

ACSTA

RAPPORT ANNUEL 2015

Canada 



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 CC401-2015E-PDF

Table des matières

L'ACSTA en chiffres	4
Profil de l'organisation	6
Points saillants annuels	7
Message de notre président	10
Message de notre président et chef de la direction	11
Architecture d'alignement des programmes	12
Environnement opérationnel	14
Risques	16
Gouvernance des risques	17
Risques et incertitudes	18
Rapport sur les résultats	21
Contrôle préembarquement	22
Contrôle des bagages enregistrés	31
Contrôle des non-passagers	34
Carte d'identité pour les zones réglementées	34
Services internes	35
Préparer l'avenir	37
Gouvernance de l'organisation	40
Divulgarion	45
Rapport de gestion	48
États financiers	61
Glossaire	109



L'ACSTA en chiffres

57,3 M

6000+

102

306

89

Passagers contrôlés
en 2014-2015

Plus de 6 000 agents
de contrôle au Canada

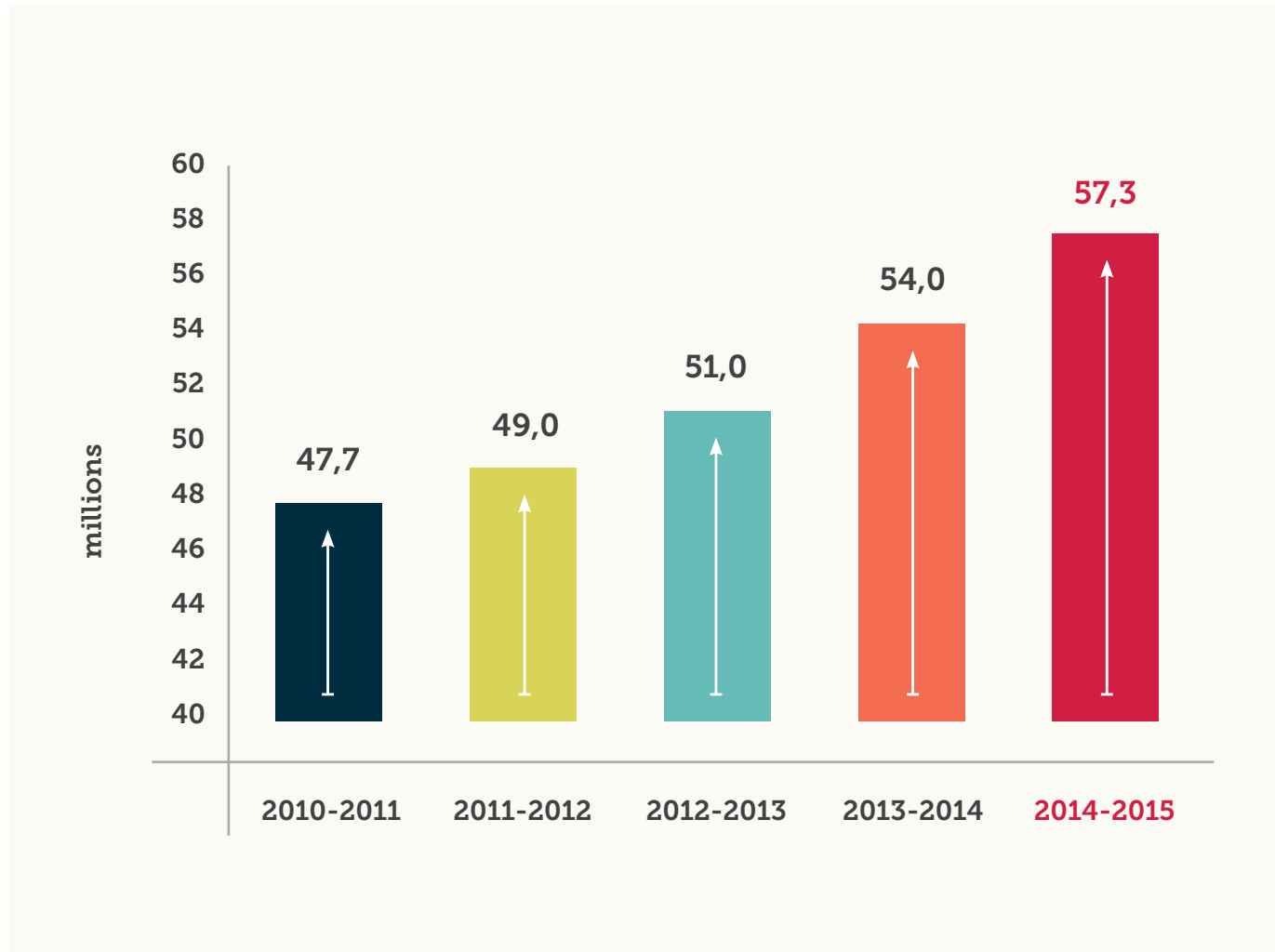
Points de contrôle

Voies de contrôle

Aéroports dans
l'ensemble du Canada



Passagers contrôlés (en millions)



Profil de l'organisation

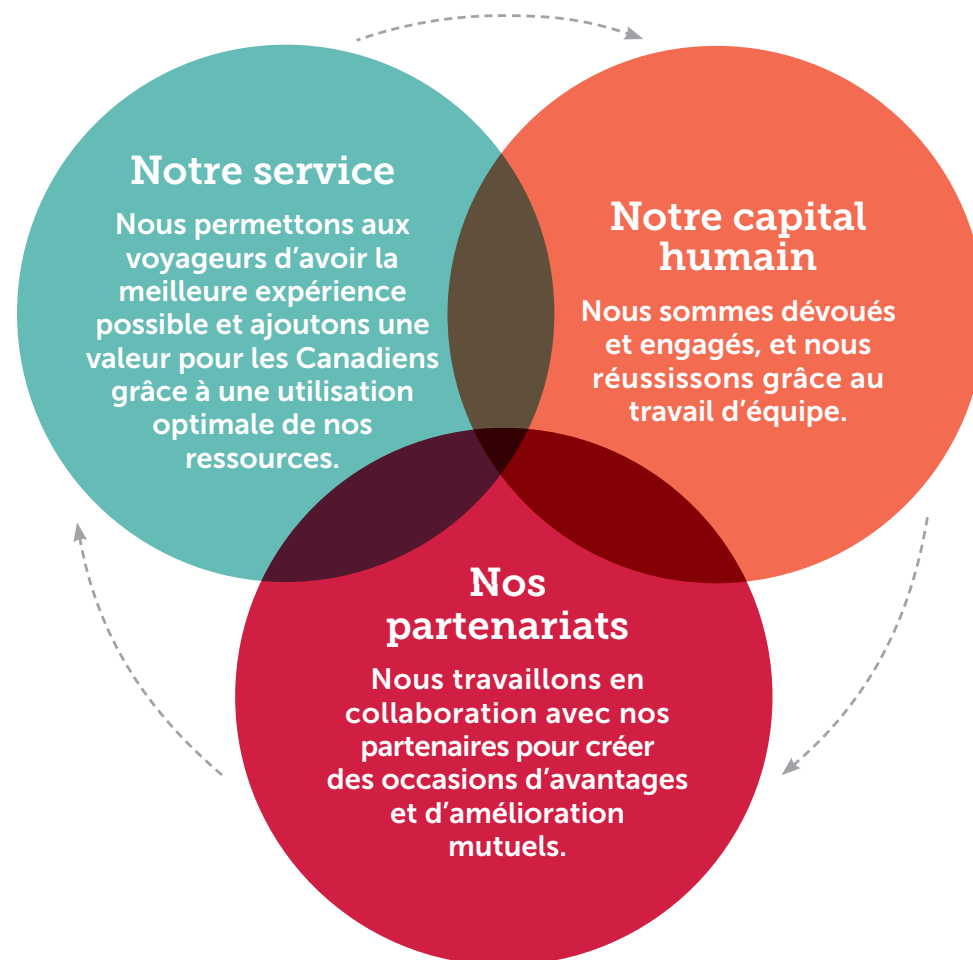
Établie à titre de société d'État mandataire le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est entièrement financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Appuyée par ses fournisseurs de services de contrôle et leur effectif d'agents de contrôle, l'ACSTA a contrôlé plus de 57,3 millions de passagers et leurs effets personnels en 2014-2015.

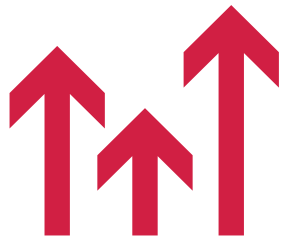
Mission

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

Vision

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





Points saillants annuels

«L'ACSTA continue de collaborer avec diverses organisations fédérales pour améliorer les avantages de NEXUS en développant le programme des voyageurs dignes de confiance.»

Contrôle préembarquement (CPE)

- En collaboration avec Transports Canada, l'ACSTA s'est servi du modèle d'incidence des temps d'attente pour prévoir les besoins en financement pour 2015-2016, afin de maintenir les niveaux de service de 2014-2015. Au début de l'année 2015, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2015-2016 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente à peu près équivalent à celui de 2014-2015.
- En appui au plan d'action *[Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique](#)*, l'ACSTA a continué de collaborer avec diverses organisations fédérales pour améliorer les avantages de NEXUS en développant le programme des voyageurs dignes de confiance.
- Dans le cadre de l'engagement pris par l'ACSTA envers l'amélioration continue par l'entremise de la Stratégie sur l'efficacité des opérations de contrôle et des améliorations au processus de contrôle de sûreté, un certain nombre d'initiatives visant à améliorer l'efficacité et l'efficience ont été mises à l'essai dans divers aéroports du Canada.
- En février 2015, l'ACSTA a entrepris la mise à l'essai du système de gestion des files d'attente (SGFA) à l'aéroport international d'Edmonton, un système qui automatise la collecte de données sur les temps d'attente, l'aiguillage des passagers, la validation de la carte d'embarquement et les points d'entrée des voies.

