de l'aéroport international Pearson de Toronto s'est avéré un succès, et les employés régionaux de l'ACSTA qui y ont participé ont émis des commentaires positifs. Au cours de la prochaine année, l'ACSTA prévoit déployer l'application aux quatre points de contrôle des vols transfrontaliers restants.

Scanner corporel

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

Les États-Unis et les Pays-Bas utilisent toutefois ces appareils comme

méthode de contrôle primaire et un certain nombre de pays considèrent aussi de les utiliser à cette fin. Afin d'harmoniser le processus de contrôle de l'ACSTA, TC a demandé à celle-ci de procéder à un essai où les scanners corporels seraient utilisés comme méthode de contrôle primaire.

En 2015-2016, l'ACSTA a réalisé un essai à l'aéroport Billy Bishop de Toronto où un scanner corporel était utilisé comme méthode de contrôle primaire. L'utilisation du SC et la possibilité de détecter sur une personne des articles non métalliques représentant une menace ont considérablement augmenté, alors que le rendement global au point de contrôle a indiqué une faible diminution du débit de traitement des passagers. Les résultats laissent supposer que l'ACSTA devrait mettre le concept à l'essai dans un plus grand aéroport afin d'analyser les répercussions sur les opérations de contrôle à un point de contrôle où le nombre de passagers est plus élevé.

Essai des voies de contrôle supplémentaires de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA)

À l'automne 2014, l'ACSTA et la GTAA ont conclu une entente concernant

l'essai de voies de contrôle supplémentaires visant à évaluer la faisabilité d'un mécanisme de recouvrement des coûts pour le CPE. L'essai, approuvé par TC, s'est déroulé entre octobre 2014 et mars 2016.

L'essai a permis à la GTAA d'acheter des services de contrôle supplémentaires sous forme de voies de contrôle supplémentaires. À ces voies travaillaient quatre agents de contrôle pendant quatre heures, à des moments et à des endroits dont l'ACSTA et la GTAA convenaient ensemble. Durant l'essai, l'ACSTA continuait de décider du déplacement des ressources d'un point de contrôle à un autre, selon les besoins, et de la

réduction de la capacité mise à la disposition de la GTAA à tout moment.

À ce jour, les résultats de l'essai indiquent que ce système permet de réduire le temps d'attente des passagers et d'atténuer les effets de la diminution du financement aux périodes et aux endroits où des voies de contrôle supplémentaires sont ouvertes.

La GTAA souhaite continuer d'acheter des heures de contrôle supplémentaires après le 31 mars 2016. En 2016, TC appuie la prolongation de l'entente jusqu'en mars 2017. L'ACSTA continuera de travailler avec TC et la GTAA pour peaufiner le cadre de recouvrement des coûts.



Aide aux passagers

Amorcer un dialogue avec les passagers transgenres

À la suite de nombreuses anecdotes sur les passagers transgenres hautement médiatisées aux États-Unis, l'ACSTA a consulté EGALE, une organisation qui promeut les droits des lesbiennes, des gais, des bisexuels et des transsexuels par la recherche, l'éducation et l'engagement communautaire. Des discussions ont été tenues sur plusieurs sujets, y compris les obstacles auxquels sont confrontés les passagers transgenres, l'approche de l'ACSTA en matière du contrôle par un agent du même sexe et la meilleure façon de communiquer avec ces passagers. Les prochaines étapes à cet égard comprendront des discussions régulières avec EGALE et l'élaboration conjointe de matériaux de formation.

Aider les enfants autistiques à passer au contrôle

L'ACSTA participe fièrement à trois activités visant à aider les enfants autistiques à se familiariser avec l'expérience aéroportuaire: *Canucks for Autism* à l'aéroport international de Vancouver, Enfants en Première à l'aéroport international Trudeau de Montréal et

le programme *Navigators* à l'aéroport international de Calgary. Les personnes souffrant du trouble du spectre de l'autisme peuvent se sentir anxieuses lorsqu'elles se retrouvent dans une situation nouvelle ou inconnue, et elles ont souvent de la difficulté à communiquer. Ces activités permettent à des centaines d'enfants autistiques, et à leur famille, de vivre l'expérience aéroportuaire et de se familiariser avec les divers processus relatifs aux déplacements aériens - du trottoir jusqu'à la porte d'embarquement - afin que ces déplacements deviennent non

seulement possibles pour ces familles, mais surtout agréables.

Articles interceptés pour une bonne cause

Les aéroports de Montréal et Winnipeg confèrent une nouvelle utilisation aux couteaux, aux outils et aux autres articles interceptés en les donnant aux gens dans le besoin. À l'aéroport de Montréal, des milliers d'articles interceptés sont donnés chaque mois à la Maison Victor Gadbois, un établissement de soins palliatifs pour

les personnes atteintes du cancer. Les articles sont ensuite offerts au public en échange de dons dans des kiosques montés dans des centres commerciaux et à des festivals, ce qui permet d'amasser 50 000 \$ par année pour cette bonne cause.

À Winnipeg, les articles interceptés sont remis à Habitat pour l'humanité, un organisme qui construit des logements abordables et favorise le droit de propriété. Ces articles sont ensuite vendus à leurs points de vente ReStore. Les recettes tirées des ventes couvrent les frais administratifs de l'organisme, permettant ainsi à l'ensemble des dons personnels et collectifs de financer directement la construction de logements abordables. L'ACSTA a fait don de 1 100 livres d'articles qui ont généré 15 000 \$.



Articles perdus aux points de contrôle remis à leurs propriétaires

Étant la seule autorité en matière de contrôle de sûreté qui dispose d'un système de sûreté des cartes d'embarquement auquel s'ajoutent des systèmes de radioscopie en réseau et des caméras de télévision en circuit fermé, l'ACSTA met à profit les technologies initialement conçues aux fins du contrôle de sûreté pour rendre service aux passagers en les aidant à localiser des articles perdus ou oubliés au point de contrôle. En 2015-2016, l'ACSTA a remis 3 200 articles à des passagers qui les avaient perdus ou oubliés au point de contrôle.

CE QUE DISENT LES PASSAGERS

Compliments

Vancouver

J'ai eu l'occasion de croiser Monsieur Ravindrah à Vancouver. Ce fut un grand plaisir d'être accueillie et orientée par une personne professionnelle et à la fois chaleureuse! Son excellente maîtrise de la langue française, son écoute et sa faculté à communiquer avec un passager français a été un réel confort pour moi et je l'en remercie. Son enthousiasme pour la langue française est évident; j'espère qu'il puisse en tirer parti dans sa carrière.

Edmonton

J'avais un vol dans l'après-midi du 20 décembre et il y avait une file très longue au contrôle de sûreté. Je n'ai jamais vu une file avancer aussi rapidement. Félicitations aux employés qui

se sont occupés de cette foule de voyageurs et qui leur ont permis de passer rapidement au contrôle et de prendre leur avion.

Ottawa

Je n'ai pas de mots pour décrire à quel point William fait un travail exceptionnel. J'avais un bagage de cabine assez problématique, qui contenait beaucoup d'articles fragiles et importants. Il est l'agent de contrôle le plus respectueux et courtois que j'ai rencontré. Il a demandé mon autorisation avant de poser chacun de ses gestes, il a manipulé mes articles avec soin et respect, et il a travaillé fort pour tout replacer après la fouille. Je n'ai jamais été traité avec autant de dignité. Il souriait continuellement et il ne s'est jamais montré frustré, impatient ou exigeant. En fait, j'ai quitté le point de contrôle de meilleure humeur que lorsque j'ai fait la file pour y entrer!



Gazouillis

Charlottetown

Chapeau à @acsta_gc à @flyYYG pour le contrôle de sûreté adapté à l'autisme: le personnel est aimable et bien formé. C'est tellement plus facile.

Toronto-Pearson

À l'A1 des vols transfrontaliers @TorontoPearson, la configuration avec Nexus @acsta_gc au centre améliore et facilite #experienceclient.

Montréal

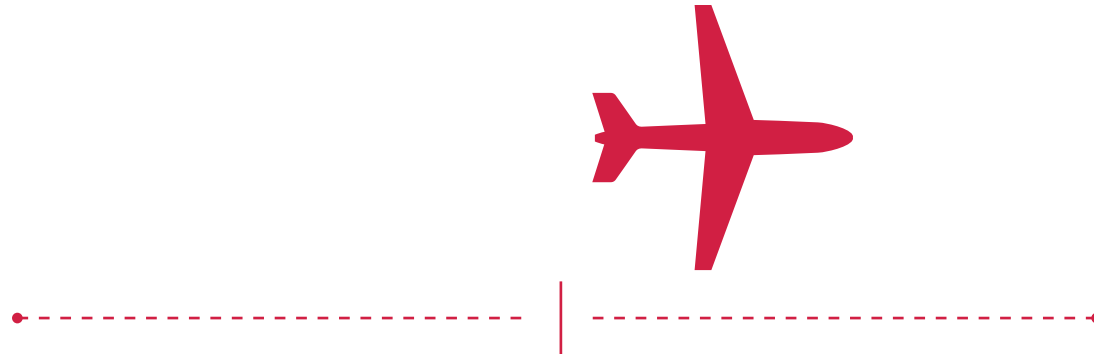
Contrôle et embarquement agréables à Montréal @acsta_gc @VacancesSunwing. Une machine bien huilée. Une bonne façon de commencer des vacances, bravo!

CONTRÔLE DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Réalisations clés

L'une des priorités de l'ACSTA demeure la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Dans le cadre du programme de recapitalisation du CBE sur dix ans, qui a débuté en 2011, l'ACSTA procédera à la mise à niveau de ses systèmes dans tout le pays et passera d'un processus de contrôle à cinq niveaux à un processus à trois niveaux, et ce, tout en maintenant l'équivalence à l'échelle internationale. Le programme appuie le plan d'action commun du Canada et des États-Unis intitulé *Par-delà la frontière*, qui éliminera la nécessité de répéter les tâches de contrôle et facilitera le déplacement des passagers en partance du Canada et ayant une correspondance dans un aéroport américain.

Le programme regroupe 32 aéroports et est composé de 45 projets.



Alors que l'ACSTA arrive à mi-parcours de ce projet à grande échelle, la mise en œuvre progresse bien. Le déploiement se concentrerait d'abord sur les aéroports du Canada où s'effectuent des opérations de précontrôle pour les vols à destination des États-Unis. L'ACSTA travaille en collaboration avec tous les intervenants pour que le calendrier de déploiement concorde avec la disponibilité des ressources dans les aéroports afin de répondre aux besoins actuels et futurs des aéroports.

Au 31 mars 2016, 13 des 45 projets ont été achevés et 16 sont en cours de réalisation. L'ACSTA est convaincue que le programme continuera d'avancer comme prévu afin d'être achevé en 2020.

CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS

Réalisations clés

Conformément aux exigences de TC, l'ACSTA doit contrôler les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Ces personnes comprennent le personnel de l'ACSTA, les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires. Les non-passagers sont contrôlés à l'aide du même matériel que celui utilisé pour contrôler les passagers.

Les sacs, les outils et les autres articles transportés par les non-passagers peuvent aussi être vérifiés à l'aide du matériel radioscopique ou de détection d'explosifs. En 2013, l'ACSTA a considérablement amélioré ses activités de CNP afin de respecter les exigences plus sévères de TC qui découlent des obligations internationales. En 2014-2015, l'ACSTA a peaufiné la réalisation

de ces activités de sorte à tenir compte des opérations et des configurations particulières des aéroports en améliorant un programme de contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aérodrome de certains aéroports.

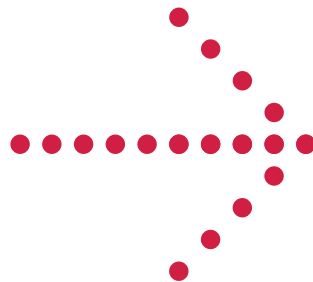
En 2015-2016, le programme de contrôle des véhicules a été élargi de sorte à augmenter la couverture aux

huit aéroports les plus occupés du Canada, ainsi qu'à d'autres aéroports. Cela a été réalisé au moyen de l'introduction de nouvelles technologies et de procédures de contrôle plus robustes, qui ont donné lieu à l'augmentation du nombre de non-passagers contrôlés. De même, les programmes de contrôle aux aéroports et aux aéronefs ont été améliorés de façon semblable, puis étendus aux aéroports à l'échelle du pays.

CARTE D'IDENTITÉ POUR LES ZONES RÉGLEMENTÉES

Réalisations clés

Lorsqu'il est devenu pleinement opérationnel en 2007, le programme de CIZR élaboré par l'ACSTA était le premier système aéroportuaire d'identification biométrique à double lecture (iris et empreintes digitales) au monde pour les non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports. En 2015-2016, l'ACSTA a investi dans l'amélioration de l'efficacité du système d'inscription à la CIZR, à déployer de nouveaux lecteurs biométriques portatifs et a ajouté trois aéroports au système de CIZR. L'ACSTA continuera de travailler avec les administrations aéroportuaires afin de fournir et de maintenir un système efficace, efficient et fiable de gestion des pièces d'identité biométriques à la grandeur du pays.



SERVICES GÉNÉRAUX

Plan d'action pour la réduction du déficit (PARD)

Dans le cadre du PARD, l'ACSTA a travaillé avec TC à l'élaboration de nouvelles propositions et a entrepris des réductions de coûts supplémentaires de 19,2 M\$ annuellement dans les dépenses de fonctionnement. En juillet 2015, le gouvernement du Canada a approuvé ces propositions qui, depuis, ont été pleinement mises en œuvre.

Ces réductions de coûts, combinées à la réduction annuelle précédente de 73,3 M\$, permettent de réaliser des économies totalisant 92,5 M\$ annuellement. Les réductions étaient axées sur les services généraux et le soutien administratif. Ces changements n'ont aucune incidence sur le mandat de sûreté de première ligne de l'ACSTA.

Planification de la continuité des activités

En 2015-2016, l'ACSTA a effectué l'examen de ses plans stratégiques de gestion des urgences et de continuité des activités. De plus, l'organisation a mené des exercices pour vérifier l'état

de préparation de ses systèmes et évaluer si elle était prête à intervenir lors de situations qui pourraient nuire à sa capacité d'assurer la prestation des services obligatoires.

Programme des relations avec les intervenants

En 2015-2016, l'ACSTA a continué de renforcer ses relations avec les principaux intervenants, comme les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et les associations respectives, grâce à un certain nombre d'initiatives. Par exemple, la haute direction de l'ACSTA a visité les huit aéroports les plus occupés du Canada et certains principaux aéroports. Les représentants des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens ont manifesté un soutien marqué à l'égard des aspects novateurs et collaboratifs du projet ACSTA Plus. Divers aspects du projet ACSTA Plus ont également été présentés aux intervenants du secteur lors de réunions nationales et internationales et ont été accueillis très favorablement.