Contrôle des non-passagers (CNP)

- En novembre, l'ACSTA, en collaboration avec les administrations aéroportuaires, a considérablement peaufiné le programme de contrôle des non-passagers en améliorant le programme de contrôle des véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aérodrome de certains aéroports du pays. Cela permet d'assurer que le Canada continue de respecter ses obligations envers 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 continué son programme de recapitalisation sur dix ans du CBE, en concentrant le déploiement aux aéroports canadiens qui comprennent des opérations de précontrôle pour les vols à destination des États-Unis. Ce programme permettra à l'ACSTA de moderniser ses systèmes de CBE à l'aide de technologies d'avant-garde, et ainsi appuyer l'engagement par-delà la frontière en vue de faciliter les déplacements transfrontaliers. Le projet respecte les délais et les budgets.
- Au cours de cet exercice, l'ACSTA a procédé à une évaluation générale de ses cours sur le CBE et conçu un nouveau programme de formation sur le CBE divisé en modules. Cette division en modules offre la latitude nécessaire pour adapter les cours de formation sur le CBE aux besoins des agents de contrôle d'un aéroport particulier.

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 2014-2015, l'ACSTA s'est attachée à améliorer l'efficacité du système d'inscription à la CIZR, ainsi qu'à planifier le remplacement des lecteurs biométriques portatifs.

Services internes

- Au cours de l'exercice 2014-2015, l'ACSTA a continué de renforcer ses relations avec les principaux intervenants à l'échelle nationale et internationale grâce à un certain nombre d'initiatives, dont des réunions trimestrielles avec la direction des fournisseurs de services de contrôle dans le cadre du Programme de gestion des relations, l'enseignement du cours « Fondements des agents de contrôle » à des représentants de Transports Canada et du Conseil des aéroports du Canada, ainsi que des réunions régulières avec les cadres supérieurs et les fournisseurs des aéroports.
- L'ACSTA a également fourni des conseils et de la formation à un certain nombre de ministères fédéraux, de même qu'aux Services de la Cité parlementaire (Chambre des communes et Sénat).

Message du président du Conseil d'administration



La dernière année en a été une à la fois de stabilité et de changement – la stabilité dans la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger qui continue de croître; le changement en ce qui concerne les processus et les technologies en constante évolution qui ont une incidence sur la façon dont l'ACSTA fournit des services de contrôle de sûreté à ses points de contrôle à la grandeur du pays. En raison du nombre croissant de passagers, des pressions financières se font ressentir. Je suis convaincu que l'ACSTA a fait de son mieux pour gérer ses ressources efficacement et être en mesure de garder le cap pour l'année qui vient.

Je crois toujours que de solides partenariats sont essentiels au succès de l'ACSTA. La coopération et la consultation ouverte sont favorables au succès et la dernière année ne fait pas exception. En plus d'une

relation productive avec son organisme de réglementation, Transports Canada, l'ACSTA a également été à l'écoute de l'industrie et a été ouverte à de nombreuses suggestions. Nous aurons toujours un intérêt marqué pour accroître l'efficacité du processus de contrôle, mais cela ne pourra jamais se faire au détriment de l'efficacité de la sûreté. Au moyen d'une analyse rigoureuse de l'approche et de l'environnement, l'ACSTA évalue toutes les répercussions possibles sur les niveaux de risque et les ressources, et procède en conséquence. Je suis particulièrement fier de l'innovation dont nous avons fait preuve au cours de la dernière année, tandis que l'ACSTA continue à consolider ses acquis – à l'aide des technologies existantes, comme le système de sûreté des cartes d'embarquement et les portes automatisées, et de nouvelles façons de faire. De plus, je suis impressionné par les efforts déployés dans l'ensemble de l'organisation pour réaliser l'examen spécial du Bureau du vérificateur général.

Quant aux activités du Conseil d'administration, une part de notre rôle est d'assurer une gouvernance organisationnelle adéquate. Au cours de la dernière année, nous avons procédé à un examen de la gouvernance, ce qui a permis d'actualiser notre mandat et de réduire de quatre à trois le nombre de comités du Conseil d'administration. J'ai l'assurance que nous possédons les bonnes compétences dans les bons secteurs et que nous avons un processus de gouvernance globale plus rationalisé.

Nous avons également connu quelques changements de membres au sein du Conseil depuis la publication de notre dernier rapport. Je tiens à exprimer ma reconnaissance à Michael Campbell et William Deluce pour leur contribution au Conseil d'administration et à l'ACSTA durant leur mandat, et à souhaiter la bienvenue à William Restall de Saskatoon, Saskatchewan, et à Patricia Kennedy de Delta, Colombie-Britannique, nos plus récents membres.

À tous les membres du Conseil d'administration, j'aimerais vous exprimer ma gratitude pour votre engagement et vos efforts à assurer la surveillance des principales activités de programme de l'ACSTA, du rendement organisationnel et de l'orientation pour la haute direction de l'ACSTA. À la direction et au personnel de l'ACSTA, au nom de l'ensemble du Conseil d'administration, je vous remercie de votre soutien continu et de votre dévouement à la réalisation du mandat de l'ACSTA. Je suis fier du travail que vous effectuez chaque jour pour assurer la sûreté des voyageurs en transit dans les aéroports canadiens.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lloyd A. McCoomb'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

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

Message du président et chef de la direction



Pour les dizaines de millions de passagers contrôlés dans les aéroports canadiens chaque année, le processus de contrôle de sûreté peut paraître simple ou routinier, mais toute personne qui a travaillé au sein de l'ACSTA peut affirmer qu'il en est tout autre. Les changements apportés à la réglementation, les pressions financières, l'évolution de la technologie et la pression pour maintenir une amélioration continue sont autant de défis que nous devons relever au quotidien. C'est pourquoi je suis particulièrement fier de nos réalisations de la dernière année.

Parmi nos réussites, il y a l'élargissement massif du contrôle des non-passagers dans les principaux aéroports sur une période d'un peu plus d'un an. Je vous assure que ce fut tout un exploit rendu possible grâce à une étroite collaboration avec Transports Canada et nos partenaires.

Maintenant dans notre deuxième décennie d'opérations, nous sommes également bien avancés dans notre programme de renouvellement pour divers matériels et technologies de contrôle – dont le plus important concerne nos systèmes de contrôle des bagages enregistrés dans tous les aéroports. Il s'agissait de notre année la plus chargée dans le cadre du programme de recapitalisation sur dix ans du CBE de l'ACSTA, et je suis heureux de vous informer que, malgré le grand nombre de projets entrepris en 2014-2015, nous avons été en mesure de respecter les échéances et le budget.

En raison de ressources financières restreintes au contrôle préembarquement, nous avons travaillé de près avec les aéroports afin de minimiser les effets des exigences de service et de temps d'attente accrus aux points de contrôle. Or nous devons continuer à chercher des solutions pour diminuer le coût des activités de contrôle et améliorer le débit de traitement, tout en maintenant l'efficacité.

Nous avons également entrepris et mené à bien de nombreuses initiatives novatrices pour améliorer l'efficacité et l'efficience du contrôle, y compris des essais déterminants dans les aéroports de Toronto, de Vancouver, d'Edmonton et d'Ottawa. Le travail réalisé en collaboration et ouvertement avec nos partenaires et les intervenants a été essentiel à notre réussite dans ce domaine. Dans l'année à venir, nous allons continuer à

entretenir ces relations importantes. Que nous nous employions à planifier les besoins d'espace et les solutions systémiques provisoires, à examiner de nouvelles options et approches des processus de première ligne ou à mettre en commun données, expertise et pratiques exemplaires, nous avons à cœur de contribuer à l'industrie aérienne pour améliorer l'expérience globale des voyageurs.

Chaque jour, des agents de contrôle à la grandeur du Canada fournissent des services de contrôle avec professionnalisme et courtoisie aux dizaines de milliers de voyageurs aériens et de non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports de notre pays. Je les félicite pour leurs efforts et leur dévouement continu. Je félicite également l'équipe de l'ACSTA qui les soutient avec diligence afin que nous puissions être dignes de la confiance que nous accordent les Canadiens.

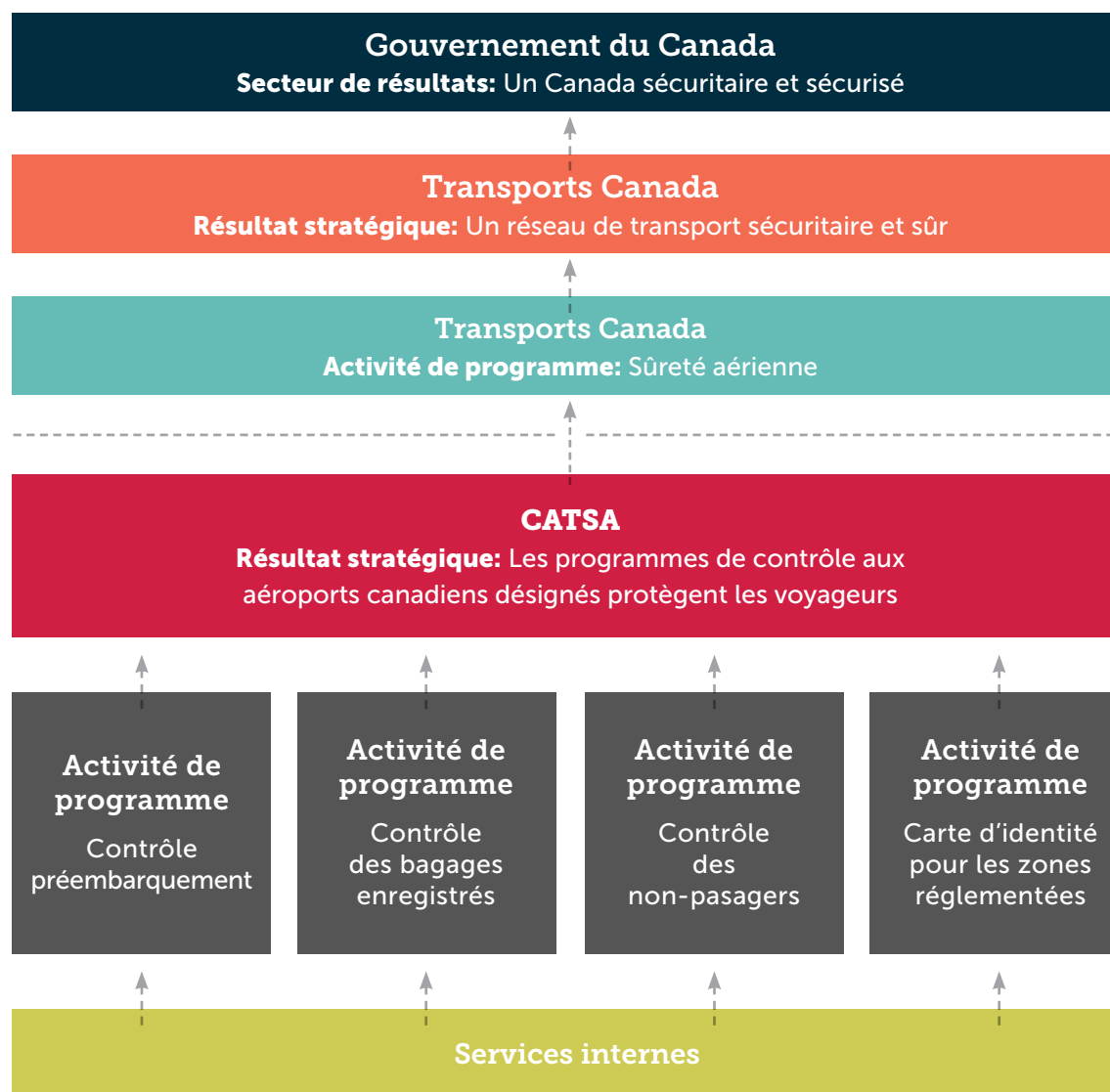
A handwritten signature in black ink that reads "Angus Watt". The signature is fluid and cursive, with a horizontal line extending from the end of the name.

Angus Watt, Président et chef de la direction

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 du gouvernement du Canada visant un « Canada sécuritaire et sécurisé », ainsi qu'avec le résultat stratégique de Transports Canada visant un « réseau de transport sécuritaire et sûr ». L'AAP de l'ACSTA est présentée dans le diagramme ci-après.



Activités mandatées

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

Contrôle préembarquement (CPE)

Aux points de contrôle partout au pays, les agents de contrôle de l'ACSTA effectuent le contrôle 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 (CBE)

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

Contrôle des non-passagers (CNP)

Aux points d'accès des zones réglementées partout au pays, les non-passagers sont sélectionnés pour le contrôle de façon aléatoire par les agents de contrôle de l'ACSTA. Les 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 font partie des non-passagers.¹

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'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 Transports Canada 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 est effectuée de façon efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt du public, comme le requiert la *Loi sur l'ACSTA*.

¹ En 2014-2015, l'ACSTA a amélioré le programme de contrôle pour les véhicules qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aérodrome de certains aéroports au pays.

Environnement opérationnel



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*. Entièrement financée par des crédits parlementaires, l'ACSTA rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

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

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 bagages, 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 garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs bagages, ainsi que 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 de l'industrie.

Prestation de services

Le modèle actuel de prestation de services de l'ACSTA utilise des fournisseurs de services tiers pour fournir du personnel de contrôle. Son modèle d'entente de services comprend quatre régions (Est, Centre, Prairies et Pacifique). Ce modèle rentable garantit que l'ACSTA tire le meilleur parti possible de ses programmes et de ses ressources internes, et que ses efforts se concentrent dans les secteurs où ils sont le plus nécessaires. L'ACSTA reste déterminée à tirer le meilleur parti des avantages de l'Entente sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA), et continuera à collaborer avec ses fournisseurs de services de contrôle pour mettre à profit les progrès réalisés l'année dernière, ainsi qu'à promouvoir l'excellence opérationnelle.

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 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 travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle pour maintenir la stabilité de l'effectif à long terme. Dans le domaine de la négociation collective, il arrive fréquemment que les parties négocient après l'expiration du contrat et concluent une convention collective avec effet rétroactif.

Risques

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



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

- 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 Transports Canada en vue de donner suite aux renseignements sur les menaces et les risques qui sont recueillis par les services de renseignement. Les programmes de contrôle de sûreté obligatoires de l'organisation contribuent à instaurer un cadre de sécurité qui réduit les risques pour la sûreté aérienne dans l'ensemble du réseau.

« Les risques organisationnels de l'ACSTA sont surveillés de près et réévalués chaque trimestre par le Comité de la haute direction, puis présentés au Conseil d'administration. »

Gouvernance des risques

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

Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration consistent à fournir une orientation stratégique, 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.

Le Comité de la haute direction

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

Risques et incertitudes

Les principaux risques pour l'ACSTA présentés 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**

La sûreté est la priorité de l'ACSTA. L'ACSTA a le mandat de fournir des services de contrôle conformément aux règlements et aux mesures et directives en matière de sûreté établis par Transports Canada. Comme dans tout système, 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, 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 menaces et les risques en temps opportun, ou qu'elle ne traite pas l'information reçue avec toute la diligence requise.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse en permanence les renseignements sur les risques et les menaces qui proviennent de sources externes et les diffuse aux décideurs compétents. Elle dispose de stratégies détaillées intégrées (notamment des plans de continuité des activités et d'intervention d'urgence) pour donner suite à ces renseignements dans le respect de ses procédures normalisées d'exploitation. Ces plans sont régulièrement éprouvés et mis en pratique 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. En raison de ces difficultés, sa capacité d'achat d'heures de contrôle a diminué ces deux dernières années. Par conséquent, le temps d'attente des passagers a augmenté.

En avril 2015, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2015-2016 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente semblable à celui de 2014-2015. L'ACSTA continue de collaborer avec Transports Canada pour trouver d'éventuelles solutions à long terme 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, ce qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA. »

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Interruptions de travail licites ou 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 licites ou 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 licites ou 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 Canadiens. 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, ce qui favorise une relation systématique et collaborative entre eux et l'ACSTA.

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.

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 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, divers éléments de ce plan ont été mis à jour et éprouvés récemment. Les lacunes relevées seront corrigées lors des processus d'examen à venir.

Risque lié aux ressources humaines

L'ACSTA s'efforce de maintenir un effectif dévoué dont le rendement est élevé. Comme dans d'autres organisations gouvernementales, les restrictions financières actuelles pourraient réduire la capacité de l'ACSTA à continuer de recruter de nouveaux talents, à conserver ses talents essentiels et à maintenir l'engagement des employés.

Pour atténuer ce risque, l'organisation se donne comme priorité de veiller à ce que son personnel dispose du soutien requis pour continuer de servir les intérêts et de remplir le mandat de l'organisation.

Rapport sur les résultats

En 2014-2015, l'ACSTA a réalisé un certain nombre de projets et de changements importants qui ont amélioré ses opérations. Ces initiatives permettront à l'ACSTA de continuer de répondre à l'évolution des menaces, de réaliser d'autres gains d'efficacité et d'améliorer l'expérience des passagers. La section suivante présente un aperçu des réalisations, des progrès et du rendement de l'ACSTA par rapport à ses activités obligatoires. Veuillez noter que cette section 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 ses résultats escomptés.

Efficience :

la mesure dans laquelle les ressources du programme sont optimisées.

Uniformité :

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

Même si la définition du débit de traitement des passagers est généralement la même à l'échelle internationale, il y a d'importantes différences en ce qui a trait à la façon de le calculer. Par exemple, certaines administrations calculent le débit de traitement selon la capacité de contrôle (c.-à-d. combien de passagers peuvent théoriquement être contrôlés dans des conditions idéales sans arrêts dans la voie), alors que d'autres le calculent par le nombre de passagers réellement contrôlés, peu importe les conditions de traitement. En général, il n'y a pas de norme mondiale pour recueillir ou calculer les paramètres de rendement du CPE, y compris le débit de traitement. La vitesse à laquelle les passagers peuvent être contrôlés dépend directement d'un bon nombre de facteurs, y compris mais sans s'y limiter, la réglementation, les configurations du matériel de contrôle, les niveaux de dotation, l'aménagement du point de contrôle, l'espace, et l'ouverture et la fermeture des voies de contrôle dans une période de rapport.

Au Canada, les niveaux de débit de traitement de l'ACSTA ont beaucoup augmenté depuis 2010. Les gains d'efficacité ont permis à l'ACSTA

d'accroître considérablement le nombre de passagers traités par heure. À la fin de 2010-2011, l'ACSTA traitait 124 passagers à l'heure, et le rendement continue de s'améliorer. En 2014-2015, le débit de traitement est passé à 155.

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 le niveau de service relatif au temps d'attente au CPE³ comme un 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 CPE³ 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, l'ACSTA 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 a baissé : 87 % des passagers ont été contrôlés en 15 minutes ou moins.

Afin d'évaluer l'impact des options de financement sur le niveau de service relatif au temps d'attente pour le CPE, l'ACSTA, avec des données de Transports Canada, a élaboré une version améliorée du modèle d'incidence des temps d'attente en 2013. Ce modèle utilise la théorie des files d'attente et l'optimisation de l'établissement des horaires, en plus des données historiques comme les volumes de passagers, pour estimer et prévoir le coût de divers niveaux de service au fil du temps. En 2014-2015, en collaboration avec Transports Canada, l'ACSTA a utilisé ce modèle pour prévoir ses besoins en matière de financement en 2015-2016, en vue de maintenir des niveaux de service comparables à 2014-2015 et de minimiser la dégradation du service. En avril 2015, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2015-2016 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente semblable à celui de 2014-2015. L'ACSTA continue de collaborer avec Transports Canada pour trouver d'éventuelles solutions à long terme pour minimiser l'incidence des temps d'attente plus longs.