Au cours de l'exercice 2015-2016, l'ACSTA a, à la demande de plusieurs partenaires fédéraux et internationaux, partagé son expertise en matière de formation des agents de contrôle et de mise en œuvre des exigences relatives au contrôle de sûreté du transport aérien, démontrant ainsi son expertise de pointe dans le domaine de la formation.

L'aide qu'a fournie l'ACSTA en matière de formation comprenait notamment la réponse aux demandes de matériel et de documents d'un tiers pour appuyer ses activités de planification d'acquisitions d'équipement de radioscopie et de surveillance vidéo; l'inscription d'employés d'un tiers à un cours Fondements des agents de contrôle de trois jours (sans certification), qui est habituellement offert aux employés internes de l'ACSTA et la visite d'un des conseillers en apprentissage et en rendement de l'ACSTA à l'administration centrale d'un tiers, pendant une journée, afin de fournir un aperçu des technologies du détecteur à main d'objets métalliques, du PDM et de l'appareil de radioscopie.

Formation

Il est primordial pour l'ACSTA de veiller à ce que les agents de contrôle soient correctement formés aux situations auxquelles ils feront face aux points de contrôle, afin que l'organisation soit en mesure de remplir son mandat. À cette fin, l'ACSTA travaille avec les fournisseurs de services de contrôle tout au long de l'année sur un certain nombre de programmes de formation destinés à plus de 8 000 membres certifiés du personnel de contrôle, dont les agents de contrôle, les superviseurs des opérations de contrôle de première ligne et les responsables de la formation.

L'ACSTA conçoit de la formation opportune, pertinente et spécialisée pour appuyer ses dix programmes de certification en élaborant des modules de formation en ligne, des modules d'apprentissage continu, des exercices en service, des formations dirigées par un instructeur, des exercices d'appoint, des exercices d'évaluation des compétences et des examens. En plus des cours de certification, l'ACSTA élabore de la formation pour les nouvelles procédures et technologies, les mises à niveau du matériel de contrôle, les essais et les projets pilotes.

Afin de veiller à ce que les membres de la direction des opérations de contrôle de première ligne possèdent les connaissances et les compétences nécessaires pour appuyer les agents de contrôle dans l'exercice de leurs fonctions, l'ACSTA élabore de la formation destinée aux superviseurs des opérations de contrôle de première ligne. En 2015-2016, le Programme d'orientation des superviseurs a été introduit, puis des volets supplémentaires ont été mis en œuvre partout au pays. Le programme comporte trois volets : la gestion des activités courantes au point de contrôle; l'intervention lors des situations qui surviennent et la résolution de ces dernières; et la supervision, la surveillance et la gestion du rendement.

L'ACSTA revoit régulièrement le matériel de formation existant afin de s'assurer qu'il prépare adéquatement les agents de contrôle à surmonter les défis de l'environnement dans lequel ils travaillent, et que son contenu n'est pas désuet.

Par exemple, les compétences en matière d'analyse d'images radioscopiques des agents de contrôle en poste ont été évaluées en 2015-2016. Les résultats de cette évaluation ont démontré le besoin de formation supplémentaire pour 2016-2017. En ce qui a trait aux agents de contrôle à rendement élevé, leurs compétences sont tout de même améliorées davantage pour veiller à ce qu'elles soient bien adaptées aux mises à jour opérationnelles.



Rendement

Efficacité					
Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.					
Efficience					
Mesure du rendement	Objectif	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	9,8 %	13,8 %	14,7 %	Le taux d'attrition des agents de contrôle résulte principalement de démissions en raison d'un décalage entre la fonction du poste d'agent de contrôle et le perfectionnement professionnel des candidats au poste, ainsi que du fait que des candidats au poste ne parviennent pas à satisfaire aux exigences minimales.
<p><i>Définition:</i> Le pourcentage d'agents de contrôle aux huit aéroports les plus occupés qui ont démissionné volontairement, qui sont décédés ou qui ont pris leur retraite. La méthode de calcul a été modifiée en 2014-2015 afin de mieux refléter le taux d'attrition des agents de contrôle à l'échelle nationale. La nouvelle méthode s'applique uniquement aux chiffres de 2014-2015 et des exercices ultérieurs; par conséquent, il faut tenir compte de ce fait lorsqu'on compare les résultats d'un exercice à l'autre.</p>					
Débit de traitement optimal au CPE	S.O.*	155	155	159	L'ACSTA a réalisé des gains d'efficience au niveau du processus de contrôle, ce qui a donné lieu à une augmentation du débit de traitement optimal au CPE.
<p><i>Définition:</i> Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie de contrôle aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés.</p> <p>* L'ACSTA n'a pas d'objectif de débit de traitement optimal, car il s'agit d'un indicateur de référence qui montre ce que l'ACSTA est capable d'accomplir dans des circonstances optimales lorsque la demande est suffisante.</p>					

Uniformité					
Mesure du rendement	Objectif	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Commentaires
Conformité au contrôle de sûreté	98,0 %	94,3 %	93,8 %	95,3 %	Une tendance positive et des améliorations à la conformité au contrôle de sûreté ont été observées chaque trimestre. L'ACSTA continuera de travailler avec les fournisseurs de services de contrôle afin d'obtenir des améliorations durables au cours de la prochaine année.
<i>Définition</i> : Résultats de l'évaluation, par les agents de rendement de l'ACSTA, de la conformité des agents de contrôle aux PNE sur le contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris la sûreté des passagers et le contrôle des bagages de cabine.					
Taux de succès du Programme national de formation et de certification (PNFC)	90,0 %	90,0 %	90,6 %	89,1 %	Le taux de succès du PNFC a diminué de 1,5 %, tombant légèrement en dessous de l'objectif, mais demeurant constant au taux enregistré lors des années précédentes.
<i>Définition</i> : Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies/nombre total de tentatives). Cette mesure du rendement combine les résultats de tous les cours de formation sur le CPE et le CBE.					

Dans l'intérêt du public

Mesure du rendement	Objectif	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0%	73,8%	74,1%	75,3%	Dans l'ensemble, la confiance dans le contrôle de sûreté poursuit sa montée et a dépassé l'objectif de 75 % en 2015-2016.
<p><i>Définition:</i> Pourcentage de passagers qui ont manifesté une grande confiance dans le contrôle de sûreté de l'ACSTA. Calculé à partir des résultats des sondages menés dans certains des aéroports les plus occupés. Une confiance élevée correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de 7) données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.</p>					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0%	82,0%	81,6%	82,9%	Le taux de satisfaction globale est resté stable au cours des trois dernières années.
<p><i>Définition:</i> Pourcentage de passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus occupés.</p>					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0%	80,3%	80,1%	81,1%	La satisfaction à l'égard de la vitesse de traitement s'est stabilisée après avoir été à la baisse depuis 2012-2013. Toutes les autres mesures de l'indice sont restées stables.
<p><i>Définition:</i> L'indice de satisfaction de la clientèle est une mesure de satisfaction qui comporte les critères suivants en matière de service à la clientèle: vitesse de traitement, courtoisie et respect, professionnalisme et aide offerte par les agents de contrôle. Les résultats sont fondés sur les données des sondages trimestriels effectués aux huit aéroports les plus occupés du Canada.</p>					

PRÉPARER L'AVENIR



AUGMENTATION DES VOLUMES DE PASSAGERS ET DU TEMPS D'ATTENTE

En 2010-2011, l'ACSTA a contrôlé environ 47,7 millions de passagers aux aéroports désignés. Vers la fin de 2016-2017, on prévoit que l'ACSTA contrôlera 59,7 millions de passagers. D'ici 2020-2021, on devrait atteindre un volume de passagers d'environ 66,2 millions. L'ACSTA et TC travaillent en étroite collaboration pour veiller à ce que les intérêts des voyageurs soient pris en compte dans cette tendance grandissante.

Le budget de 2010 a fourni un financement permanent à l'ACSTA, mais il ne tenait pas compte de l'augmentation du volume de passagers ou des taux de facturation des fournisseurs de

services de contrôle. Par conséquent, la capacité de l'ACSTA à acheter des heures de contrôle a diminué. Cette baisse du pouvoir d'achat a des répercussions sur le temps d'attente. En avril 2015, le gouvernement du Canada a accordé un financement supplémentaire pour un an à l'ACSTA, ce qui lui a permis d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente semblable à celui de 2014-2015, où environ 89 % des passagers sont contrôlés en 15 minutes ou moins en moyenne aux huit aéroports les plus occupés du Canada.

Se fondant sur l'analyse de rentabilité de l'année dernière, le gouvernement a, en mars 2016, accordé un financement

supplémentaire à l'ACSTA pour qu'elle continue d'atteindre en 2016-2017 un niveau de service semblable à celui de 2015-2016. Ces fonds sont uniquement alloués pour 2016-2017 et, en l'absence d'une stratégie de financement à long terme, les niveaux de référence de l'ACSTA seront ensuite ramenés aux niveaux établis dans le budget de 2010.

L'ACSTA travaillera avec TC à l'élaboration d'une stratégie de financement à long terme efficace du point de vue opérationnel afin de pallier les pressions liées aux temps d'attente.

TRANSFORMER L'EXPÉRIENCE CLIENT GRÂCE À DES INNOVATIONS CONCRÈTES

Le succès de l'ACSTA s'appuie en grande partie sur une culture de l'innovation et de l'amélioration continue, sur l'évaluation et la mise à l'essai de nouvelles technologies et de nouveaux

processus, et sur la réalisation d'essais dans les aéroports. L'ACSTA est maintenant en mesure de tirer parti des résultats concluants de récents projets pilotes et essais de modifications de

procédures et de matériel de contrôle axés sur le passager, et de les porter à l'avant-plan de ses opérations sous la forme du concept de contrôle ACSTA Plus.

ACSTA Plus repose essentiellement sur le remplacement de voies de contrôle standards par des voies de contrôle à rendement plus élevé. ACSTA Plus est le regroupement de configurations modulaires qui peuvent être intégrées à des ensembles « complets » ou « personnalisés » adaptables aux différents environnements aéroportuaires, selon la taille des points de contrôle, l'espace et le volume de passagers. L'objectif d'ACSTA Plus consiste à transformer l'expérience client grâce à des innovations concrètes sur le plan du processus de contrôle, tout en augmentant le débit des passagers et en améliorant l'efficacité de la sûreté. Les nouvelles installations à l'aéroport international de Calgary, dont l'ouverture est prévue à l'automne 2016, constituent la première occasion de démontrer dans son intégralité le concept de contrôle ACSTA Plus dans un point de contrôle tout nouveau, où tous les projets pilotes et les essais réussis sont regroupés en un seul lieu, soit un grand point de contrôle spacieux.

Atteindre une capacité de contrôle maximale par l'utilisation du matériel de contrôle actuellement déployé et de la superficie existante s'est avéré l'une des principales priorités des aéroports, surtout aux plus grands aéroports du Canada, dont l'aéroport Pearson

de Toronto, l'aéroport de Vancouver et l'aéroport de Calgary. À la suite de la présentation récente du concept de contrôle ACSTA Plus, les administrations aéroportuaires considèrent l'initiative comme un moyen d'accroître la capacité de contrôle et d'augmenter le débit des passagers — ce qui parviendrait à résoudre le problème des « engorgements ».

À ce titre, le déploiement du concept de contrôle ACSTA Plus représente une occasion unique pour l'ACSTA et les administrations aéroportuaires de collaborer dans la poursuite d'un objectif commun : améliorer l'expérience des passagers. L'ACSTA entend collaborer activement avec les administrations aéroportuaires pour revoir les caractéristiques des points de contrôle existants et envisager des modifications et des options de reconfiguration réalisables afin de déterminer les fonctionnalités d'ACSTA Plus qui peuvent être déployées. Au bout du compte, l'objectif de l'ACSTA est de permettre à tous les principaux aéroports de participer à l'initiative ACSTA Plus afin que le plus grand nombre de passagers possible puissent en tirer profit. Ces aéroports desservent environ 95 % de l'ensemble du trafic de passagers commerciaux au Canada.

Alors que la mise en œuvre de l'initiative ACSTA Plus commencera à se stabiliser dans environ cinq ans, la majorité du matériel de CPE existant de l'ACSTA (p. ex., les appareils de radioscopie, les SC et les PDM) atteindront la fin de leur vie utile et devront être remplacés. Cette réalité servira de force motrice pour aider l'ACSTA à se préparer à l'avenir et à introduire la prochaine génération de matériel de CPE.

Les progrès envisagés quant aux technologies et aux processus de contrôle constituent une possibilité de transformer le processus de contrôle en améliorant davantage l'expérience des passagers — tel qu'en éliminant le besoin de retirer ses effets personnels avant le contrôle — tout en maintenant ou en améliorant l'efficacité du contrôle. Étant donné que l'on s'attend à ce que ces modifications aux processus soient de nature évolutive plutôt que révolutionnaire, l'ACSTA sera en mesure de faire des investissements à long terme en intégrant la prochaine génération de matériel et de processus de contrôle aux voies de contrôle ACSTA Plus, en partenariat avec les administrations aéroportuaires et en collaborant avec TC et les intervenants gouvernementaux.

RENOUVELLEMENT DES ENTENTES SUR LES SERVICES DE CONTRÔLE AUX AÉROPORTS (ESCA)

L'ACSTA est exploitée selon un modèle de prestation de services par des tiers. Elle réalise son mandat en octroyant par contrat la prestation des services de contrôle à des fournisseurs de services de contrôle privés. Ces fournisseurs de services de contrôle ont la responsabilité d'embaucher le

personnel de contrôle et d'effectuer les activités de contrôle dans les aéroports désignés du Canada.

La première période de cinq ans des ESCA de l'ACSTA parviendra à échéance le 31 mars 2017. À la suite d'une analyse des options de

renouvellement et selon les réussites opérationnelles du modèle de prestation de services actuel, l'ACSTA a décidé de renouveler les quatre ESCA pour une période additionnelle de cinq ans, qui débutera le 1^{er} avril 2017.

Le renouvellement des ententes prévoit une réduction équilibrée des coûts entre les régions, ainsi que les avantages suivants:

Sûreté

- Représente un important investissement dans l'amélioration de l'efficacité des fournisseurs de services de contrôle en offrant plus de formation aux agents de contrôle et en améliorant cette dernière, ainsi qu'en assurant la présence accrue de superviseurs des fournisseurs de services de contrôle à certains aéroports;
- Établit un équilibre entre les modèles de prestation de services de chaque région en ce qui a trait à la formation et au personnel de supervision, sans pour autant imposer un modèle;
- Offre une certaine souplesse dans la manière dont le fournisseur de services de contrôle assure la prestation des services par région et par aéroport.

Optimisation des ressources

- Donne lieu à une réduction globale du coût des ESCA;
- Confirme l'engagement continu de l'ACSTA à démontrer aux Canadiens qu'elle optimise ses ressources;
- Représente l'occasion de réaliser un réinvestissement important des économies dans des heures de contrôle supplémentaires à certains aéroports, en fonction des priorités;
- Indique les coûts futurs prévus.

RECOUVREMENT DES COÛTS

À l'automne 2014, l'ACSTA a, avec l'appui de TC, conclu une entente concernant l'essai de voies de contrôle supplémentaires avec la GTAA, qui a permis à cette dernière d'acheter des services de contrôle supplémentaires. La GTAA a manifesté son désir de continuer d'acheter des services de contrôle supplémentaires après le 31 mars 2016. En 2016, TC a indiqué

qu'il appuyait la prolongation de l'essai jusqu'en mars 2017. L'ACSTA continuera de travailler avec TC et la GTAA pour peaufiner le cadre de recouvrement des coûts.

Le 28 juillet 2015, le gouvernement du Canada a annoncé l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement permettant aux aéroports qui n'ont pas accès aux services de contrôle de sûreté de

l'ACSTA, d'y accéder selon le principe de recouvrement des coûts. Le nouveau règlement permet aux petits aéroports non désignés d'investir dans les services de contrôle afin d'offrir aux passagers des vols de correspondance aux grands aéroports tout en améliorant la sûreté du système de transport aérien au Canada. L'ACSTA continue de travailler avec TC et les aéroports concernés à la création d'une solution possible.

CNP AMÉLIORÉ

Le budget de 2014 octroyait un financement sur trois ans pour le programme de CNP amélioré de l'ACSTA, en vue de satisfaire aux exigences de TC. L'ACSTA travaille de près avec TC et les intervenants à renforcer les résultats positifs qu'elle a obtenus à l'égard du programme

au cours des deux dernières années. L'organisation tirera pleinement parti de l'expérience qu'elle a acquise afin de veiller à ce que la mise en œuvre continue du programme de CNP amélioré demeure efficace et efficiente. Étant donné que l'enveloppe de financement du CNP amélioré prendra

fin après 2016-2017, l'ACSTA attend de recevoir des instructions supplémentaires du gouvernement du Canada quant à la manière de procéder sur cette question.

GOUVERNANCE DE L'ORGANISATION



Au 31 mars 2016, le CA de l'ACSTA comprenait:⁴

Lloyd McCoomb, président

Paul Benoit (nommé par le Conseil des aéroports du Canada)

Melissa Coulson

Jean-Marc Dufour

Patricia Kennedy (nommée par l'Association du transport aérien du Canada)

Dora Koop

William Restall (nommé par le Conseil des aéroports du Canada)

Allan Rowe (nommé par le Conseil national des lignes aériennes du Canada)

Raf Souccar

Peter Wallis

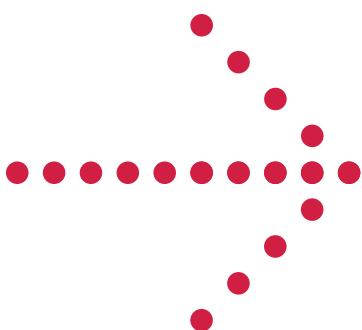
Lisez les biographies des membres du CA *ici*. Patricia Kennedy a été nommée au CA le 26 mars 2015 pour un mandat de trois ans, en remplacement de William Deluce. Raf Souccar a été nommé au CA le 18 juin 2015 pour un mandat de trois ans, en remplacement de Gene McLean.

L'ACSTA rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports et elle est régie par un Conseil d'administration de 11 membres, nommés par le gouverneur en conseil. Deux des administrateurs sont nommés par l'industrie du transport aérien, et deux par l'industrie aéroportuaire.

Le CA a de nombreuses responsabilités permanentes, y compris ce qui suit:

- rédiger, modifier ou abroger les règlements administratifs (*Loi sur la gestion des finances publiques*, art.114);
- approuver le plan d'entreprise de l'ACSTA aux fins de recommandation au ministre;
- surveiller le rendement organisationnel;
- approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement (*Loi sur l'ACSTA*, art.17);
- s'assurer que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- examiner et approuver le plan de relève de la direction à l'intention de la haute direction;
- veiller à ce que l'organisation remplisse son mandat;
- déterminer l'orientation stratégique de l'organisation par l'entremise de son plan d'entreprise, et protéger les ressources de l'organisation en approuvant les rapports annuels, les budgets de fonctionnement et d'investissement et les nouvelles propositions de projets d'importance.

⁴ Il y a un poste vacant au sein du CA. L'ACSTA et TC collaborent étroitement au processus de nomination.



En 2015-2016, le CA a continué de superviser l'orientation stratégique de l'ACSTA en surveillant le rendement opérationnel et financier de l'organisation et la conformité à son plan d'entreprise, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le CA a fourni une orientation à la haute direction de l'ACSTA relativement aux principaux risques auxquels l'organisation fait face, et a exercé une surveillance active des pratiques de gouvernance de l'ACSTA.

Le CA a également surveillé les activités de programme clés, y compris plusieurs initiatives d'amélioration continue visant à promouvoir un contrôle des passagers efficient et efficace. Le CA a continué de superviser le programme de recapitalisation du CBE sur dix ans de l'ACSTA, avec la collaboration de TC, de même que la mise en place du programme de CNP amélioré.

Trois comités permanents aident le CA à s'acquitter de ses responsabilités: le *Comité d'audit*, le *Comité de la gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite* et le *Comité de stratégie*.



RÉMUNÉRATION ET PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CA

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité journalière aux administrateurs et au président, dont le montant est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'ACSTA rembourse les frais raisonnables engagés par les membres, notamment pour les déplacements, l'hébergement et les repas, dans le cadre de leurs fonctions. Ces frais sont affichés chaque trimestre sur le site Web de l'ACSTA.

Membre du CA	Honoraires (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
Lloyd McCoomb (président) ¹	10 800 \$	19 740 \$	30 540 \$
Paul Benoit	5 400 \$	8 385 \$	13 785 \$
Melissa Coulson	5 400 \$	8 132 \$	13 532 \$
Jean-Marc Dufour	5 400 \$	9 165 \$	14 565 \$
Patricia Kennedy	5 483 \$ ⁸	12 675 \$	18 158 \$
Dora Koop ²	5 400 \$	12 675 \$	18 075 \$
William Restall	5 400 \$	12 870 \$	18 270 \$
Allan Rowe ³	5 400 \$	11 895 \$	17 295 \$
Raf Souccar ⁵	4 237 \$	9 555 \$	13 792 \$
Peter Wallis ⁴	5 400 \$	10 335 \$	15 735 \$
Joanne Whittle ⁶	1 350 \$	1 755 \$	3 105 \$
TOTAL	59 670 \$	117 182 \$	176 852 \$

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 176 852 \$ en 2015-2016 comparativement à 167 014 \$ en 2014-2015.

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CA ET DES COMITÉS

La présence aux réunions du CA et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou du comité.

Membre du Conseil	Réunions du Conseil	Réunions des comités		
		Gouvernance, ressources humaines et régime de retraite (GRHRR)	Audit	Stratégie
Lloyd McCoomb (président) ¹	10/11	4/4	7/7	6/6
Paul Benoit	10/11	3/4	3/3 ⁷	4/6
Melissa Coulson	10/11	-	7/7	1/1 ⁷
Jean-Marc Dufour	11/11	4/4	3/3 ⁷	2/2 ⁷
Patricia Kennedy	11/11	2/2 ⁷	7/7	6/6
Dora Koop ²	11/11	4/4	7/7	2/2 ⁷
William Restall	11/11	4/4	5/5 ⁷	6/6
Allan Rowe ³	11/11	-	7/7	6/6
Raf Souccar ⁵	9/9	2/2	4/4 ⁷	5/5
Peter Wallis ⁴	11/11	-	7/7	6/6
Joanne Whittle ⁶	2/2	1/1	-	-

¹ Membre d'office de tous les comités du CA

² Présidente du Comité de la GRHRR

³ Président du Comité d'audit

⁴ Président du Comité de stratégie

⁵ Son mandat a débuté le 18 juin 2015, participation totale par la suite

⁶ Son mandat a pris fin le 30 juin 2015

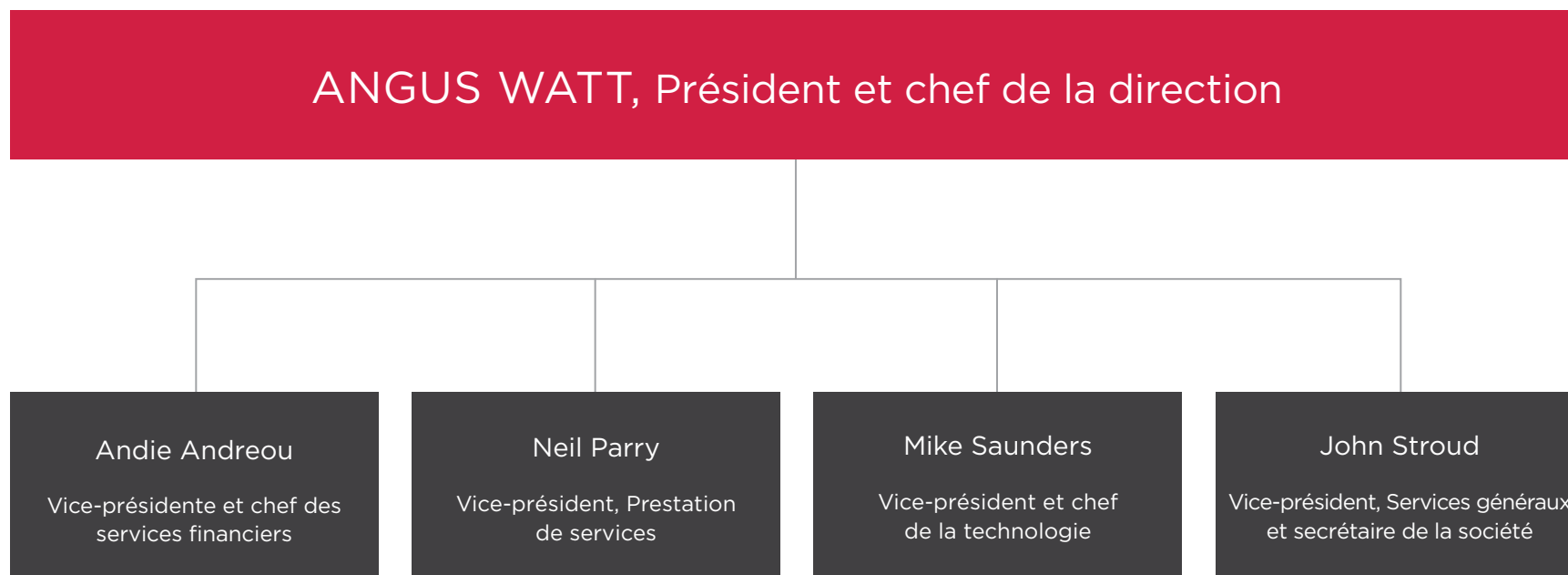
⁷ L'administrateur a participé à la réunion ou téléconférence supplémentaire du Conseil d'administration

ou du comité liée au travail, et s'y est préparé en conséquence, au-delà de ses responsabilités permanentes à titre de membre du comité. L'administrateur pouvait participer en tant qu'observateur.

⁸ Une partie de ces dépenses, soit 83 \$, fait partie de l'exercice précédent

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION DE L'ACSTA

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



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

DIVULGATION



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

Chaque jour, l'ACSTA s'efforce d'offrir la meilleure expérience possible aux centaines de milliers de passagers qui sont contrôlés à ses points de contrôle. Le fait de les servir dans la langue officielle de leur choix constitue non seulement une obligation aux termes de la *Loi sur les langues officielles*, mais aussi une composante clé de l'excellence en matière de service à la clientèle. À ce titre, l'ACSTA est déterminée à travailler dans les deux langues officielles dans les aéroports désignés bilingues et ses bureaux administratifs.

L'engagement d'offrir des services bilingues aux points de contrôle se manifeste dans tous les aspects du modèle de prestation de services de l'ACSTA – de la passation des contrats à la formation, en passant par la mesure du rendement. Les fournisseurs de services de contrôle doivent veiller à ce que suffisamment de personnel bilingue soit en poste afin d'offrir un service de qualité autant en anglais qu'en français. Lors de leur formation,

les agents de contrôle apprennent en quoi consistent la *Loi sur les langues officielles*, l'offre active de services et l'obligation de servir les passagers dans la langue officielle de leur choix tout au long du processus de contrôle. Ils sont également informés des conséquences découlant du non-respect de ces exigences. Afin de confirmer que ces obligations sont respectées, l'ACSTA effectue des observations régulières aux points de contrôle.

Soucieuse d'améliorer constamment ses services, l'ACSTA réalise des sondages trimestriels auprès des passagers dans tout le pays afin de vérifier s'ils ont été servis dans la langue de leur choix. Les résultats des sondages, ainsi que les plaintes et les rapports d'évaluation de la conformité, sont analysés et utilisés pour améliorer le rendement des services de contrôle de première ligne.

En 2015-2016, l'ACSTA a collaboré avec le Commissariat aux langues officielles (CLO) lorsqu'il a effectué une vérification des services aux voyageurs qu'offre l'organisation aux points de contrôle. Le rapport du CLO

et les recommandations connexes sont prévus pour le début de l'exercice 2016-2017 et seront examinés par l'organisation dans le but d'améliorer son cadre en matière de langues officielles et la prestation de ses services.

L'ACSTA a également réalisé son évaluation décennale de la demande de services dans les deux langues officielles aux points de contrôle. Les résultats visent à assurer que l'ACSTA continue de fournir des services de contrôle aux passagers dans les deux langues officielles aux aéroports où il y a une demande suffisante.

L'ACSTA maintient également son engagement à promouvoir un milieu de travail bilingue. Comme cela a été le cas lors des années antérieures, l'ACSTA a tenu diverses activités en 2015-2016 pour souligner Les Rendez-vous de la Francophonie, la Journée internationale de la Francophonie et la Journée de la dualité linguistique. De plus, en octobre 2015, l'organisation a effectué un sondage auprès des employés dans l'ensemble du pays afin d'évaluer la capacité de l'ACSTA à assurer un milieu de travail propice à l'utilisation des deux langues

officielles. Les résultats démontrent que, depuis le dernier sondage en 2012, les employés francophones se sentent plus libres de communiquer en français avec leur superviseur. Presque tous les employés francophones ont également indiqué que le matériel et les outils de travail mis à leur disposition dans le cadre de leurs fonctions sont disponibles dans la langue officielle de leur choix.

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

En 2011, le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) a effectué une vérification des pratiques de l'ACSTA concernant la gestion des renseignements personnels et certaines technologies de contrôle. En réponse, l'ACSTA a mis en œuvre les 12 recommandations du CPVP.

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

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

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

Du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016, l'ACSTA a reçu 27 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les cinq demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a traité 32 demandes. De ce nombre, 25 ont été réglées au cours de l'exercice et sept ont été reportées à l'exercice 2016-2017.

De plus, du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016, l'ACSTA a reçu 15 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* provenant d'autres ministères fédéraux (concernant des renseignements sur l'ACSTA qui figuraient dans les dossiers qu'ils examinaient). Quatorze demandes

ont été réglées au cours de l'exercice et une demande a été reportée à l'exercice 2016-2017.