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.

Amélioration continue et innovation

L'amélioration continue et l'innovation demeurent des principes fondamentaux de la philosophie organisationnelle de l'ACSTA. Par conséquent, l'ACSTA collabore avec ses partenaires pour repérer et éprouver sans cesse les secteurs dans lesquels elle peut gagner le plus en efficacité et en efficacité. Cette année, l'équipe du programme d'amélioration du processus de contrôle de sûreté a mis à l'essai un certain nombre d'initiatives, dont le Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance, le système de gestion des files d'attente et l'essai du contrôle à distance.

Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance :

En janvier 2013, Transports Canada et la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis ont décidé d'harmoniser leurs procédures de contrôle préembarquement pour les voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle transfrontaliers dans le cadre du plan d'action [Par-delà la frontière : une vision commune pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique.](#)

Cette harmonisation s'accompagne de nouvelles procédures de contrôle selon lesquelles les passagers sélectionnés se rendant aux États-Unis qui ont fait l'objet d'un contrôle de leurs antécédents et qui sont considérés comme étant « à faible risque » bénéficient d'avantages concrets,

notamment 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 manteau, chapeau, ceinture ou chaussures, et pourront laisser les liquides autorisés dans leurs bagages de cabine. Ces nouvelles procédures font progresser le contrôle axé sur les risques.

En décembre 2014, à la suite d'un essai à l'aéroport international Pearson de Toronto, 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. En décembre 2014, l'ACSTA a, sous la direction de Transports Canada, élargi la gamme des passagers admissibles pour englober de nouveaux groupes, notamment les passagers Global Entry, les militaires et les membres d'équipage. L'ACSTA travaille actuellement avec Transports Canada à la mise en œuvre de ce concept à certaines voies réservées aux voyageurs dignes de confiance aux points de contrôle des vols intérieurs et internationaux.

Système de gestion des files d'attente (SGFA) :

Le SGFA a été conçu pour améliorer l'efficacité du CPE sans qu'il y ait d'incidence négative sur la sûreté ou le service à la clientèle. Cet essai vise à améliorer l'efficacité en automatisant certaines fonctions autres que le contrôle, comme le balayage des cartes d'embarquement.

Cette automatisation permet à l'ACSTA d'optimiser les ressources en utilisant les agents de contrôle dans d'autres fonctions de contrôle.

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 pouvant être mesuré et évalué. Ce système a pu être mis en place grâce à l'installation de capteurs de suivi et de portes automatisées aux points de CPE. Ces capteurs de suivi automatisent la collecte des données sur les temps d'attente, l'aiguillage des passagers, la validation de la carte d'embarquement et l'accès à l'entrée des voies de contrôle. Cet essai novateur est le premier du genre au monde.

Il a débuté en février 2015 au point de contrôle des vols intérieurs et internationaux de l'aéroport international d'Edmonton. Les résultats préliminaires sont prometteurs et montrent, semble-t-il, une très bonne acceptation de la part des passagers et des agents de contrôle. L'ACSTA continuera d'exercer une surveillance étroite, de gérer le rendement et de vérifier si les données générées par le nouveau SGFA sont aussi fiables et précises que celles actuellement produites par le SSCE.

Essai du contrôle à distance :

En septembre 2014, l'ACSTA a commencé la mise à l'essai du contrôle à distance au point de contrôle transfrontalier de l'aéroport international d'Ottawa. L'essai du contrôle à distance a pour but d'évaluer l'utilité d'un système de contrôle à distance pour améliorer l'efficacité des agents de contrôle d'un point de vue technique et opérationnel. Avec le contrôle à distance, on utilise les capacités de réseau pour installer un groupe d'opérateurs d'appareils de radioscopie dans une salle séparée, ce qui permet d'améliorer l'équilibrage de charge et de réduire les sources de distraction pour les opérateurs d'appareils de radioscopie. Avec ce concept, la radioscopie est reliée à la salle de contrôle située à distance, et des voyants lumineux sur chaque appareil de radioscopie indiquent la décision concernant le bagage à l'agent affecté à la voie de contrôle dédiée à la fouille des bagages. L'agent de contrôle de cette voie assure la garde et la surveillance des bagages nécessitant une fouille supplémentaire, fouille les bagages, puis les rend au passager. Ce système à distance a été créé à partir d'une solution « interne » mise au point par l'ACSTA.

Cette configuration représente un changement important par rapport aux processus et aux procédures actuels de CPE. L'essai a démontré qu'un système

de contrôle à distance peut être installé avec succès à un point de CPE pour qu'à chaque voie de contrôle, un agent de contrôle à distance effectue un contrôle en direct. Les agents de contrôle ont dû s'adapter au fait que l'opérateur de l'appareil de radioscopie se trouve dans une salle de contrôle à distance, mais le rendement de l'opérateur en matière d'efficacité de contrôle et d'essais secrets reste le même. Le système de contrôle à distance n'a eu aucune incidence sur le débit de traitement et peut fonctionner avec l'effectif actuel.

Essai de la voie de contrôle supplémentaire de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

À l'automne 2014, l'ACSTA et l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) ont conclu une entente concernant 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 Transports Canada, s'est déroulé entre octobre 2014 et mars 2015.

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 une heure, 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 la fin de la période d'essai initiale, la GTAA a exprimé le souhait de continuer à acheter des heures de contrôle supplémentaires. En raison de cet intérêt, l'essai a été prolongé jusqu'en mars 2016. Les premiers 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. L'ACSTA continuera de travailler avec Transports Canada et la GTAA pour peaufiner le cadre de recouvrement des coûts.

« Avec le contrôle à distance, on utilise les capacités de réseau pour installer un groupe d'opérateurs d'appareils de radioscopie dans une salle séparée, ce qui permet d'améliorer l'équilibrage de charge et de réduire les sources de distraction pour les opérateurs d'appareils de radioscopie. »

Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE)

Le SSCE de l'ACSTA a été mis en place en 2010 pour permettre le balayage des cartes d'embarquement aux points de contrôle afin d'en garantir la validité. Depuis sa mise en œuvre, le SSCE est devenu un outil de gestion quotidienne des activités de l'ACSTA au Canada. Au moyen des données recueillies par ce système, l'ACSTA peut maintenant déterminer de façon exacte les temps d'attente actuels des passagers, ce qui aide à mieux gérer les ressources financières et humaines au CPE.



Le SSCE participe à l'atteinte des objectifs suivants :

- 1 Validation des cartes d'embarquement :** aide à détecter les cartes d'embarquement dupliquées et frauduleuses;
- 2 Résolution des incidents liés à la sûreté :** permet l'identification des passagers et la récupération des séquences de TVCF pertinentes pour résoudre rapidement les intrusions, les réclamations et les plaintes;
- 3 Surveillance du rendement :** génère des rapports statistiques dépersonnalisés sur des mesures comme les temps d'attente, le débit de traitement et le comptage des passagers par voie de contrôle.

À la suite de la signature des ententes de partage de données en 2013-2014, l'ACSTA a également communiqué des données du SSCE à deux grands transporteurs aériens canadiens, ce qui a permis aux intervenants d'accéder à l'information à des fins statistiques⁴. Ces données fournissent aux transporteurs aériens les outils nécessaires pour décider de faire attendre un vol ou non, et leur permettent de déterminer plus exactement les tendances afin d'améliorer le service à la clientèle.

En décembre 2014, l'ACSTA a achevé le transfert à l'interne du matériel du SSCE et du soutien connexe, confiés jusqu'à à un fournisseur tiers. Ce projet de transition a duré un an et a demandé beaucoup de travail pour créer un environnement de système de sûreté des cartes d'embarquement interne, pour lancer un nouveau logiciel permettant la maintenance à distance, et pour transférer le SSCE de l'environnement du fournisseur de services au nôtre. Depuis décembre 2014, le soutien et la maintenance continus du système sont assurés directement par l'ACSTA.

⁴ Conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, aucune donnée personnelle sur les passagers n'est communiquée aux transporteurs aériens.

Mise en place de la voie divisée à contrôle manuel

En 2012-2013, l'ACSTA a réalisé un essai à l'aéroport international Pearson de Toronto : on a installé des voies divisées à contrôle manuel à des voies de contrôle afin d'améliorer la circulation des passagers au point de contrôle et de faciliter les fouilles supplémentaires au besoin. On a observé une augmentation du débit de traitement en volume de pointe, une amélioration du temps de traitement et un taux de satisfaction des passagers supérieur aux objectifs aux points de contrôle où l'essai a été mené. La mise en place de voies divisées à contrôle manuel a également amélioré la garde et la surveillance des bagages par les agents de contrôle. L'essai a été considéré comme un succès et l'ACSTA prépare la mise en œuvre de ces voies à l'échelle nationale. À la fin de l'exercice 2014-2015, l'ACSTA avait déployé des voies divisées à contrôle manuel à des points de contrôle sélectionnés dans les villes suivantes : Vancouver, Ottawa, Montréal, Toronto, Edmonton, Fort McMurray, Victoria, Winnipeg, Calgary, Halifax, Saskatoon et Québec.

Aide aux passagers

L'ACSTA reconnaît que les passagers de diverses cultures ou ayant des besoins spéciaux ont souvent des exigences ou des préoccupations particulières en ce qui concerne le contrôle de sûreté. « L'ACSTA dans la collectivité » est un programme de sensibilisation dans le cadre duquel l'ACSTA collabore avec des groupes spécifiques afin de déterminer leurs besoins et de leur fournir de l'information sur mesure. Avec ce programme, l'ACSTA espère améliorer à la fois l'expérience des clients et la circulation des passagers aux points de contrôle, et créer des relations mutuellement avantageuses avec les groupes qui représentent les passagers de diverses origines ethniques et ayant des besoins spéciaux.