En outre, l'ACSTA a reçu huit demandes informelles d'accès à l'information pour 10 dossiers qui ont été publiés auparavant.

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

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

L'ACSTA produit et transmet un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. Afin de faciliter la détermination et l'élimination des obstacles à l'équité en matière d'emploi, l'ACSTA met actuellement à jour son plan triennal d'équité en matière d'emploi. En raison du réaménagement des effectifs, les travaux relatifs à ce plan ont été reportés en 2015-2016 et reprendront en 2016-2017.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

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

Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles

L'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (LPPFDAR), qui s'inscrit dans le cadre de l'engagement permanent du gouvernement du Canada à élaborer et à maintenir une culture d'intégrité dans l'ensemble de la fonction publique fédérale. L'ACSTA s'efforce de promouvoir un milieu de travail où les droits individuels sont respectés et où l'intégrité personnelle n'est pas compromise.

L'ACSTA fait rapport annuellement au Bureau du dirigeant principal des ressources humaines sur les activités concernant les divulgations faites en vertu de la LPPFDAR au sein de l'organisation, ainsi que sur toute activité de sensibilisation entreprise au cours de l'année pour informer les employés à propos de la LPPFDAR et des mécanismes à leur disposition pour divulguer des actes répréhensibles. En 2015-2016, l'ACSTA n'a pas reçu de rapport d'actes répréhensibles, de demandes ou de divulgations en vertu de la LPPFDAR.

RAPPORT DE GESTION

**POUR L'EXERCICE CLOS
LE 31 MARS 2016**



Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2016. Il devrait être lu en parallèle avec les états financiers annuels audités de l'ACSTA et les notes complémentaires pour l'exercice clos le 31 mars 2016, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et à jour au 9 juin 2016, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

Les lecteurs sont avisés que le présent rapport renferme des informations et des déclarations de nature prospective. Ces déclarations prospectives contiennent de l'information au sujet de ce qui est anticipé, attendu ou prévu par l'ACSTA. Elles comportent des risques connus et inconnus, des incertitudes et divers facteurs pouvant faire en sorte que les résultats et le

rendement réels de l'ACSTA diffèrent de manière significative des résultats ou du rendement futurs exprimés ou sous-entendus dans les informations prospectives en question.

Caractère significatif

La direction détermine les informations qu'elle présentera dans ce rapport en s'appuyant sur le concept de caractère significatif. Des informations sont

jugées significatives par la direction s'il est vraisemblable que leur omission ou une anomalie les concernant, évaluée par rapport aux circonstances particulières, puisse influencer sur les décisions économiques prises par les parties intéressées de l'ACSTA.

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

La croissance économique mondiale a régressé, passant de 3,4 % en 2014 à un taux estimé de 3,1 % en 2015. Elle devrait régresser à 3,0 % en 2016 avant de remonter à 3,4 % en 2017 et à 3,6 % en 2018. Le taux de croissance de l'économie canadienne a atteint 1,2 % en 2015 et devrait remonter à 1,7 % en 2016 et à 2,3 % en 2017. On s'attend à ce que cette croissance économique ralentisse à 2,0 % en 2018.¹

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

La croissance économique s'accompagne généralement d'une augmentation du trafic voyageur. D'après de récentes projections, le nombre de passagers embarqués aux aéroports

canadiens augmentera de 3,0 %² en 2016 par rapport à 2015, et il devrait augmenter chaque année au cours des cinq années à venir.

Les prévisions du nombre de passagers s'appuient sur une croissance annuelle moyenne à l'échelle nationale. Toutefois, la croissance n'est pas la même dans tous les aéroports. Les fluctuations du nombre de passagers s'observent en grande partie dans certaines régions ou certains aéroports, sans beaucoup de préavis, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Pour l'ACSTA, toute variation du nombre de passagers peut souvent se traduire par une demande accrue ou immédiate du nombre d'heures de contrôle et une augmentation de ses charges d'exploitation. Pour faire face aux fluctuations éventuelles du nombre de passagers, l'ACSTA suit de près le

nombre d'heures de contrôle achetées dans chaque aéroport. Elle collabore aussi étroitement avec ses partenaires du secteur à régler des questions d'ordre opérationnel, comme les horaires des vols, l'espace disponible et les caractéristiques d'arrivée des passagers, afin de contribuer à trouver une solution à tout problème potentiel lié à un afflux important de passagers.

En plus de l'augmentation du nombre de passagers, les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle continueront d'augmenter chaque année pendant toute la période restante des ESCA, qui viennent à échéance le 31 mars 2017, et pendant la période de leur renouvellement de cinq ans. Cela intensifie les pressions sur le budget des heures de contrôle de l'ACSTA.

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2016.

² SNC Lavalin Inc. *Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*, mars 2016

RISQUE DE CHANGE

Le dollar canadien a continué de fléchir en 2015-2016, le taux de change moyen entre les dollars canadien et américain étant de 1,31¹ pour l'exercice terminé le 31 mars 2016, comparé à 1,14¹ pour l'exercice terminé le 31 mars 2015. De plus, les prévisions économiques laissent entrevoir que le taux courant

se maintiendra au même niveau en 2016-2017 et pour les années à venir.

L'ACSTA est exposée au risque de change, étant donné qu'elle planifie acheter un volume important de matériel et de services de fournisseurs des États-Unis au cours des prochaines années. Si le dollar canadien devait s'affaiblir davantage, le

coût des transactions effectuées en dollar américain pourrait excéder les montants budgétés. L'ACSTA continue de surveiller les fluctuations du taux de change entre les dollars canadien et américain afin d'en évaluer l'incidence sur ses besoins de fonds et y répondre.

FINANCEMENT PUBLIC

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

Depuis 2009, l'ACSTA a fait l'objet de plusieurs examens fonctionnels et organisationnels obligatoires. En 2011-2012, dans le cadre de l'examen du Plan d'action pour la réduction du déficit (PARD), l'ACSTA a soumis des propositions d'économies. Le gouvernement a approuvé la majorité de ces propositions, qui ont produit des

économies annuelles de 32,1 M\$ à partir de 2013-2014. En 2014-2015, l'ACSTA a collaboré avec Transports Canada à de nouvelles propositions visant à réaliser les économies révisées de 51,3 M\$ qu'elle s'était engagée à réaliser (soit 10 % des dépenses examinées). En juillet 2015, le gouvernement a autorisé l'ACSTA à mettre ces propositions en œuvre, notamment un réaménagement de ses effectifs. Les propositions ont depuis lors été mises en œuvre avec des économies de 12,6 M\$ en 2015-2016. Annualisées, les économies seront de 19,2 M\$ à compter de l'exercice 2016-2017. L'ACSTA aura généré des économies annuelles totales de 92,4 M\$ à la suite des divers examens.

Le financement accordé à l'ACSTA ne reflète pas complètement l'augmentation du volume de passagers ou des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle. Par conséquent, sans du financement supplémentaire, l'ACSTA ne sera pas en mesure de maintenir le niveau de service qu'elle avait atteint dans les années antérieures, en dépit des gains significatifs en efficacité réalisés au chapitre du contrôle. Pour 2015-2016, l'ACSTA a reçu des fonds additionnels pour l'aider à atteindre la cible de niveau de service relatif au temps d'attente qui est de 85 % des passagers contrôlés en 15 minutes ou moins aux huit aéroports les plus occupés du Canada. L'ACSTA a dépassé

¹ Banque du Canada, *Moyennes mensuelles des taux de change – dix dernières années*

cette cible, ayant offert un niveau de service d'environ 89 %. En mars 2016, le gouvernement du Canada a accordé un financement supplémentaire à l'ACSTA pour qu'elle continue d'atteindre en 2016-2017 un niveau de service semblable à celui de 2015-2016.

Dans le budget de 2014, l'ACSTA a reçu des fonds additionnels pour la période triennale de 2014-2015 à 2016-2017, pour la mise en application du programme de contrôle des non-passagers (CNP) amélioré. L'ACSTA a atteint l'ensemble de ses objectifs jusqu'à présent au regard de ce programme.

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

CONTRÔLES INTERNES

Il incombe à la direction d'établir et de maintenir un système de contrôle interne sur l'information financière. Le programme de certification de l'ACSTA relatif aux contrôles internes, qui comporte une évaluation périodique de la conception et de l'efficacité des principaux contrôles internes exercés sur l'information financière, fait partie intégrante de cette responsabilité. Ce programme repose sur le cadre publié par le Committee of Sponsoring

Organizations of the Treadway Commission et sur la directive intitulée *Régime de certification et de contrôle interne pour les sociétés d'État* publiée par le SCT.

L'évaluation fournit régulièrement à la direction des observations sur l'état des contrôles internes. La direction définit ensuite des plans d'action pour tirer parti de toutes les possibilités d'amélioration recensées. Le Conseil

d'administration de l'ACSTA reçoit des comptes rendus sur les mesures prises par la direction en vue d'améliorer les contrôles internes, et surveille la progression de la mise en œuvre des plans d'action de la direction.

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

La présente partie du rapport décrit les écarts importants constatés à l'état du résultat global de l'exercice 2015-2016 par rapport à 2014-2015.

Points saillants financiers - État du résultat global (en milliers de dollars canadiens)	2015-2016	2014-2015	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	442 348 \$	404 650 \$	37 698 \$	9,3%
Exploitation et entretien du matériel	42 790	46 942	(4 152)	(8,8%)
Soutien des programmes et services généraux	81 834	77 191	4 643	6,0%
Amortissement	54 084	54 465	(381)	(0,7%)
Total des charges	621 056 \$	583 248 \$	37 808 \$	6,5%
Autres charges	3 114	1 582	1 532	96,8%
Performance financière avant les revenus et le financement public	624 170 \$	584 830 \$	39 340 \$	6,7%
Revenus	4 741	1 474	3 267	221,6%
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	556 407 \$	542 942 \$	13 465 \$	2,5%
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	55 504	55 029	475	0,9%
Total du financement public	611 911 \$	597 971 \$	13 940 \$	2,3%
Performance financière	(7 518) \$	14 615 \$	(22 133) \$	(151,4%)
Autres éléments du résultat global	(5 060) \$	(14 373) \$	(9 313) \$	(64,8%)
Résultat global total	(12 578) \$	242 \$	(12 820) \$	NS

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par type de charge dans le tableau ci-haut, conformément à la note complémentaire 11 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2016.

NS - non significatif

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA. De fait, ils constituent approximativement 76,8 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2015-2016. Il s'agit de paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle ainsi que pour la formation et les besoins d'apprentissage qui s'imposent périodiquement pour les agents. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend du nombre de passagers ainsi que des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant des menaces évolutives

et des incidents de sûreté qui surviennent. Des changements à la réglementation entraînent souvent des changements aux procédures ou exigences de contrôle de l'ACSTA.

Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux ESCA conclues par l'ACSTA. Les ententes contiennent également un programme en vertu duquel des primes de rendement sont versées aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement qui y sont précisés.

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 37,7 M\$ (9,3 %) en 2015-2016. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre plus élevé d'heures de contrôle achetées pour tous les programmes à un coût différentiel total approximatif de 24,0 M\$, jumelé à l'augmentation du taux annuel de facturation prévue aux contrats à un coût différentiel total d'environ 11,0 M\$.

L'augmentation des heures de contrôle achetées est principalement attribuable à la mise en œuvre continue du contrôle des véhicules aux aéroports

du Canada sur lesquels pèsent les risques les plus élevés. Cette mise en œuvre, commencée en novembre 2014 dans le cadre du programme de CNP amélioré, a nécessité l'embauche d'agents de contrôle additionnels en prévision de la mise en œuvre complète du programme en 2016-2017. Pour conserver leurs qualifications, les nouveaux agents de contrôle ont été déployés aux points de CPE en attendant que les installations permanentes de contrôle des véhicules soient prêtes. L'augmentation des heures dévolues au CPE a permis à l'ACSTA de répartir son budget de contrôle de manière plus efficace sur l'exercice et de dépasser sa cible du niveau de service relatif au temps d'attente en dépit du nombre de passagers plus élevé que prévu. L'augmentation restante est attribuable à l'achat d'heures de contrôle additionnelles dans le cadre de l'entente d'essai avec la GTAA et pour le soutien à la transition au système de CBE à trois niveaux à certains aéroports.

Exploitation et entretien du matériel

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

Les charges d'exploitation et d'entretien du matériel ont diminué de 4,2 M\$ (8,8 %) en 2015-2016. La diminution s'explique principalement par la fin des ententes de financement des services d'entretien et de soutien des convoyeurs aux huit aéroports les plus occupés du Canada, effective le 1^{er} octobre 2015 dans le cadre du PARD. Elle s'explique également par l'internalisation des services d'entretien du matériel du SSCE et la diminution des besoins de formation pour les fournisseurs de services d'entretien suivant le plan de déploiement des immobilisations de l'ACSTA. Ces diminutions sont en partie compensées par l'augmentation des coûts liés aux contrats d'entretien du matériel libellés

en dollars américains en raison de l'affaiblissement du dollar canadien par rapport à 2014-2015.

Soutien des programmes et services généraux

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

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont augmenté de 4,6 M\$ (6,0 %) en 2015-2016. L'augmentation est principalement due à la hausse des frais relatifs aux employés associés aux régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA, hausse qui s'explique par une diminution de 75 points de base du taux d'actualisation d'une année à l'autre utilisé pour calculer le coût des services courants. L'augmentation est aussi associée aux autres coûts administratifs, notamment les services professionnels reçus en appui

aux activités générales de l'ACSTA. Ces augmentations ont été en partie compensées par une baisse des coûts associée au nombre de postes dotés qui a diminué, largement attribuable au PARD.

Autres charges

Les autres charges comprennent la perte de change, la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles, la perte de valeur d'immobilisations corporelles, la perte sur cession d'immobilisations corporelles et les coûts financiers.

Les autres charges ont augmenté de 1,5 M\$ (96,8 %) en 2015-2016. L'augmentation est surtout due aux pertes de change plus élevées associées aux opérations libellées en dollars américains, ainsi qu'à la hausse des radiations, des pertes de valeur et des pertes subies à la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles découlant des décisions opérationnelles de la direction d'interrompre l'utilisation de certains actifs.

Revenus

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

Les revenus ont augmenté de 3,3 M\$ (221,6 %) en 2015-2016. La majorité de cette augmentation est attribuable aux services de contrôle supplémentaires qui ont été fournis pendant tout l'exercice dans le cadre de l'entente d'essai avec la GTAA, qui a commencé en octobre 2014.

Financement public

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

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 13,5 M\$ (2,5 %) en 2015-2016.