Les publicités de sensibilisation sont une autre initiative qui vient compléter le programme « L'ACSTA dans la collectivité ». Par exemple, un nombre considérable de passagers embarquant sur des vols vers différentes destinations asiatiques transportent des articles interdits dans leurs bagages de cabine. Pour remédier à ce problème, l'ACSTA

a fait traduire sa campagne publicitaire en chinois traditionnel et a fait paraître des publicités dans les principaux journaux chinois de Vancouver, afin d'informer les passagers sur les articles de cabine permis et interdits dans les aéroports canadiens. Cette campagne de sensibilisation a été un tel succès que Citoyenneté et Immigration Canada a cité l'ACSTA dans son rapport annuel sur la *Loi sur le multiculturalisme canadien*.

Dans le cadre de ses services aux passagers, l'ACSTA met à profit la technologie de ses points de contrôle pour aider les passagers lorsqu'ils perdent des articles ou les oublient au point de contrôle. Pour rendre ces articles aux passagers, l'ACSTA utilise ses systèmes de radioscopie en réseau, ses caméras de télévision en circuit fermé et le SSCE. En 2014-2015, grâce à son utilisation novatrice de cette technologie, l'ACSTA a remis 1994 articles à des passagers qui les avaient perdus ou oubliés au point de contrôle.

Rendement

Efficacité du CPE

Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.

Efficiences du CPE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	9,4 %	9,8 %	13,8 %*	La hausse des taux d'attrition résulte de démissions en raison d'un décalage entre les fonctions du poste d'agent de contrôle et les attentes des candidats au poste, ainsi que de congédiements en raison de problèmes de rendement.

Définition : 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; par conséquent, il faut tenir compte de ce fait lorsqu'on compare les résultats d'un exercice à l'autre. La nouvelle méthode de calcul a également fait en sorte que le taux d'attrition est légèrement plus élevé (une hausse d'environ 0,6 % peut être attribuée à ce changement de méthode).

Débit de traitement au CPE	S. O.*	148	155	155	Le débit de traitement au CPE est demeuré stable.
----------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Définition : Le nombre de passagers contrôlés par heure par voie de contrôle aux points de CPE dans les huit aéroports les plus occupés pendant les périodes achalandées.

* Veuillez prendre note du fait que l'objectif de débit de traitement précédent de 120 a été fixé dans le cadre de l'examen de l'ACSTA de 2010. Cet objectif est calculé à l'aide de la méthodologie du débit de traitement en volume de pointe et sert à gérer les opérations de l'ACSTA. Pour les comparaisons internationales et les rapports externes, l'ACSTA utilise le débit de traitement optimal, qui s'appuie sur une méthodologie différente. 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.

Rendement

Uniformité du CPE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Conformité au contrôle de sûreté	98,0 %	94,3 %	94,3 %	93,8 %	Les procédures et les technologies de l'ACSTA changent chaque année. Par conséquent, de petites variations des taux de conformité sont prévues d'année en année.

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

Efficacité du CPE

Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent divulgués dans un document public.

Efficience du CPE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	91,0 %	90,0 %	90,6 %	Le taux de succès du PNFC dépasse légèrement l'objectif et suit la tendance des années précédentes.

Définition : Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies/nombre total de tentatives). Cette mesure du rendement combine les résultats de tous les cours de formation sur le CPE et le CBE.

Rendement

CPE – Dans l'intérêt des voyageurs

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	71,9 %	73,8 %	74,1 %	Le taux de confiance poursuit sa montée et a augmenté de plus de 5 points de pourcentage depuis 2010-2011.

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

Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0 %	82,6 %	82,0 %	81,6 %	Le taux de satisfaction globale est resté stable au cours des trois dernières années.
---	--------	--------	--------	--------	---

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

Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	80,5 %	80,3 %	80,1 %	La satisfaction à l'égard de la vitesse de traitement est la seule mesure de l'index qui a été à la baisse (diminution de 4 points de pourcentage depuis 2012-2013). Toutes les autres mesures de l'index sont restées stables.
--	--------	--------	--------	--------	---

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

Suite à la page suivante

Rendement (Suite de la page précédente)

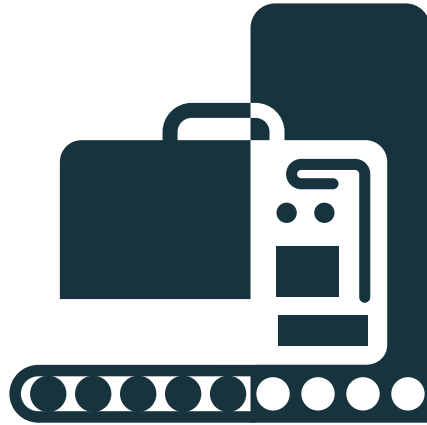
CPE – Dans l'intérêt des voyageurs

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Plaintes de passagers réglées en moins de 30 jours	90,0 %	79,8 %	81,3 %	75,6 %	L'ACSTA a reçu un nombre croissant de plaintes liées aux temps d'attente plus longs au CPE et aux changements de procédures au CBE. L'augmentation du nombre de plaintes a entraîné une baisse du pourcentage de plaintes réglées en moins de 30 jours.

Définition : Pourcentage des plaintes de passagers reçues chaque trimestre aux huit aéroports les plus occupés qui ont été réglées dans les 30 jours civils suivant leur réception.

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 procèdera à la mise à niveau de ses systèmes dans tout le pays. Le projet de recapitalisation du CBE appuie le plan d'action commun du Canada et des États-Unis intitulé [*Par-delà la frontière commune : Une vision commune pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique*](#). Le programme 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.

L'ACSTA est presque à mi-parcours de ce projet à grande échelle, et la mise en œuvre progresse bien. Au cours du dernier

exercice financier, l'ACSTA a continué son programme de recapitalisation sur dix ans du CBE. Le déploiement se concentre d'abord sur les aéroports du Canada ayant 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 de l'aéroport. À ce stade, l'ACSTA est convaincue que le projet continuera d'avancer comme prévu.

Des activités d'entretien préventif et correctif ont aussi été menées tout au long de l'exercice afin d'assurer le bon fonctionnement du matériel de CBE, grâce à des contrats de services d'entretien avec NAV Canada et les fabricants de matériel de contrôle.

Rendement

Efficacité du CBE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
---------------------	----------	-----------	-----------	-----------	--------------

Cette catégorie de rendement et les résultats connexes sont de nature sensible et ne peuvent être divulgués dans un document public.

Efficiences du CBE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	9,4 %	9,8 %	13,8 %	La hausse des taux d'attrition résulte de démissions en raison d'un décalage entre les fonctions du poste d'agent de contrôle et les attentes des candidats au poste, ainsi que de congédiements en raison de problèmes de rendement.

Définition : Pour chaque trimestre, 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; par conséquent, il faut tenir compte de ce fait lorsqu'on compare les résultats d'un exercice à l'autre. La nouvelle méthode de calcul a également fait en sorte que le taux d'attrition est légèrement plus élevé (une hausse d'environ 0,6 % peut être attribuée à ce changement de méthode).

Rendement

Uniformité du CBE

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	91,0 %	90,0 %	90,6 %	Le taux de succès du PNFC dépasse légèrement l'objectif et suit la tendance des années précédentes.

Définition : Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies/nombre total de tentatives). Cette mesure du rendement combine les résultats de tous les cours de formation sur le CPE et le CBE.

CBE – Dans l'intérêt des voyageurs

Mesure du rendement	Objectif	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Commentaires
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	71,9 %	73,8 %	74,1 %	Le taux de confiance poursuit sa montée et a augmenté de plus de 5 points de pourcentage depuis 2010-2011.

Définition : 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.

Contrôle des non-passagers

Principales réalisations

En raison des exigences de Transports Canada, l'ACSTA doit contrôler les non-passagers qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Ces personnes comprennent les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires. Les non-passagers 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 contrôle des non-passagers afin de respecter les exigences plus sévères de Transports Canada qui découlent des obligations internationales de cette dernière. 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.

Carte d'identité pour les zones réglementées

Réalisations clés

La CIZR est un laissez-passer de sécurité biométrique délivré par les administrations aéroportuaires locales à tous les non-passagers qui travaillent dans les zones réglementées des 28 principaux aéroports du Canada. La carte doit être portée et montrée par tous les travailleurs de l'aéroport qui ont une habilitation de sécurité en matière de transport de Transports Canada. Afin de permettre la vérification de l'identité d'un non-passager, chaque carte comprend une puce d'ordinateur qui stocke les données d'identification biométrique des empreintes digitales et de l'iris. Le programme de CIZR comprend les cartes, les lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aérogares et l'infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée.

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. L'ACSTA est toujours responsable de l'élaboration et de la maintenance du système de CIZR, de l'installation et de la maintenance des lecteurs d'empreintes digitales et d'iris dans les aérogares, de même que de l'infrastructure de réseau. En 2014-2015, l'ACSTA s'est attachée à améliorer l'efficacité du système d'inscription à la CIZR, ainsi qu'à planifier le remplacement des lecteurs biométriques portatifs. 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 dans 28 aéroports du Canada.

Services internes

Examen opérationnel stratégique

Au cours de l'exercice 2014-2015, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada à la mise au point du plan de mise en œuvre des éventuelles économies dans le cadre de l'examen des dépenses 2012 du gouvernement.

Ces réductions de coûts n'auront pas d'incidence sur le mandat de l'ACSTA en matière de services de sûreté de première ligne.

Planification de la continuité des activités

Dans le cadre du Programme de continuité des activités et de gestion des urgences, l'ACSTA a organisé un exercice d'interruption de travail, en mars 2015, afin d'éprouver son plan d'intervention en cas d'interruption de travail en vue des futures négociations entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle. Cet exercice permet de vérifier que l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle sont prêts à faire face à une éventuelle interruption de travail.