Cette augmentation est attribuable surtout à la hausse des dépenses rattachées aux services de contrôle et des autres coûts connexes, et des coûts de soutien de programme et services généraux, exposée plus haut. Cette augmentation est partiellement compensée par une baisse des coûts d'exploitation et d'entretien du matériel et une hausse des revenus, exposée plus haut, ainsi qu'une baisse des paiements au titre du déficit de solvabilité du régime de retraite enregistré.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 0,5 M\$ (0,9 %) en 2015-2016. L'augmentation s'explique par la hausse des radiations, les pertes de valeur et les pertes liées aux immobilisations corporelles et incorporelles, en partie compensée par une baisse de l'amortissement.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués de pertes actuelles nettes associées aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. La diminution est due à la constatation d'une perte de réévaluation de 11,8 M\$ en raison du taux de rendement des actifs des régimes plus bas que celui posé en hypothèse par l'ACSTA. Cette diminution a été en partie compensée par un gain de réévaluation de 6,7 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies à cause de l'effet net d'une diminution de 50 points de base du taux d'augmentation à long terme des salaires et une diminution de 25 points de base du taux d'actualisation depuis le 31 mars 2015.

En 2014-2015, un gain de réévaluation de 14,0 M\$ a été comptabilisé due à un taux de rendement des actifs des régimes plus élevé que le taux qui avait été posé en hypothèse par l'ACSTA. Pour ce même exercice, une perte de réévaluation de 28,4 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies causée par une diminution de 75 points de base du taux d'actualisation depuis le 31 mars 2014 a été comptabilisée.

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

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

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

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

Liquidités et ressources en capital (en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2016	31 mars 2015	Écart \$
Trésorerie	11 227 \$	7 981 \$	3 246 \$
Clients et autres débiteurs	88 039	94 297	(6 258)
Fournisseurs et autres créditeurs	98 356	100 443	(2 087)
Partie courante des provisions	711	335	376
Retenues sur contrats de construction	199	-	199
Déficit de transfert des avantages du personnel	-	1 500	(1 500)

La trésorerie a augmenté de 3,2 M\$ en raison surtout du moment auquel les paiements aux fournisseurs pour l'achat de biens et de services ont été effectué. Les clients et autres débiteurs ont diminué de 6,3 M\$ principalement en raison de la baisse du montant des crédits parlementaires dus à l'ACSTA à la clôture de l'exercice, partiellement compensée par une augmentation des débiteurs relatifs aux services de contrôle supplémentaires. Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 2,1 M\$ à cause du nombre moins élevé, par rapport à l'an dernier, de factures à payer pour l'achat d'immobilisations et les services de contrôle.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

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

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 74,5 % du total de l'actif au 31 mars 2016. En 2015-2016, les dépenses en immobilisations pour le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE ont totalisé 98,9 M\$ et sont résumées ci-après.

Acquisitions d'immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	2015-2016	2014-2015	Écart \$
Matériel lié aux SDE	89 551 \$	69 583 \$	19 968 \$
Matériel non lié aux SDE ¹	9 365	7 269	2 096
Total des acquisitions d'immobilisations	98 916 \$	76 852 \$	22 064 \$

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

Les dépenses en immobilisations au titre du matériel lié aux SDE englobent les coûts associés aux projets suivants :

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Déploiement en continu du système de CBE à trois niveaux doté de la technologie de tomodensitométrie (TDM) dans les aéroports les plus occupés du Canada en appui au programme de recapitalisation du CBE. • Achat et mise en place d'un réseau destiné au matériel de TDM de | <p>l'ACSTA visant à améliorer le rendement et les moyens de contrôle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place continue du matériel de détection de traces d'explosifs suivant le cadre de gestion du cycle de vie. • Achat de matériel de SDE pour les installations permanentes de contrôle | <p>des véhicules en appui au programme de CNP amélioré.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lancement de la mise en œuvre de points de contrôle ACSTA Plus à l'aéroport international de Calgary. Des dépenses importantes pour le programme ACSTA Plus devraient être engagées dans les années qui viennent. |
|--|---|---|

Les dépenses en immobilisations au titre du matériel non lié aux SDE englobent les coûts des projets suivants :

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Achat et mise en place de l'infrastructure de réseau et de systèmes dans | <p>le cadre du programme de CNP amélioré.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Gestion du cycle de vie du matériel de CIZR et de l'infrastructure de réseau informatique. |
|--|---|--|

AVANTAGES DU PERSONNEL

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

Avantages du personnel (en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2016	31 mars 2015	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	4 424 \$	12 155 \$	(7 731) \$
Passif au titre des avantages du personnel	(25 369)	(21 745)	(3 624)
Passif net au titre des avantages du personnel	(20 945) \$	(9 590) \$	(11 355) \$

Au 31 mars 2016, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position nette de capitalisation pour le RRE et le RRS de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actualisée du passif au titre des prestations définies constituées dans le cadre de l'ARPD.

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

La diminution de l'actif de 7,7 M\$ est attribuable à une perte de réévaluation de 4,0 M\$ du RRE et du RRS de l'ACSTA et des coûts additionnels des prestations courantes sans effet sur la trésorerie de 3,7 M\$. L'augmentation de l'obligation de 3,6 M\$ est attribuable aux coûts des prestations courantes sans effet sur la trésorerie de 2,6 M\$ et à une perte de réévaluation de 1,0 M\$ au titre des services courants hors trésorerie de l'ARPD de l'ACSTA.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

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

CHARGES D'EXPLOITATION

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

Rapprochement de la performance financière et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation			
(en milliers de dollars canadiens)	2015-2016	2014-2015	Écart \$
Performance financière avant les revenus et le financement public	624 170 \$	584 830 \$	39 340 \$
Revenus	(4 741)	(1 474)	(3 267)
Performance financière avant le financement public	619 429	583 356	36 073
Charges sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(54 084)	(54 465)	381
Charges au titre des avantages du personnel ¹	(7 796)	14 360	(22 156)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(564)	(194)	(370)
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles	(526)	(358)	(168)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	(292)	-	(292)
Charges au titre des pièces de rechange provenant des immobilisations ²	(39)	(12)	(27)
Avantages incitatifs à la location différés dans la performance financière ³	279	255	24
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	556 407 \$	542 942 \$	13 465 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁴	(1 674)	892	(2 566)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	554 733 \$	543 834 \$	10 899 \$

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

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

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

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

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2015-2016 et le budget des dépenses d'exploitation, tel que présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2015-2016 à 2019-2020* :

Rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et le plan d'entreprise						
(en milliers de dollars canadiens)	2015-2016	Ajustements non monétaires	Crédits parlementaires utilisés 2015-2016	Budget du Plan d'entreprise 2015-2016	Écart \$	Écart %
Charges d'exploitation						
Services de contrôle et autres coûts connexes	442 348 \$	330 \$	442 678 \$	439 834 \$	2 844 \$	0,6%
Exploitation et entretien du matériel	42 790	(2 012)	40 778	39 604	1 174	3,0%
Soutien des programmes et services généraux	81 834	(7 476)	74 358	78 370	(4 012)	(5,1%)
Amortissement	54 084	(54 084)	-	-	-	-
Autres charges	3 114	(1 382)	1 732	-	1 732	100,0%
Revenus	(4 741)	(72)	(4 813)	-	(4 813)	(100,0%)
Total	619 429 \$	(64 696) \$	554 733 \$	557 808 \$	(3 075) \$	(0,6%)

Services de contrôle et autres coûts connexes

Les services de contrôle et autres coûts connexes ont dépassé de 2,8 M\$ (0,6 %) ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique en grande partie par l'achat d'heures de contrôle supplémentaires par la GTAA dans le cadre de l'entente d'essai.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a alloué son budget d'heures de contrôle entre les programmes afin de pouvoir s'acquitter de son mandat de la manière la plus efficace et efficiente possible. Les changements au chapitre des nécessités opérationnelles et de l'embauche des agents de contrôle qui se rapportent à

la mise en œuvre du contrôle des véhicules ont fait baisser les dépenses au titre du CNP et permis de réaffecter une partie du budget du CNP aux budgets de CPE et de CBE. Grâce à ces changements, l'ACSTA a été en mesure de dépasser sa cible de niveau de service relatif au temps d'attente et de répondre au besoin de contrôle supplémentaire requis à certains aéroports pour la transition au CBE à trois niveaux. De plus, l'ACSTA a atteint ses objectifs généraux du moment au regard du programme de CNP amélioré jusqu'à maintenant.

Exploitation et entretien du matériel

Les coûts de l'exploitation et de l'entretien du matériel ont dépassé de 1,2 M\$ (3,0 %) ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique en grande partie par l'achat de pièces de rechange additionnelles pour les SDE et le stock de CIZR, la hausse des coûts d'entretien des convoyeurs causée par l'obtention tardive de l'approbation de la mise en œuvre des mesures du PARD et la formation supplémentaire requise après l'installation d'une nouvelle plateforme de SDE à certains aéroports. Ces augmentations ont été en partie compensées par une diminution de l'ensemble des coûts rattachés aux diverses plateformes de SDE.

Soutien des programmes et services généraux

Les coûts du soutien des programmes et des services généraux ont été de 4,0 M\$ (5,1 %) inférieurs à ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart s'explique principalement par la baisse des coûts associés au nombre de postes dotés, qui a été moins élevé que prévu, et à des coûts d'indemnité de départ moins élevés en rapport avec le réaménagement des effectifs découlant du PARD. L'écart s'explique aussi par une baisse des services professionnels requis et des dépenses moins élevées que ce qui était prévu pour les Jeux panaméricains et para-panaméricains étant donné qu'aucuns frais de transport n'ont été engagés pour soutenir l'événement.

Autres charges

Les autres charges ont dépassé de 1,7 M\$ (100 %) ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart est dû en grande partie à la perte de change. Le budget du plan d'entreprise ne comprend pas les pertes de change, l'effet du change étant inclus directement dans les dépenses des activités de programmes. Le budget est préparé à partir des meilleures estimations possibles que fait la direction des taux de change qui seront en vigueur au moment où les achats en monnaie étrangère seront effectués.

Revenus

Les revenus ont été de 4,8 M\$ (100 %) plus élevés que ce qui était prévu au budget du plan d'entreprise. L'écart est principalement constitué des revenus générés par l'achat d'heures de contrôle supplémentaires de la GTAA. En raison de l'incertitude quant à l'avenir de l'entente d'essai, qui a été renouvelée sur une base annuelle depuis ses débuts, le budget du plan d'entreprise ne prévoit aucun montant à ce chapitre. Comme ce projet est à recouvrement de coûts, l'exclusion de ce revenu et des dépenses connexes n'a pas d'effet sur les crédits parlementaires.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations					
(en milliers de dollars canadiens)					
	2015-2016		2014-2015		Écart \$
Matériel lié aux SDE	89 551	\$	69 583	\$	19 968 \$
Matériel non lié aux SDE	9 365		7 269		2 096
Total des acquisitions d'immobilisations	98 916	\$	76 852	\$	22 064 \$
Produits de la sortie d'immobilisations	(44)		(52)		8
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	98 872	\$	76 800	\$	22 072 \$

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2015-2016 au budget d'investissement présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2015-2016 à 2019-2020 de l'ACSTA* :

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le plan d'entreprise								
(en milliers de dollars canadiens)	Crédits utilisés 2015-2016	Budget du plan d'entreprise 2015-2016	Demande de report des crédits pour immobili- sations approuvée	Demande de report des crédits pour immobili- sations en suspens	Budget d'immobi- lisations révisé 2015-2016	Écart \$	Écart %	
Matériel lié aux SDE								
Matériel de CPE et intégration	3 171	\$ 8 994	\$ (3 649)	\$ -	\$ 5 345	\$ (2 174)	(40,7%)	
Matériel de CBE et intégration	83 829	136 654	(19 961)	(35 366)	81 327	2 502	3,1%	
Matériel de CNP et intégration	2 551	7 038	-	(4 962)	2 076	475	22,9%	
Total du matériel lié aux SDE	89 551	\$ 152 686	\$ (23 610)	\$ (40 328)	\$ 88 748	\$ 803	0,9%	
Matériel non lié aux SDE	9 365	12 226	-	(1 190)	11 036	(1 671)	(15,1%)	
Total des acquisitions d'immobilisations	98 916	\$ 164 912	\$ (23 610)	\$ (41 518)	\$ 99 784	\$ (868)	(0,9%)	
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	(44)	-	-	-	-	(44)	-	
Total	98 872	\$ 164 912	\$ (23 610)	\$ (41 518)	\$ 99 784	\$ (912)	(0,9%)	

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les dépenses en immobilisations en 2015-2016 ont totalisé 98,9 M\$, comparativement au montant de 164,9 M\$ prévu dans le budget du *Résumé du plan d'entreprise 2015-2016 à 2019-2020*. Le report des fonds en capital total de l'ACSTA totalise 65,1 M\$. En mars 2016, l'ACSTA a reçu l'approbation du gouvernement du Canada au sujet de sa première demande de report de fonds en capital de 23,6 M\$. L'ACSTA collaborera avec TC pour faire approuver un report additionnel de 41,5 M\$. Une fois considérés les reports de fonds en capital, les fonds périmés de l'ACSTA se sont établis à 0,9 M\$, en grande partie à cause des dépenses non effectuées dans divers projets de capital pour le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE. Cette sous-utilisation des ressources a été partiellement compensée par le lancement d'un projet d'intégration de CBE plus tôt que

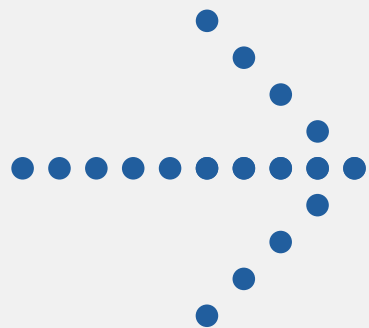
prévu, selon le plan révisé du projet de l'aéroport.

Les demandes de reports des fonds en capital s'expliquent principalement par du retard dans les projets suivants :

- Projets d'intégration de CBE (55,3 M\$) – l'achat de matériel et les travaux d'intégration ont été retardés pour que les projets soient en phase avec les plans révisés des projets des aéroports. À mesure que progresse le vaste projet pluriannuel de recapitalisation du CBE, l'ACSTA doit s'adapter aux plans de travail et à la disponibilité des ressources des aéroports touchés. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que des changements soient apportés constamment au plan d'immobilisations étant donné que les projets des aéroports pourraient

changer d'année pour diverses raisons qui échappent au contrôle de l'ACSTA.

- Le programme de CNP amélioré (5,8 M\$) – l'achat et l'installation de matériel et d'infrastructure système pour le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE ont été reportés à cause des retards accumulés par les aéroports dans la construction des installations permanentes de contrôle des véhicules de non-passagers.
- Les systèmes de détection d'explosifs liquides (SDEL) (3,6 M\$) – la mise en place de la technologie des SDEL aux points de CPE est retardée jusqu'à ce que TC donne ses instructions sur les exigences de contrôle et que les résultats des essais entrepris par les partenaires internationaux de l'ACSTA soient connus.



ÉTATS FINANCIERS

Administration canadienne de
la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2016

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2016

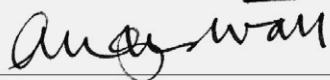
Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux IFRS. La responsabilité au regard de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleurs jugements et estimations de la direction et tiennent compte du caractère significatif. La direction est aussi responsable de toute l'information figurant dans le rapport annuel et elle doit veiller à ce que cette information concorde, le cas échéant, avec celle contenue dans les états financiers.

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

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

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

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

Le 9 juin 2016

Le vice-président et chef des services financiers par intérim,



Omar S. Rashed, CPA, CA



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2016, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2016, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et son règlement, aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ainsi qu'aux instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrites à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

Etienne Matte, CPA, CA
directeur principal

Le 9 juin 2016
Ottawa, Canada

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

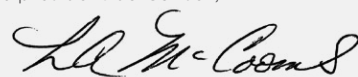
	Au 31 mars	
	2016	2015
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	11 227 \$	7 981 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	88 039	94 297
Stocks (note 5)	16 327	17 980
Charges payées d'avance	2 844	2 865
	118 437	123 123
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	351 645	311 784
Immobilisations incorporelles (note 7)	6 753	2 784
Avantages du personnel (note 10)	4 424	12 155
	362 822	326 723
Total des actifs	481 259 \$	449 846 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 13)	98 356 \$	100 443 \$
Provisions (note 8)	711	335
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 9)	19 171	20 845
	118 238	121 623
Passifs non courants		
Retenues sur contrats de construction (note 13)	199	-
Avantages incitatifs à la location différés	983	798
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	357 936	314 568
Avantages du personnel (note 10)	25 369	21 745
	384 487	337 111
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(21 466)	(8 888)
Total des passifs et des capitaux propres	481 259 \$	449 846 \$

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

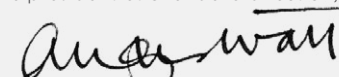
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 9 juin 2016 :

Le président du Conseil,



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

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2016	2015
Charges		
Contrôle préembarquement	338 924 \$	319 812 \$
Contrôle des bagages enregistrés	145 896	141 340
Contrôle des non-passagers	88 727	73 368
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	2 986	3 370
Services généraux	44 523	45 358
Total des charges (note 11)	621 056	583 248
Autres charges		
Perte de change	1 693	1 027
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles (notes 6 et 7)	564	194
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles (note 6)	526	358
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	292	-
Charges financières	39	3
Total des autres charges	3 114	1 582
Performance financière avant les revenus et le financement public	624 170	584 830
Revenus		
Services de contrôle supplémentaires	4 105	971
Produits financiers	453	503
Revenus divers	183	-
Total des revenus	4 741	1 474
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 9)	556 407	542 942
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	55 504	55 029
Total du financement public	611 911	597 971
Performance financière	(7 518) \$	14 615 \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(5 060)	(14 373)
Résultat global total	(12 578) \$	242 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2014	(9 130) \$
Performance financière	14 615
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(14 373)
Solde au 31 mars 2015	(8 888) \$
	Déficit accumulé
Solde au 31 mars 2015	(8 888) \$
Performance financière	(7 518)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(5 060)
Solde au 31 mars 2016	(21 466) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2016	2015
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(7 518) \$	14 615 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (notes 6 et 11)	52 636	51 405
Augmentation (diminution) du passif net au titre des avantages du personnel (note 17)	6 295	(12 860)
Amortissement des immobilisations incorporelles (notes 7 et 11)	1 448	3 060
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles (notes 6 et 7)	564	194
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles (note 6)	526	358
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	292	-
Autres transactions sans effet sur la trésorerie (note 17)	39	12
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 9)	(55 504)	(55 029)
Avantages incitatifs à la location différés reconnus dans la performance financière (note 17)	(279)	(255)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 17)	(3 566)	(9 280)
	(5 067)	(7 780)
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	101 800	100 239
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	1	-
Acquisition d'immobilisations corporelles	(87 963)	(89 434)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(5 525)	(1 235)
	8 313	9 570
Augmentation de la trésorerie	3 246	1 790
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	7 981	6 191
Trésorerie à la clôture de l'exercice	11 227 \$	7 981 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

1. L'ADMINISTRATION, SON MANDAT ET SES PROGRAMMES

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

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes accédant, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que des biens en leur possession ou sous leur garde, ou des effets personnels ou bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport. L'ACSTA doit aussi veiller à ce que le niveau de contrôle soit uniforme partout au Canada et exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'il détermine, lui confère. L'ACSTA doit exercer ses responsabilités dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs.

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

1. CPE - le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
2. CBE - le contrôle des bagages enregistrés;
3. CNP - le contrôle aléatoire des non-passagers;
4. Programme de CIZR - la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées des aéroports, au moyen de données biométriques.

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme a été conçu de manière à contrôler des quantités limitées de fret durant les périodes creuses en utilisant la technologie et les ressources existantes.

Avec l'appui de Transports Canada, l'ACSTA a conclu une entente d'essai avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour la prestation de services de contrôle supplémentaires. Cette entente, entrée en vigueur le 5 octobre 2014, a été prolongée jusqu'au 31 mars 2017.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

En décembre 2014, l'ACSTA a reçu instruction (décret C.P. 2014-1382) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* de procéder à la mise en œuvre de réformes au régime de retraite. Ces réformes visent à établir à 50/50 le ratio de partage entre employés et employeur des coûts des cotisations pour le service courant des régimes de retraite de l'ACSTA. Ce changement devait se faire graduellement jusqu'au 31 décembre 2017 pour tous les participants des régimes. L'ACSTA se conforme à cette exigence pour son régime de retraite à cotisations définies. En conformité avec les directives émises par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada en juillet 2015, l'ACSTA a demandé une exemption de l'application de l'instruction (partage à 50/50) pour ses régimes de retraite à prestations définies fermés au motif qu'elle créerait une injustice pour les participants actuels des régimes. L'ACSTA a présenté une analyse à l'appui de sa demande d'exemption dans son *Plan d'entreprise de 2016-2017 à 2020-2021*.

En juillet 2015, l'ACSTA a reçu également instruction (décret C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* d'aligner ses politiques, directives et pratiques en matière de dépenses de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements aux politiques, directives et instruments connexes du Conseil du Trésor d'une manière qui respecte ses obligations juridiques et de rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. Le 14 décembre 2015, l'ACSTA a publié sa nouvelle politique sur les dépenses de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements qui donne suite à l'instruction reçue. Le compte rendu sur la mise en œuvre de cette instruction est inclus dans le *Plan d'entreprise de 2016-2017 à 2020-2021*.

L'ACSTA n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéficiaires aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est cependant assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), qui régit la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH). L'ACSTA est également assujettie à toutes les taxes de vente provinciales (TVP) applicables par les provinces et les territoires dans lesquels elle mène ses activités. Le 1^{er} avril 2016, l'ACSTA est devenue un fournisseur inscrit aux fins de la TPS/TVH. À ce titre, elle est tenue de percevoir et de remettre les taxes sur les services taxables fournis aux parties externes et aux régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT

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

3. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

(a) Base d'évaluation

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

(b) Utilisation d'estimations et de jugements

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

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

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement par la direction, et les changements à ces estimations sont

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

comptabilisés prospectivement dans la période où les changements se produisent, si les changements n'affectent que cette période, ou dans la période du changement et les périodes futures si les changements touchent à la fois la période où ils surviennent et les périodes à venir.

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

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

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

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

Les principales estimations relatives aux avantages du personnel touchent le taux d'actualisation, le taux de mortalité, le taux d'inflation, le taux d'augmentation de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux. Pour avancer ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché, et l'expertise de ses actuaires. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des avantages du personnel, ainsi que la performance financière et les autres éléments du résultat global. Une analyse de sensibilité de ces changements aux principales hypothèses est présentée à la note 10.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

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

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

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

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

(c) Stocks

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(d) Immobilisations corporelles

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

(i) Comptabilisation et évaluation

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

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(ii) Coûts ultérieurs

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

(iii) Amortissement

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

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

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

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

(e) Immobilisations incorporelles

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

Certains coûts relatifs au développement de logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

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

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

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

(f) Dépréciation

À la fin de chaque période de présentation de l'information financière, les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont passées en revue au niveau des unités génératrices de trésorerie (UGT) pour trouver la présence éventuelle d'un indice quelconque de dépréciation. Aux fins du test de dépréciation, une UGT est le plus petit

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

groupe identifiable d'actifs qui génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

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

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

(g) Contrats de location

Les contrats de location qui ne transfèrent pas au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété d'un actif sont comptabilisés en tant que contrats de location simple. Les charges engagées dans le cadre d'un contrat de location simple sont comptabilisées dans la performance financière selon le mode linéaire appliqué sur la durée du contrat de location.

(h) Instruments financiers - Actifs et passifs financiers non dérivés

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

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

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

(i) Avantages du personnel

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)
Exercice clos le 31 mars 2016

l'obligation au titre des avantages futurs. Tout excédent résultant de ce calcul ne peut dépasser la valeur actualisée des avantages économiques disponibles sous forme de remboursements par les régimes ou sous forme de diminutions des cotisations futures aux régimes.

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

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

Les réévaluations des régimes à prestations définies comprennent les écarts actuariels (gains ou pertes), le rendement des actifs des régimes (à l'exclusion des intérêts) et l'effet de toute variation du plafond de l'actif (s'il y a lieu). Lorsqu'un régime capitalisé donne lieu à un actif net au titre des prestations de retraite, l'effet du plafond de l'actif pourrait être réévalué s'il est établi que l'excédent ne produira pas d'avantages économiques futurs en ce qui concerne les coûts des services futurs. Ces avantages économiques futurs sont possibles en vertu des conditions des régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA, qui permettent à la société de suspendre ses cotisations lorsque certains seuils de capitalisation sont atteints.

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

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

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

(iii) Indemnités de cessation d'emploi

Des indemnités de cessation d'emploi sont versées lorsque l'ACSTA décide de mettre fin à un emploi ou qu'un membre du personnel

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

(iv) Avantages du personnel à court terme

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

(j) Provisions et éventualités

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

(i) Litiges

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

(ii) Coûts de démantèlement

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(k) Revenus

(i) Revenus au titre des services de contrôle supplémentaires

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

(ii) Produits financiers

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

(l) Financement public

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

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(m) Avantages incitatifs à la location différés

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

(n) Charges financières

Les charges financières comprennent principalement les charges d'intérêts et sont comptabilisées dans la performance financière de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

(o) Conversion de devises

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

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

Les modifications et les améliorations annuelles suivantes, publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) et approuvées par le CNC, ont été adoptées par l'ACSTA le 1^{er} avril 2015.

(i) Régimes à prestations définies: Cotisations des membres du personnel (modifications à l'IAS 19)

En novembre 2013, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 19 pour clarifier la manière d'attribuer aux années de service les cotisations des membres du personnel liées au service. L'adoption de ces modifications

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

n'a pas d'incidence sur les états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2016. Ces modifications sont entrées en vigueur au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2014 sur une base rétrospective.

(ii) *Améliorations annuelles aux IFRS: Cycle de 2010-2012 et Cycle de 2011-2013*

Les Améliorations annuelles des IFRS: Cycle 2010-2012 et Cycle 2011-2013 ont été publiées en décembre 2013. Ces améliorations modifient diverses IFRS, notamment celles du paiement fondé sur des actions, des regroupements d'entreprises, des secteurs opérationnels, de l'évaluation de la juste valeur, des immobilisations corporelles, de l'information relative aux parties liées, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles. Ces améliorations sont entrées en vigueur au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2014 sur une base rétrospective. L'adoption de ces améliorations annuelles n'a pas eu d'incidence sur les états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2016.

(q) Changements comptables qui prendront effet dans l'avenir

À la date des présents états financiers, les nouvelles normes, les améliorations annuelles et les modifications pertinentes suivantes étaient publiées mais non entrées en vigueur.

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

L'IAS 16 et l'IAS 38 ont été modifiées pour clarifier les circonstances dans lesquelles l'utilisation d'un mode d'amortissement fondé sur les produits est acceptable. Étant donné que l'ACSTA calcule l'amortissement selon le mode linéaire sur la durée d'utilité estimative, l'adoption de ces modifications n'aura pas d'incidence sur ses états financiers. Ces modifications sont effectives pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2016, sur une base rétrospective, et l'application anticipée est autorisée.

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

Les Améliorations annuelles des IFRS: Cycle 2012-2014 ont été publiées en septembre 2014. Elles apportent des modifications à diverses IFRS,

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

notamment des modifications aux actifs non courants détenus en vue de la vente, à l'information à fournir sur les instruments financiers, aux avantages du personnel, à l'information financière intermédiaire. Elles entrent en vigueur au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2016, sur une base rétrospective. L'adoption de ces améliorations annuelles n'aura pas d'incidence sur les états financiers de l'ACSTA.

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

L'IAS 1 a été modifié dans le but d'expliquer, plutôt que de modifier en substance, les dispositions de l'IAS 1 en vigueur concernant l'importance relative, l'ordre des notes, les sous-totaux, les méthodes comptables et la ventilation. Les modifications sont effectives pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2016. L'adoption anticipée est autorisée. L'ACSTA ne s'attend pas à ce que l'adoption de ces modifications ait une incidence sur ses états financiers.

(iv) IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirées de contrats conclus avec des clients*

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

(v) IFRS 9, *Instruments financiers*

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, sur une base rétrospective. L'ACSTA est à évaluer l'incidence potentielle de cette norme sur ses états financiers.

(vi) IFRS 16, *Contrats de location*

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

(r) **Changement de présentation**

Le 1^{er} avril 2015, l'ACSTA a changé la présentation de ses revenus provenant des services de contrôle supplémentaires à l'état du résultat global ainsi que la présentation des comptes clients connexes à la note 4. Ce changement a pour effet de présenter séparément ces revenus qui sont devenus significatifs pendant le présent exercice. La présentation des sources de revenus de l'ACSTA est de ce fait plus transparente. Les revenus provenant des services de contrôle supplémentaires de 971 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2015 ont été reclassés du poste revenus divers au poste services de contrôle supplémentaires à l'état du résultat global. Les comptes clients correspondants de 301 \$ au 31 mars 2015, auparavant présentés à la note 4 au poste autres, ont été reclassés au poste services de contrôle supplémentaires.

De plus, les postes auparavant inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 mars 2015 présentés sous *Autres charges (produits)*, d'un total partiel de 108 \$, sont maintenant présentés pour l'exercice clos le 31 mars 2016 aux sections *Autres charges* (total de 1 582 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2015) et *Revenus* (total de 1 474 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2015) à l'état du résultat global. Il s'agit seulement d'un changement de présentation qui n'a aucune autre incidence sur les états financiers de l'ACSTA.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

4. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants:

	31 mars 2016	31 mars 2015
Crédits parlementaires	69 605 \$	77 634 \$
TPS et TVH à recouvrer	14 821	14 438
Services de contrôle supplémentaires	1 867	301
TVP à recouvrer	1 742	1 922
Autres	4	2
	88 039 \$	94 297 \$

Les clients et autres débiteurs, ventilés ci-dessus, comprennent des montants qui sont en souffrance au 31 mars 2016. L'ACSTA n'a pas comptabilisé de provision pour créances douteuses pour ces comptes parce qu'il n'y a pas eu de changement significatif dans la solvabilité et que les montants sont jugés recouvrables.