Programme des relations avec les intervenants

Au cours de l'exercice 2014-2015, l'ACSTA a continué de renforcer ses relations avec les principaux intervenants grâce à un certain nombre d'initiatives, dont des réunions trimestrielles avec la direction des fournisseurs de services de contrôle dans le cadre du Programme de gestion des relations, l'enseignement du cours « Fondements des agents de contrôle » à des représentants de Transports Canada et du Conseil des aéroports du Canada, ainsi que des réunions régulières avec les cadres supérieurs des aéroports. À l'échelle internationale, l'ACSTA a noué de solides partenariats avec d'autres intervenants, qui lui permettent d'échanger de l'information sur les progrès, les pratiques exemplaires et les opérations fondées sur les données. L'ACSTA est considérée comme un chef de file en matière de contrôle grâce aux nombreux projets novateurs susmentionnés. Tout au long de l'exercice, l'ACSTA a accueilli des délégations de la TSA, de la police fédérale allemande, de la Lufthansa, de l'administration aéroportuaire d'Orlando, du service de sûreté aérienne de la Nouvelle-Zélande, de l'Office fédéral de l'aviation civile de la Suisse et du bureau de la sûreté des transports de l'Australie. En outre, l'ACSTA a présenté des exposés lors de réunions organisées par l'Association

du transport aérien international, le Conseil international des aéroports, l'OACI, ainsi que lors de la Conférence européenne de l'aviation civile et du Forum international sur le contrôle de sûreté en aviation.

À l'échelle nationale, l'ACSTA a collaboré avec un nombre croissant de ministères fédéraux afin de leur faire profiter de ses connaissances, de ses conseils et de ses formations. Plus récemment, à la suite des événements survenus le 22 octobre 2014 sur la Colline du Parlement, l'ACSTA a noué des relations avec les Services de la Cité parlementaire (Chambre des communes et Sénat) pour les aider à renforcer le système de sûreté de la Colline du Parlement. Plus précisément, l'ACSTA a amélioré les systèmes de balayage existants, a aidé à transférer 16 systèmes de détection de traces d'explosifs à la Chambre des communes et 12 au Sénat, et a fourni de la formation et une aide à l'entretien.

De plus, d'autres organisations et ministères fédéraux responsables de la sûreté ont aussi demandé à l'ACSTA de partager avec eux son expertise dans les domaines de la détection des explosifs, des méthodes de mise à l'essai, des programmes de formation et, dans certains cas, d'assurer la formation et de fournir le matériel destiné aux formateurs.

« 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. »

Formation

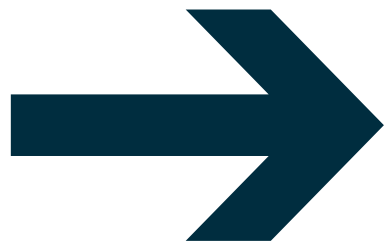
Il est primordial pour l'ACSTA de veiller à ce que les agents de contrôle soient correctement formés aux situations auxquelles ils feront face aux points de contrôle, afin que l'organisation soit en mesure de remplir son mandat. À cette fin, l'ACSTA travaille avec les fournisseurs de services de contrôle tout au long de l'année sur un certain nombre de programmes de formation destinés aux agents de contrôle.

Le Programme d'apprentissage continu (PAC) de l'ACSTA offre aux agents de contrôle un apprentissage complet et continu afin de maintenir leur certification et d'améliorer leurs connaissances, leurs habiletés et leurs compétences. Cette année, environ 5 500 agents de contrôle ont terminé le PAC de l'ACSTA. Outre l'apprentissage continu, les agents de contrôle ont participé à des formations pour exercer des fonctions spécialisées. Depuis l'amélioration du programme de contrôle des véhicules des non-passagers de l'ACSTA dans les huit aéroports les plus occupés, environ 240 agents de contrôle ont suivi avec

succès le programme de formation sur le contrôle des véhicules de non-passagers. Au cours de cet exercice, l'ACSTA a procédé à une évaluation générale de ses cours sur le CBE et conçu un nouveau programme de formation sur le CBE divisé en modules. Cette division en modules offre la latitude nécessaire pour adapter les cours de formation sur le CBE aux besoins des agents de contrôle d'un aéroport particulier. Le programme de formation sur le CBE fait actuellement l'objet d'une refonte progressive de ses principaux cours sur les technologies du CBE. Au cours de l'exercice 2014-2015, plus de 900 agents de contrôle ont suivi avec succès la formation sur le CBE.

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. En 2014-2015, l'ACSTA a contrôlé 57,3 millions de passagers. En 2019-2020, on devrait atteindre un volume de passagers d'environ 62,8 millions. L'ACSTA et Transports Canada 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 eu des répercussions sur le temps d'attente ces deux dernières années. En collaboration avec Transports Canada, l'ACSTA s'est efforcée d'atténuer les répercussions de

l'augmentation du temps d'attente. Au début de l'année 2015, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2015-2016 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente à peu près équivalent à celui de 2014-2015. L'ACSTA et Transports Canada travaillent en étroite collaboration pour trouver des solutions potentielles à ces pressions financières pour 2016-2017 et au-delà.



Soutien aux aéroports canadiens

En prévision de l'augmentation du nombre de passagers, les aéroports lancent des projets d'agrandissement des aérogares dans le cadre de leur plan d'affaires. Par conséquent, ils demandent à l'ACSTA d'ajouter des voies de contrôle afin d'accroître leur capacité. Par exemple, l'aéroport de Calgary a récemment demandé une augmentation de sa capacité de contrôle en raison de sa croissance et dans le cadre de son projet d'agrandissement. Ce projet d'agrandissement inclut la construction d'une nouvelle aérogare. La construction de cette nouvelle aérogare a offert la possibilité à l'ACSTA de concevoir des voies de contrôle qui regroupent des projets pilotes et des essais réussis en un seul

point de CPE. Parmi les caractéristiques de ces nouvelles voies de contrôle, mentionnons le contrôle à distance, les convoyeurs automatiques avec dispositif de retour des bacs, des voies divisées, une zone de remise en place améliorée et un système où les passagers retirent leurs effets personnels simultanément. La mise en place de tous ces concepts de contrôle à un seul endroit devrait améliorer la sûreté et l'efficacité. L'ACSTA travaille en collaboration avec l'administration aéroportuaire de Calgary pour mettre au point la nouvelle configuration du point de contrôle d'ici l'été 2016.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, à l'automne 2014, l'ACSTA, avec le soutien de Transports Canada, a conclu une entente concernant la mise à l'essai de voies de contrôle supplémentaires avec la GTAA. Cet accord a permis à la GTAA d'acheter des services de contrôle supplémentaires. La GTAA est globalement satisfaite et a exprimé le souhait de continuer à acheter des heures de contrôle supplémentaires. La GTAA s'étant montrée intéressée par sa poursuite, l'essai a été prolongé jusqu'en mars 2016.

En 2014-2015, l'administration aéroportuaire de Vancouver a proposé à l'ACSTA un projet de reconfiguration de certaines voies de contrôle au point de CPE pour les vols internationaux de l'aéroport. La configuration définitive de ces voies est encore à l'étude. Elle

comprendra du matériel supplémentaire pour automatiser les opérations liées aux bagages et un logiciel permettant aux agents de contrôle de l'ACSTA de visionner à distance les images radioscopiques des bagages. L'ACSTA travaille en collaboration avec l'administration aéroportuaire et Transports Canada pour appuyer cette initiative.

Poursuite de la réalisation du mandat en matière de CNP amélioré

L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et les intervenants pour mettre à profit la réussite qu'elle a connue en 2013-2014. L'organisation doit tirer pleinement profit de l'expérience acquise et mettre en application les leçons retenues, s'il y a lieu, afin que la mise en œuvre du programme de CNP amélioré demeure efficiente et efficace.

En novembre 2014, le programme provisoire de contrôle des véhicules des non-passagers est entré en vigueur dans certains aéroports. Les administrations aéroportuaires réalisent actuellement une étude de caractérisation des points de contrôle des véhicules portant sur les habitudes de fréquentation, les volumes et les types de véhicules qui franchissent le point de contrôle, afin de parfaire et d'améliorer le processus.

Entente sur les services de contrôle aux aéroports

En 2010, l'ACSTA a lancé un processus de demande de propositions qui a mené à la conclusion de quatre ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA). Ces contrats de cinq ans, avec cinq options de renouvellement d'un an qui peuvent être exercées ensemble ou séparément, sont entrés en vigueur en novembre 2011 et expireront le 31 mars 2017.

À mi-parcours de la période initiale des contrats, l'ACSTA planifie actuellement la réalisation d'une évaluation de l'efficacité des contrats et du rendement de chaque fournisseur de services de contrôle. L'évaluation aura lieu en grande partie en 2015-2016 et servira à éclairer la prise de décisions par la haute direction et le Conseil d'administration de l'ACSTA.

Amélioration de l'efficacité des points de contrôle

Au fil des ans, des gains d'efficacité rendus possibles par l'amélioration des processus ont permis à l'ACSTA d'augmenter le nombre de passagers traités à l'heure. L'ACSTA continuera de recourir à ces essais opérationnels pour évaluer les nouveautés en matière de processus, de technologies et d'outils qui sont mises au point pour améliorer les opérations de contrôle.

Dans les cas où les essais s'avéreront concluants, l'ACSTA s'efforcera d'intégrer ces essais et technologies dans ses opérations de contrôle. À la suite de la réussite de l'essai de la voie divisée à contrôle manuel, mené en 2014-2015, l'ACSTA veillera à ce que les mises en place restantes aux points de contrôle plus petits soient terminées d'ici la fin de l'exercice 2016-2017.

En 2015-2016, l'ACSTA pourrait aussi modifier la zone de dépôt des effets personnels au contrôle préembarquement afin de fluidifier la circulation des passagers qui franchissent le point de contrôle, en permettant à plusieurs passagers de retirer leurs effets personnels en même temps. Cette idée n'en est qu'à l'étape de la conceptualisation, mais elle pourrait aider au débit continu des bacs dans l'appareil de radioscopie.

Examen opérationnel stratégique

L'ACSTA s'emploiera à la mise en œuvre des initiatives afin de réaliser les éventuelles économies dans le cadre de l'examen des dépenses 2012 du gouvernement. Ces réductions de coûts n'auront pas d'incidence sur le mandat de l'ACSTA en matière de services de sûreté de première ligne.