L'âge des comptes clients en souffrance mais non dépréciés est:

	31 mars 2016	31 mars 2015
31 - 60 jours	981 \$	- \$
	981 \$	- \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

5. STOCKS

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2016	31 mars 2015
Pièces de rechange	14 128 \$	16 407 \$
CIZR	1 150	855
Uniformes	1 049	718
	16 327 \$	17 980 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 5 934 \$ (6 033 \$ en 2015) ont été passés en charges. Ceci comprend un montant de 1 508 \$ (1 016 \$ en 2015) au titre de la dépréciation des stocks, de même qu'un montant de 44 \$ (820 \$ en 2015) correspondant au montant d'une reprise de dépréciations antérieures en raison de l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange. Le montant de l'exercice précédent comprend également une reprise de dépréciations antérieures attribuable à un changement relatif à l'utilisation prévue de certaines pièces de rechange précédemment qualifiées d'obsolètes.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens) Exercice clos le 31 mars 2016

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2014	121 416 \$	653 491 \$	5 183 \$	4 538 \$	23 444 \$	95 \$	10 119 \$	75 344 \$	893 630 \$
Entrées	359	8 765	2 648	168	2 401	-	542	60 734	75 617
Sorties	(1 829)	(17 800)	-	-	-	-	-	(22)	(19 651)
Radiations	(197)	(4 432)	-	(336)	(179)	-	(440)	-	(5 584)
Reclassements	4 998	16 962	1 717	17	145	-	-	(23 839)	-
Solde au 31 mars 2015	124 747 \$	656 986 \$	9 548 \$	4 387 \$	25 811 \$	95 \$	10 221 \$	112 217 \$	944 012 \$
Solde au 31 mars 2015	124 747 \$	656 986 \$	9 548 \$	4 387 \$	25 811 \$	95 \$	10 221 \$	112 217 \$	944 012 \$
Entrées	42	27 265	1 135	566	2 604	-	545	61 697	93 854
Sorties	(3 280)	(72 070)	(400)	(10)	(128)	-	(350)	(34)	(76 272)
Radiations	(545)	(5 931)	(16)	(748)	(4 758)	(11)	(927)	(25)	(12 961)
Pertes de valeur	(158)	(94)	-	-	(855)	-	-	-	(1 107)
Reclassements	(3 725)	72 730	6 215	1 199	591	-	-	(77 010)	-
Solde au 31 mars 2016	117 081 \$	678 886 \$	16 482 \$	5 394 \$	23 265 \$	84 \$	9 489 \$	96 845 \$	947 526 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2014	63 353 \$	506 994 \$	2 841 \$	3 270 \$	19 976 \$	95 \$	9 061 \$	- \$	605 590 \$
Amortissement	9 370	38 864	818	639	1 334	-	380	-	51 405
Sorties	(1 561)	(17 668)	-	-	-	-	-	-	(19 229)
Radiations	(196)	(4 416)	-	(327)	(160)	-	(439)	-	(5 538)
Solde au 31 mars 2015	70 966 \$	523 774 \$	3 659 \$	3 582 \$	21 150 \$	95 \$	9 002 \$	- \$	632 228 \$
Solde au 31 mars 2015	70 966 \$	523 774 \$	3 659 \$	3 582 \$	21 150 \$	95 \$	9 002 \$	- \$	632 228 \$
Amortissement	8 995	39 571	1 462	633	1 456	-	519	-	52 636
Sorties	(2 897)	(71 985)	(293)	(10)	(128)	-	(350)	-	(75 663)
Radiations	(513)	(5 877)	(16)	(748)	(4 420)	(11)	(920)	-	(12 505)
Pertes de valeur	(99)	(43)	-	-	(673)	-	-	-	(815)
Reclassements	(2 831)	-	2 831	-	-	-	-	-	-
Solde au 31 mars 2016	73 621 \$	485 440 \$	7 643 \$	3 457 \$	17 385 \$	84 \$	8 251 \$	- \$	595 881 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2015	53 781 \$	133 212 \$	5 889 \$	805 \$	4 661 \$	- \$	1 219 \$	112 217 \$	311 784 \$
Au 31 mars 2016	43 460 \$	193 446 \$	8 839 \$	1 937 \$	5 880 \$	- \$	1 238 \$	96 845 \$	351 645 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 93 854 \$ (75 617 \$ en 2015).

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

Au cours de l'exercice, les durées d'utilité estimatives de certains matériels de CBE liés au programme de recapitalisation décrit précédemment ont été modifiées en fonction de la date prévue de leur mise hors service. Le changement d'estimation comptable a été constaté prospectivement et a augmenté la charge d'amortissement de l'exercice d'un montant de 146 \$. L'augmentation de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une augmentation de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2016-2017 à 2019-2020, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un montant allant jusqu'à 762 \$ ou diminuer d'un montant allant jusqu'à 731 \$ par année, pour un total de 146 \$ d'ici 2019-2020.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé des pertes de valeur des immobilisations corporelles de 292 \$ (nul en 2015). Ces pertes de valeur concernent principalement l'équipement informatique et le matériel de contrôle. En raison des avancées techniques et de l'internalisation du système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA, ces actifs ont cessé de contribuer à la réalisation du mandat de l'organisation. C'est pourquoi, ces actifs ont été jugés entièrement dépréciés. La valeur comptable nette restante a été comptabilisée comme perte de valeur. Aucun montant au titre de la reprise de pertes de valeur n'a été inscrit pour les exercices clos le 31 mars de 2015 et de 2016.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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 2014	4 188 \$	18 186 \$	64 \$	22 438 \$
Entrées	154	1 081	-	1 235
Radiations	(535)	(491)	-	(1 026)
Reclassements	-	64	(64)	-
Solde au 31 mars 2015	3 807 \$	18 840 \$	- \$	22 647 \$
Solde au 31 mars 2015	3 807 \$	18 840 \$	- \$	22 647 \$
Entrées	537	4 574	414	5 525
Radiations	(173)	(3 831)	-	(4 004)
Solde au 31 mars 2016	4 171 \$	19 583 \$	414 \$	24 168 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2014	2 872 \$	14 809 \$	- \$	17 681 \$
Amortissement	663	2 397	-	3 060
Radiations	(535)	(343)	-	(878)
Solde au 31 mars 2015	3 000 \$	16 863 \$	- \$	19 863 \$
Solde au 31 mars 2015	3 000 \$	16 863 \$	- \$	19 863 \$
Amortissement	439	1 009	-	1 448
Radiations	(173)	(3 723)	-	(3 896)
Solde au 31 mars 2016	3 266 \$	14 149 \$	- \$	17 415 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2015	807 \$	1 977 \$	- \$	2 784 \$
Au 31 mars 2016	905 \$	5 434 \$	414 \$	6 753 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

Au 31 mars 2016, les immobilisations incorporelles comprennent un outil centralisé de mise en réseau du matériel de CBE acheté au coût de 4 295 \$, dont la durée de l'amortissement restante est de dix ans.

Au cours de l'exercice, la direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels développés à l'interne ne portaient plus d'avantages économiques futurs. Un montant de 108 \$ (148 \$ en 2015) au titre des immobilisations incorporelles a donc été passé en charges dans l'état du résultat global.

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

8. PROVISIONS ET ÉVENTUALITÉS

(a) Provisions

Le rapprochement des provisions se présente comme suit :

	31 mars 2016	31 mars 2015
Solde à l'ouverture de l'exercice	335 \$	- \$
Provisions établies au cours de l'exercice	711	335
Provisions utilisées	(90)	-
Provisions reprises au cours de l'exercice	(245)	-
Solde à la clôture de l'exercice	711 \$	335 \$

L'ACSTA fait l'objet de plusieurs litiges, contrôles et poursuites. Au 31 mars 2016, ces recours étaient constitués essentiellement de montants liés à des accords de licence et à des taxes à la consommation.

De par leur nature, ces montants comportent une incertitude inhérente, et le dénouement de chaque affaire n'est pas toujours prévisible. Les montants des provisions ont été établis d'après le résultat d'analyses internes, de consultations auprès d'experts indépendants et les renseignements disponibles au moment de préparer les états financiers.

Les provisions sont classées dans les éléments courants et les flux de trésorerie futurs n'ont pas été actualisés, étant donné que les sorties de fonds associées à ces recours devraient avoir lieu dans les 12 mois suivants.

(b) Éventualités

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(i) Litiges et poursuites judiciaires

Au 31 mars 2016, un important litige contre l'ACSTA pour lequel aucune provision n'a été comptabilisée était en suspens. Au cours de 2012-2013, l'ACSTA a été désignée, avec le procureur général du Canada, comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts de 75 183 \$, plus les frais et débours, ainsi que les intérêts. L'ACSTA n'est pas en mesure d'estimer le montant du passif ou des dommages-intérêts, car le processus en est aux premières étapes. Par conséquent, aucune provision pour pertes à ce titre n'a été comptabilisée au cours de l'exercice. L'ACSTA est à examiner diverses options de règlement avec la partie demanderesse, et elle est incapable de prévoir le moment auquel ce litige sera résolu.

(ii) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de pièces de matériel de SDE dans les aéroports partout au Canada dont certaines contiennent des matières dangereuses, ainsi que de la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer en vertu de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2016-2017 et 2026-2027 (2015 - 2015-2016 et 2025-2026) est estimé à 1 315 \$ (1 608 \$ en 2015). Aucune entente ne prévoit de remboursements potentiels par rapport à ces passifs éventuels.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

9. FINANCEMENT PUBLIC DIFFÉRÉ

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

	31 mars 2016	31 mars 2015
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	20 845 \$	19 953 \$
Charges d'exploitation financées par les crédits parlementaires	554 733	543 834
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés	(556 407)	(542 942)
Solde à la clôture de l'exercice	19 171 \$	20 845 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	314 568 \$	292 797 \$
Dépenses en immobilisations financées par les crédits parlementaires	98 872	76 800
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(55 504)	(55 029)
Solde à la clôture de l'exercice	357 936 \$	314 568 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	377 107 \$	335 413 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

10. AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

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

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

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

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés engagés après le 30 juin 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires appariées à différents niveaux par l'employeur selon le nombre d'années de service. Les obligations financières de l'ACSTA se limitent à verser des cotisations égales à celles des employés, conformément aux dispositions du régime.

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

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

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens) Exercice clos le 31 mars 2016

	RRE		RRS		ARPD	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	162 194 \$	119 028 \$	5 903 \$	5 164 \$	- \$	- \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	6 739	5 953	239	251	-	-
Frais administratifs	(310)	(310)	(15)	(20)	-	-
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gain (perte) de réévaluation						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	(11 502)	13 737	(304)	255	-	-
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	6 867	23 247	320	313	184	174
Cotisation des participants aux régimes	3 013	3 010	21	13	-	-
Prestations payées et transférées	(5 770)	(2 471)	(245)	(73)	(184)	(174)
Solde à la clôture de l'exercice	161 231 \$	162 194 \$	5 919 \$	5 903 \$	- \$	- \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	151 609 \$	112 417 \$	4 333 \$	3 755 \$	21 745 \$	16 097 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	10 630	8 314	151	198	1 843	1 403
Charges d'intérêts	6 577	5 819	178	187	940	827
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Pertes (gains) de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	(548)	(224)	(10)	-	(463)	-
Pertes (gains) actuarielles dues à des changements dans les hypothèses financières	(3 784)	24 426	(128)	644	1 488	3 592
Pertes (gains) actuarielles dues à des ajustements liés à l'expérience	(3 371)	318	70	(391)	-	-
<i>Autres</i>						
Cotisations des participants aux régimes	3 013	3 010	21	13	-	-
Prestations payées et transférées	(5 770)	(2 471)	(245)	(73)	(184)	(174)
Solde à la clôture de l'exercice	158 356 \$	151 609 \$	4 370 \$	4 333 \$	25 369 \$	21 745 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	2 875 \$	10 585 \$	1 549 \$	1 570 \$	(25 369) \$	(21 745) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

	31 mars 2016	31 mars 2015
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	2 875 \$	10 585 \$
RRS	1 549	1 570
	4 424	12 155
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(25 369)	(21 745)
	(25 369)	(21 745)
Avantages du personnel — passif net à la clôture de l'exercice	(20 945) \$	(9 590) \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Coûts des prestations définies comptabilisés dans la performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	10 630 \$	8 314 \$	151 \$	198 \$	1 843 \$	1 403 \$	12 624 \$	9 915 \$
Frais administratifs	310	310	15	20	-	-	325	330
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	6 577	5 819	178	187	940	827	7 695	6 833
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(6 739)	(5 953)	(239)	(251)	-	-	(6 978)	(6 204)
Coût des prestations définies	10 778 \$	8 490 \$	105 \$	154 \$	2 783 \$	2 230 \$	13 666 \$	10 874 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	(11 502) \$	13 737 \$	(304) \$	255 \$	- \$	- \$	(11 806) \$	13 992 \$
Gains (pertes) actuariels	7 703	(24 520)	68	(253)	(1 025)	(3 592)	6 746	(28 365)
Réévaluation des régimes à prestations définies	(3 799) \$	(10 783) \$	(236) \$	2 \$	(1 025) \$	(3 592) \$	(5 060) \$	(14 373) \$

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(e) Composition des actifs des régimes

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

	31 mars 2016		31 mars 2015	
<i>Fonds d'investissement</i>				
Titres de capitaux propres				
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	48 106	\$	48 009	\$
Fonds de titres de capitaux propres américains	1 256		1 291	
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	45 685		48 405	
Titres de créance				
Fonds d'obligations canadiennes	55 035		56 655	
Immobilier	6 320		3 042	
Autres	7 398		8 120	
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	2 783		2 575	
<i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	567		-	
Total des actifs à la clôture de l'exercice	167 150	\$	168 097	\$

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

Une étude de rapprochement des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs du RRE et de dégager une structure optimale de placement afin de maximiser le rendement des placements tout en réduisant au minimum le risque associé à la fluctuation de l'obligation au titre des prestations découlant de la variation des taux d'intérêt. Étant donné que les caractéristiques de l'obligation s'apparentent à celles des titres de créance, l'atténuation des risques de capitalisation se fait au moyen de titres de créance,

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

(f) Hypothèses actuarielles et analyse de sensibilité

Les hypothèses actuarielles qui servent à établir la valeur actualisée des obligations représentent les meilleures estimations de la direction. Elles sont établies selon les attentes par rapport au marché, à la clôture de l'exercice, pour la période pendant laquelle les obligations doivent être réglées. Les moyennes pondérées des principales hypothèses utilisées pour établir les passifs de l'ACSTA sont les suivantes :

	RRE		RRS		ARPD	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<i>Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	3,75 %	4,00 %	3,75 %	4,00 %	3,75 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	3,75 %	4,25 %	3,75 %	4,25 %	3,75 %	4,25 %
Inflation	2,00 %	2,25 %	2,00 %	2,25 %	2,00 %	2,25 %
Table de mortalité	CPM-B ¹	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	4,00 %	4,75 %	4,00 %	4,75 %	4,00 %	4,75 %
Inflation	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
<i>Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :</i>						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					6,20 %	5,80 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,30 %	4,30 %
Année d'atteinte du taux ultime					2029	2029

¹ Échelle d'amélioration de la mortalité des retraités canadiens B

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2016, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Effet sur les passifs au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1 %	(37 682) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	51 729
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	14 508
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(12 413)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	28 564
Diminution du taux d'inflation	1 %	(22 764)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 003
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(4 517)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	7 318
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(5 329)

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

(g) Cotisations futures prévues

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

Aucune disposition réglementaire ou législative n'oblige actuellement l'ACSTA à présenter une évaluation actuarielle de son RRS et de son ARPD. Toutefois, l'ACSTA a pour politique interne d'effectuer une évaluation

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

actuarielle du RRS en même temps qu'elle fait procéder à l'évaluation actuarielle de son RRE.

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

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2014	31 décembre 2015
RRS	31 décembre 2014	31 décembre 2015
ARPD	s.o.	s.o.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 totaliseront 9 107 \$, soit 5 672 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 435 \$ au titre des cotisations des participants du régime.

Les versements à faire à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 égaleront les prestations payées aux participants du régime. L'ACSTA estime ces versements à 192 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017.

Avec l'introduction progressive d'une entente révisée de partage des coûts au titre des services courants en réponse aux instructions reçues à cet effet en décembre 2014 et mentionnées à la note 1, les cotisations des participants devraient augmenter et celles de l'employeur diminuer dans les années à venir.

Au 31 mars 2016, la duration moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 23,1 ans (23,0 ans en 2015), de 20,8 ans (20,4 ans en 2015) et de 25,3 ans (24,8 ans en 2015).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(h) Frais relatifs aux employés

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

	2016	2015
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail)	44 933 \$	44 214 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	13 666	10 874
Régimes de retraite à cotisations définies	151	60
Indemnités de fin de contrat de travail	1 098	1 362
Total des frais relatifs aux employés (note 11)	59 848 \$	56 510 \$

(i) Initiatives de réduction des coûts

En juillet 2015, le gouvernement du Canada a autorisé l'ACSTA à mettre en œuvre un programme financier de deux ans prévoyant plusieurs projets de réduction des coûts. Ce programme répond aux pressions inhérentes exercées sur le financement des activités et la réalisation des priorités stratégiques de l'ACSTA. Ce programme élaboré avec Transports Canada a conduit à des mesures de réduction des coûts se chiffrant à 12 624 \$ en 2015-2016 et à 19 200 \$ à compter de 2016-2017.

Le réaménagement des effectifs fait partie des mesures de réduction des coûts du programme financier de l'ACSTA. Les coûts engagés à cet égard comprenant les indemnités de fin d'emploi, les prestations et les services en recherche d'emploi ont totalisé 1 083 \$ en 2015-2016. Le réaménagement des effectifs a été complété en juillet 2015.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

11. CHARGES

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

	2016	2015
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	435 247 \$	397 194 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	4 786	4 648
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 315	2 808
	442 348	404 650
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	41 448	44 914
CIZR	739	822
Formation et certification	603	1 206
	42 790	46 942
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	59 848	56 510
Contrats de location simple	6 358	5 937
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	5 323	4 353
Autres frais administratifs	4 808	3 962
Frais de bureau et frais informatiques	4 607	5 251
Communications et sensibilisation du public	890	1 178
	81 834	77 191
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	52 636	51 405
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 448	3 060
	54 084	54 465
	621 056 \$	583 248 \$

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

12. FINANCEMENT PUBLIC

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

	2016	2015
Budget principal des dépenses	678 420 \$	591 626 \$
Budget supplémentaire des dépenses et ajustement des crédits	26 800	84 560
Ajustements liés à l'Examen opérationnel stratégique	(12 624)	-
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations d'exercices précédents - demande approuvée	30 124	-
Report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations aux exercices futurs - demande en suspens	-	(11 175)
Budget du résumé du plan d'entreprise	722 720	665 011
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs - demande approuvée	(23 610)	-
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs - demande en suspens	(41 518)	(41 114)
Crédits parlementaires inutilisés	(3 987)	(3 263)
Total des crédits parlementaires utilisés	653 605 \$	620 634 \$

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

	2016	2015
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 9)	554 733 \$	543 834 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 9)	98 872	76 800
Total des crédits parlementaires utilisés	653 605 \$	620 634 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

13. JUSTE VALEUR ET RISQUES DÉCOULANT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur des instruments financiers

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

La juste valeur des retenues sur contrats de construction est de 199 \$.

Facteurs relatifs aux risques financiers

Les activités de l'ACSTA sont assujetties à une variété de risques financiers : le risque de marché, le risque de liquidité et le risque de crédit.

(a) Risque de marché

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

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

	\$ US	\$ CA
31 mars 2016	2 497 \$	3 243 \$
31 mars 2015	3 471	4 396

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de la performance financière de 162 \$ (220 \$ en 2015).

(b) Risque de liquidité

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

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

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Au 31 mars 2016
Fournisseurs et autres créditeurs	75 985 \$	22 371 \$	- \$	98 356 \$
Retenues sur contrats de construction	-	-	199	199
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Au 31 mars 2015
Fournisseurs et autres créditeurs	84 179 \$	16 264 \$	- \$	100 443 \$

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2015.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

(c) Risque de crédit

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

L'ACSTA est assujettie au risque de crédit en rapport avec sa trésorerie et ses débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires. Le montant maximal exposé au risque de crédit de l'ACSTA au 31 mars 2016 et au 31 mars 2015 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

- (i) Les débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires de l'ACSTA proviennent des services fournis à une administration aéroportuaire. L'ACSTA ne croit pas qu'elle soit exposée à un niveau de risque de crédit inhabituel ou significatif. L'ACSTA surveille ces comptes à recevoir et évalue régulièrement la capacité de les percevoir. Une provision pour créances douteuses sera comptabilisée s'il y a un indice de perte de valeur. Aucune provision pour créances douteuses n'était requise au 31 mars 2016 et au 31 mars 2015.
- (ii) L'ACSTA a des débiteurs en souffrance, mais aucun n'est considéré comme ayant perdu de la valeur au 31 mars 2016. Aucun débiteur n'était en souffrance au 31 mars 2015. Voir la note 4 à cet effet.

14. ACCORDS CONTRACTUELS

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

Dans le cours normal des affaires, l'ACSTA conclut des accords contractuels pour l'acquisition de biens et services. Ces accords contractuels doivent

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

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

	31 mars 2016	31 mars 2015
Exploitation	636 006 \$	1 134 698 \$
Immobilisations	156 913	194 202
Total	792 919 \$	1 328 900 \$

(b) Contrats de location simple

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

	31 mars 2016	31 mars 2015
1 an au plus	6 524 \$	7 310 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	22 229	23 561
Plus de 5 ans	7 724	12 403

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

Le contrat original expire le 30 novembre 2017. En octobre 2013, l'ACSTA a exercé son option de renouvellement pour cinq années supplémentaires. Le terme du contrat se terminera donc le 30 novembre 2022. Les conditions de renouvellement prévoient des avantages incitatifs à la location qui ne faisaient pas partie de l'entente originale. Elles prévoient aussi une option de renouvellement pour une période additionnelle de cinq ans, aux mêmes conditions et au taux du marché en vigueur à la date du renouvellement. À l'expiration de la période de prolongation, soit le 30 novembre 2027, il n'y aura plus aucun droit de prolongation.

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

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

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

Les produits provenant des transactions avec ces parties liées ont totalisé 611 911 \$ (597 971 \$ en 2015), ce qui représente les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Les charges se rapportant à ces parties liées ont totalisé 13 866 \$ (12 920 \$ en 2015), ce qui comprend 12 491 \$ (11 794 \$ en 2015) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

À la clôture de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées s'établissaient à 84 426 \$ (92 072 \$ en 2015). Ils comprennent des créances de 14 821 \$ (14 438 \$ en 2015) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges et des créances de 69 605 \$ (77 634 \$ en 2015) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice qui n'avaient pas été reçus à la clôture de l'exercice. Les montants à payer à des parties liées s'établissaient à 603 \$ (671 \$ en 2015) à la clôture de l'exercice.

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2016, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les dix membres (dix en 2015) du Conseil d'administration et les cinq membres (six en 2015) de l'équipe de la haute direction.

La rémunération des membres du Conseil d'administration et des autres principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 mars se détaille comme suit :

	2016	2015
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	1 524 \$	2 579 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	380	316
	1 904 \$	2 895 \$

À part la rémunération ci-dessus, il n'y a eu aucune transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2016 ou le 31 mars 2015.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités de l'ACSTA. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent aux versements des cotisations établies par évaluation actuarielle, telles qu'elles sont présentées à la note 10. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.

16. GESTION DU CAPITAL

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

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

Le capital se compose de ce qui suit:

	31 mars 2016	31 mars 2015
Trésorerie	11 227 \$	7 981 \$
Clients et autres débiteurs	88 039	94 297
Fournisseurs et autres créditeurs	(98 356)	(100 443)
Partie courante des provisions	(711)	(335)
Retenues sur contrats de construction	(199)	-
Déficit de transfert des avantages du personnel	-	(1 500)
	- \$	- \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé pendant les exercices clos le 31 mars 2016 ou le 31 mars 2015.

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

17. VARIATION NETTE DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT ET INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2016	2015
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	3 330 \$	(5 096) \$
Diminution (augmentation) des stocks	1 653	(915)
Diminution des charges payées d'avance	21	23
Diminution des fournisseurs et autres créditeurs	(7 272)	(4 519)
Augmentation de la partie courante des provisions	376	335
Augmentation (diminution) du financement public différé lié aux charges d'exploitation	(1 674)	892
	(3 566) \$	(9 280) \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 453 \$ (503 \$ en 2015).

Les charges d'intérêts payées et comptabilisées au cours de l'exercice se chiffrent à 39 \$ (3 \$ en 2015).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 2 928 \$ (23 439 \$ en 2015) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2016

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 5 185 \$ (13 869 \$ en 2015) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation du passif net au titre des avantages du personnel exclut un montant de 5 060 \$ (14 373 \$ en 2015) en lien avec la réévaluation des régimes à prestations définies de l'exercice présentée dans les autres éléments du résultat global, ce montant étant lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits non monétaires de 43 \$ (52 \$ en 2015) qui sont liés à la sortie d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

Au cours de l'exercice, les virements non monétaires de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks ont totalisé 39 \$ (12 \$ en 2015).

Au cours de l'exercice, un montant de 464 \$ (nul en 2015) s'est ajouté, sans effet sur la trésorerie, aux avantages incitatifs à la location de l'ACSTA.



GLOSSAIRE

CA	Conseil d'administration
CBE	Contrôle des bagages enregistrés: le contrôle des bagages enregistrés à l'aide du matériel de détection d'explosifs.
CHD	Comité de la haute direction
CIZR	Carte d'identité pour les zones réglementées: une carte d'identité sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales, et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones stériles et réglementées des principaux aéroports du Canada.
CNP	Contrôle des non-passagers: le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les membres d'équipage, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions.

CPE	Contrôle préembarquement: le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine
ESCA	Entente sur les services de contrôle aux aéroports: l'entente contractuelle entre l'ACSTA et un fournisseur de services de contrôle désigné qui régit la prestation des services de contrôle aux aéroports.
Global Entry	Global Entry est un programme de voyageurs dignes de confiance de la US Customs and Border Protection qui permet d'accélérer le passage à la frontière de voyageurs préapprouvés ne présentant qu'un risque faible à leur arrivée aux États-Unis.
IFRS	Normes internationales d'information financière
Les 28 principaux aéroports du Canada	Comprennent les aéroports les plus occupés énumérés ci-après, de même que les aéroports suivants (en ordre alphabétique): Charlottetown, aéroport int. de Fredericton, aéroport int. de Gander, Iqaluit, Kelowna, aéroport int. de London, aéroport int. du Grand Moncton, Prince-George, Québec (aéroport int. Jean-Lesage), aéroport int. de Regina, Saint John, aéroport int. de St. John's, Saskatoon (aéroport int. John-G.-Diefenbaker), Sudbury, aéroport int. de Thunder Bay, aéroport du centre-ville de Toronto (Billy-Bishop), aéroport int. de Victoria, aéroport int. de Whitehorse, aéroport int. de Windsor, et Yellowknife.

<p>Les huit aéroports les plus occupés du Canada</p>	<p>En ordre alphabétique: aéroport int. de Calgary, aéroport int. d'Edmonton, Halifax (aéroport int. Stanfield), Montréal (aéroport int. Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa (aéroport int. Macdonald-Cartier), Toronto (aéroport int. Lester-B.-Pearson), aéroport int. de Vancouver, et aéroport int. de Winnipeg (aéroport int. James-Armstrong-Richardson).</p>
<p>OACI</p>	<p>Organisation de l'aviation civile internationale: le Canada est membre de cette organisation qui rassemble les organisations et les États clés de l'industrie pour déterminer quels sont les secteurs de priorité stratégique, élabore les politiques et les normes, coordonne la surveillance mondiale et les initiatives d'analyse et de rapport, et offre une aide ciblée et le renforcement des capacités.</p>
<p>PDM</p>	<p>Portique de détection de métal</p>
<p>PHVDC</p>	<p>Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance: un programme présentant de nouvelles procédures de contrôle qui fournissent des avantages tangibles aux passagers, et faisant la promotion du contrôle axé sur le risque. De plus, on a élargi la portée du programme afin d'y inclure de nouveaux groupes de voyageurs dignes de confiance (détenteurs d'une carte Global Entry, militaires canadiens et américains, et membres d'équipage). Le programme élargi s'applique actuellement uniquement aux voyages à destination des États-Unis. Ces nouvelles étapes ont été facilitées par le <i>Plan d'action Par-delà la frontière</i>, une entente signée par le Canada et les États-Unis en 2011, qui vise à harmoniser les avantages accordés aux voyageurs préapprouvés et à faible risque des deux côtés de la frontière.</p>
<p>TC</p>	<p>Transports Canada</p>

VDC

Voyageurs dignes de confiance: font l'objet d'une vérification de leurs antécédents pour assurer qu'ils sont des passagers à faible risque. Les détenteurs d'une carte Nexus ont déjà la possibilité de ne pas passer par la voie de contrôle conventionnelle, mais le gouvernement fédéral et l'ACSTA ont élargi la définition de voyageur digne de confiance afin d'inclure les détenteurs d'une carte Global Entry, les membres d'équipage en uniforme et les membres des forces armées américaines et canadiennes, en plus des détenteurs d'une carte Nexus.