Gouvernance de l'organisation

L'ACSTA rend des comptes au Parlement 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.

En date du 31 mars 2015, le Conseil d'administration de l'ACSTA comprenait :

- Lloyd McCoomb, président
- Paul Benoit
- Melissa Coulson
- Jean-Marc Dufour
- Patricia Kennedy
- Dora Koop
- William Restall
- Allan Rowe
- Peter Wallis
- Joanne Whittle
- Poste vacant

Lisez les biographies des membres du Conseil d'administration [ici](#). William Restall a été nommé au Conseil d'administration le 29 septembre 2014 pour un mandat de trois ans, à titre de représentant du Conseil des aéroports du Canada, en remplacement de Michael Campbell. Le 26 mars 2015, Patricia Kennedy a été nommée pour un mandat de trois ans comme représentante de l'Association du transport aérien du Canada, en remplacement de William Deluce.

Le Conseil d'administration 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.

En 2014-2015, le Conseil d'administration a continué de superviser l'orientation stratégique de l'ACSTA en surveillant le rendement opérationnel et financier de l'organisation et la conformité à son plan d'entreprise, ainsi que l'information financière trimestrielle de la société. Le Conseil d'administration a fourni une orientation à la haute direction de l'ACSTA relativement aux principaux risques auxquels l'organisation fait face, et a exercé une surveillance active des pratiques de gouvernance de l'ACSTA.

Le Conseil d'administration a également surveillé les activités de programme clés, y compris un certain nombre d'initiatives d'amélioration continue visant à promouvoir un contrôle des passagers efficient et efficace. Le Conseil d'administration a continué de superviser le plan de recapitalisation du CBE sur dix ans de l'ACSTA, sous la direction de Transports Canada, de même que la mise en place du programme de CNP amélioré.

En 2014-2015, le Conseil d'administration a fusionné le Comité du régime de retraite et le Comité de la gouvernance et des ressources humaines afin de former un comité de la gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite. En juin 2014, trois comités permanents aidaient le Conseil d'administration 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](#). Au cours du dernier exercice, un comité spécial temporaire du Conseil d'administration a été mis sur pied pour examiner la proposition de la direction de mettre en œuvre les modifications apportées au régime de rémunération pour les employés de l'organisation. Cette proposition a finalement été approuvée par le Conseil d'administration.

Les comités sont régis par des mandats approuvés par le Conseil et sont indépendants de la direction.



Rémunération et présence aux réunions du Conseil d'administration

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

Membre du Conseil	Honoraires (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
Lloyd McCoomb (Président) ²	10 800 \$	19 320 \$	30 120 \$
Paul Benoit	5 400 \$	10 140 \$	15 540 \$
Michael Campbell ³	2 700 \$	6 630 \$	9 330 \$
Melissa Coulson	5 400 \$	7 800 \$	13 200 \$
William Deluce ⁸	5 317 \$	8 385 \$	13 702 \$
Jean-Marc Dufour	5 400 \$	10 725 \$	16 125 \$
Dora Koop ⁴	5 400 \$	14 040 \$	19 440 \$
William Restall ⁶	2 742 \$	2 925 \$	5 667 \$
Allan Rowe ⁵	5 400 \$	11 310 \$	16 710 \$
Peter Wallis ⁷	5 400 \$	11 505 \$	16 905 \$
Joanne Whittle	5 400 \$	4 875 \$	10 275 \$
Patricia Kennedy ⁹	0 \$	0 \$	0 \$
Vacancy	----	----	----
TOTALS	59 359 \$	107 655 \$	167 014 \$

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 167 014 \$ en 2014-2015 comparativement à 228 253 \$ en 2013-2014.

Présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités

La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou du comité. En juin 2014, les lignes directrices sur les membres des comités ont été modifiées, de sorte que les administrateurs ne sont plus tenus d'être membres de deux comités.

Membre du Conseil	Réunions du Conseil	Réunions des Comités		
		Gouvernance, ressources humaines et régime de retraite ¹	Audit	Stratégie
Lloyd McCoomb ²	10/10	4/4	7/7	4/4
Paul Benoit	9/10	4/4	-	4/4
Michael Campbell ³	3/5	2/2	-	2/2
Melissa Coulson	10/10	-	7/7	-
William Deluce ⁸	9/10	-	7/7	4/4
Jean-Marc Dufour	10/10	4/4	-	-
Dora Koop ⁴	10/10	4/4	7/7	-
William Restall ⁶	4/5	-	-	2/2
Allan Rowe ⁵	9/10	-	7/7	4/4
Peter Wallis ⁷	9/10	-	7/7	4/4
Joanne Whittle	8/10	3/4	-	-
Patricia Kennedy ⁹	-	-	-	-
Poste vacant	-	-	-	-

¹ Le Comité de la gouvernance et des ressources humaines et le Comité du régime de retraite se sont réunis chacun une fois en 2014-2015, avant d'être fusionnés pour créer le Comité de la gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite. La participation des membres à ces comités est comptabilisée dans les données du Comité de la gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite.

² Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration.

³ Son mandat a pris fin le 29 septembre 2014.

⁴ Présidente du Comité de la gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite.

⁵ Président du Comité d'audit.

⁶ Son mandat a débuté le 29 septembre 2014.

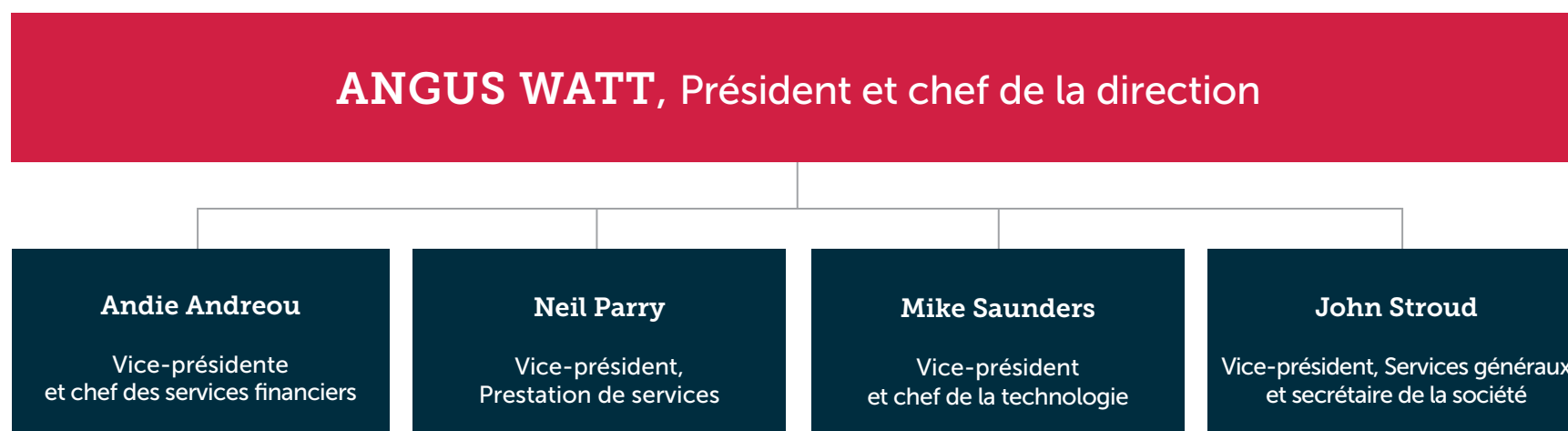
⁷ Président du Comité de stratégie.

⁸ Son mandat a pris fin le 26 mars 2015.

⁹ Son mandat a débuté le 26 mars 2015.

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 Comité de la haute direction comprend quatre vice-présidents, chacun représentant un portefeuille précis.⁵



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

⁵ En date du 31 mars 2015, la haute direction de l'ACSTA était composée de cinq vice-présidents. Par la suite, l'ACSTA a restructuré son équipe de la haute direction. Elle est donc passée de cinq à quatre vice-présidents. Les responsabilités de l'ancien poste de vice-président, Services juridiques et secrétaire de la société, ont été réparties entre les vice-présidents des autres directions générales.

Divulgation



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

Chaque jour, l'ACSTA offre ses services à plus de 100 000 passagers parlant diverses langues. L'offre de services bilingues relève du bon sens du point de vue du service à la clientèle, mais contribue également au respect de nos obligations aux termes de la *Loi sur les langues officielles*. À ce titre, nous sommes déterminés à travailler dans les deux langues officielles dans les aéroports désignés bilingues et nos bureaux administratifs.

Un processus de contrôle efficace, efficient et respectueux repose sur une communication claire avec les passagers. Par conséquent, l'ACSTA veille à ce que ses obligations en matière de bilinguisme soient intégrées à l'ensemble de ses opérations, de la passation des contrats à la formation, en passant par la surveillance. Au point de contrôle, l'ACSTA travaille avec ses fournisseurs de services de contrôle pour qu'il y ait suffisamment de personnel bilingue dans les aéroports bilingues. Nous formons l'ensemble des agents de contrôle à l'offre active et leur rappelons régulièrement l'obligation de servir les passagers dans la langue officielle de leur choix tout au long du processus de contrôle.

Nous évaluons aussi régulièrement nos activités de première ligne pour nous assurer qu'elles respectent nos obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*.

L'ACSTA s'efforce continuellement de mieux servir les passagers dans la langue de leur choix. Nous nous sommes engagés à assurer l'amélioration continue et nous effectuons des sondages réguliers auprès des passagers et surveillons les plaintes afin de peaufiner et d'améliorer les pratiques et le rendement.

En 2014-2015, l'ACSTA a réalisé son évaluation décennale de la demande de services dans les deux langues officielles aux points de contrôle. Les résultats définitifs, qui devraient être disponibles en 2015-2016, garantiront que l'ACSTA continue de fournir des services aux passagers dans les deux langues officielles aux aéroports où il y a une demande suffisante.

L'ACSTA est également résolue à promouvoir un milieu de travail bilingue. En 2014-2015, nous avons entamé un examen de notre programme des langues officielles et de notre programme de formation en langue seconde pour les employés. Il était nécessaire de remanier ces programmes afin de mieux soutenir les employés dans leur formation linguistique et d'améliorer le taux de réussite. De plus, l'ACSTA continue de se concentrer sur le recrutement de candidats bilingues pour les postes bilingues.

L'ACSTA a tenu diverses activités pour souligner *Les Rendez-vous de la Francophonie*, la *Journée internationale de la Francophonie* et la *Journée de la dualité linguistique*. Ces activités mettent en avant les communautés linguistiques et culturelles françaises du Canada et favorisent la sensibilisation des employés à l'importance de la dualité linguistique dans notre milieu de travail, à l'administration centrale comme dans les bureaux régionaux.

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 programme, activité ou système 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. Entre le 1^{er} avril 2014 et le 31 mars 2015, l'ACSTA a reçu 28 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les quatre demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a traité 32 demandes. De ce nombre, 27 ont été réglées au cours de l'exercice et cinq ont été reportées à l'exercice 2015-2016.

En outre, entre le 1^{er} avril 2014 et le 31 mars 2015, l'ACSTA a reçu 15 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information provenant d'autres ministères fédéraux*. Toutes les demandes ont été réglées au cours de l'exercice et aucune n'a été reportée à l'exercice 2015-2016. L'ACSTA a aussi reçu six demandes informelles d'accès à l'information pour dix dossiers qui avaient été publiés auparavant.

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

Équité en matière d'emploi et multiculturalisme

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 la dernière main à son plan triennal d'équité en matière d'emploi. Le lancement de ce plan a été reporté à 2015.

Évaluation environnementale

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

Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles

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

L'ACSTA fait rapport annuellement au Bureau du dirigeant principal des ressources humaines sur les activités concernant les divulgations faites en vertu de la LPFDAR au sein de l'organisation, ainsi que sur toute activité de sensibilisation entreprise au cours de l'année pour informer les employés à propos de la LPFDAR et des mécanismes à leur disposition pour divulguer des actes répréhensibles. En 2014-2015, aucune allégation n'a été transmise à l'ACSTA concernant des actes répréhensibles, des requêtes ou des divulgations en vertu de la LPFDAR.

Rapport de gestion

pour l'exercice clos le 31 mars 2015

Le rapport de gestion présente les résultats financiers et les changements dans le fonctionnement de l'ACSTA pour l'exercice clos le 31 mars 2015. 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 2015, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 11 juin 2015, sauf indication contraire.



Déclarations prospectives **Caractère significatif**

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

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

Conjoncture économique

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

Perspectives économiques

La croissance économique mondiale a progressé en 2014 passant de 3,0 % en 2013 à un taux estimé de 3,3 %. On s'attend toutefois à ce que la croissance économique mondiale se maintienne à 3,3 % en 2015 et atteigne 3,6 % en 2016 et en 2017. Le taux de croissance de l'économie canadienne a accru de 2,5 % en 2014 et un accroissement projeté de 1,9 % en 2015 et 2,5 % en 2016. On s'attend à ce que cette croissance économique ralentisse à 2,0 % en 2017.¹

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 en 2015 de 3,4 %² par rapport à 2014, et il devrait augmenter chaque année au cours de la période de cinq années à venir.

Les prévisions relatives au nombre de passagers s'appuient sur la 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 se produisent en grande partie dans certaines régions ou à 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 se traduit souvent par une augmentation soudaine du nombre d'heures de contrôle nécessaires 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 les partenaires du secteur pour régler les questions touchant les facteurs opérationnels, comme les horaires des vols, l'espace disponible et les caractéristiques d'arrivée des passagers, afin d'aider à régler tout problème potentiel lié à un afflux important de passagers.

En plus de l'augmentation du nombre de passagers, on prévoit que les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront annuellement pendant toute la durée des ESCA, ce qui devrait peser encore davantage sur le budget de l'ACSTA au titre des heures de contrôle achetées.

Risque de change

Récemment, le dollar canadien s'est affaibli par rapport au dollar américain, le taux de change entre les dollars canadien et américain étant de 1,27 au 31 mars 2015, comparé à 1,11 au 31 mars 2014. De plus, les prévisions économiques laissent entrevoir un affaiblissement plus prononcé du dollar canadien.

L'ACSTA est exposée au risque lié au taux de change, étant donné qu'elle planifie d'acheter un volume important de matériel et de services de ses 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'évaluer l'incidence sur ses besoins de fonds et d'y répondre.

¹ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2015.

² SNC Lavalin Inc. *Air Passenger Traffic Forecasts for CATSA Designated Airports*, février 2015

Financement public

Tel qu'énoncé dans la *Loi sur l'ACSTA*, l'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires. Elle doit constamment s'assurer d'avoir des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le mandat qui lui a été conféré.

Étant donné la hausse du nombre de passagers et l'augmentation des taux de facturation, les fonds accordés à l'ACSTA dans le Budget de 2010 n'ont pas été suffisants pour 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. En avril 2015, on a informé l'ACSTA que ses niveaux de référence pour 2015-2016 seraient ajustés, ce qui lui permettra d'atteindre un niveau de service relatif au temps d'attente comparable à celui de 2014-2015. L'ACSTA continuera de collaborer avec Transports Canada à l'élaboration de solutions possibles pour contrer les pressions exercées sur le financement qui sont prévues pour les exercices 2016-2017 et suivants.

De plus, l'ACSTA a reçu des fonds additionnels de 282,4 millions de dollars pour la période de 2014-2015 à 2016-2017, pour la mise en application de la norme renforcée de l'OACI pour le CNP et les contrôles de sûreté.

L'ACSTA continue également de travailler avec Transports Canada à l'élaboration de stratégies de réduction de coûts. En 2011-2012, dans le cadre de l'examen des dépenses du Plan d'action économique du gouvernement du Canada de 2012, l'ACSTA a soumis des propositions d'économies annuelles au chapitre des charges d'exploitation de 59,7 millions de dollars (11,7 % des dépenses examinées). Le gouvernement a approuvé certaines de ces propositions, qui ont produit des économies annuelles de 32,1 millions de dollars à partir de 2013-2014. De plus, l'ACSTA a été informée qu'elle allait devoir mettre de l'avant de nouvelles propositions pour arriver à économiser un montant total révisé de 51,3 millions de dollars (10 % des dépenses examinées). En conséquence, l'ACSTA a travaillé au cours de l'exercice avec Transports Canada à la mise au point d'un plan de mise en œuvre des nouvelles propositions d'économies. Ces réductions de coûts n'auront pas d'incidence sur le mandat de l'ACSTA en matière de services de sûreté de première ligne.

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. Le cadre actualisé du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission publié en mai 2013 a été adopté par l'ACSTA.

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 efforts déployés 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 2014-2015, par rapport à 2013-2014.

Faits saillants financiers – État du résultat global (en milliers de dollars canadiens)	2014-2015	2013-2014	Écart en \$	Écart en %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	404 650 \$	351 401 \$	53 249 \$	15 %
Exploitation et entretien du matériel	46 942	46 588	354	1 %
Soutien des programmes et services généraux	77 191	78 203	(1 012)	(1 %)
Amortissement	54 465	61 419	(6 954)	(11 %)
Total des charges	583 248 \$	537 611 \$	45 637 \$	8 %
Total des autres charges	108 \$	1 501 \$	(1 393)\$	(93 %)
Performance financière avant le financement public	583 356 \$	539 112 \$	44 244 \$	8 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	542 942 \$	475 927 \$	67 015 \$	14 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	55 029	62 965	(7 936)	(13 %)
Total du financement public	597 971 \$	538 892 \$	59 079 \$	11 %
Performance financière	14 615 \$	(220)\$	14 835 \$	6 743 %
Autres éléments du résultat global	(14 373) \$	9 562 \$	(23 935)\$	(250 %)
Résultat global total	242 \$	9 342 \$	(9 100)\$	(97 %)

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par grandes catégories de charge dans le tableau ci-haut, conformément à la note complémentaire 12 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2015.

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA. De fait, ils constituent approximativement 75 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement). Il s'agit des paiements qui sont versés à des tiers fournisseurs pour les services rendus par les agents de contrôle. 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. Par ailleurs, les menaces en constante évolution et les incidents de sûreté peuvent entraîner la mise en œuvre ou la modification de règlements, ce qui peut influencer sur les 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 dans le cadre

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 53 249 \$ (15 %) en 2014-2015. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre plus élevé d'heures de contrôle achetées au coût approximatif de 37,6 millions de dollars, jumelé à l'augmentation du taux de facturation à contrat annuel d'environ 10,4 millions de dollars.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a mis en œuvre des activités améliorées de CNP aux aéroports comportant le plus haut risque en vue d'appuyer l'adoption de la norme renforcée sur le CNP et les contrôles de sûreté de l'OACI, ce qui a résulté en une augmentation du nombre d'heures de contrôle achetées tant pour les points d'accès des aérogares que pour les véhicules qui entrent dans les zones réglementées des aérodromes.

L'ACSTA a été capable de réaffecter l'excédent des fonds du CNP dégagé en raison du retard dans la mise en œuvre du programme renforcé du CNP. L'ACSTA a ainsi été en mesure d'acheter des heures de contrôle additionnelles aux points de contrôle préembarquement et d'alléger en partie les pressions exercées sur les temps d'attente de plus en plus longs en périodes de pointe.

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, de même qu'à l'utilisation et l'entreposage des pièces de rechange du système de détection d'explosifs (SDE). Cette catégorie de charge comprend également les coûts associés à la formation et la certification des techniciens chargés de l'entretien du nouveau matériel technologique mis en place dans les aéroports du pays, et les coûts des cartes de sécurité biométriques achetées.

Les charges d'exploitation et d'entretien du matériel pour 2014-2015 sont comparables à celles de l'exercice précédent.

Soutien des programmes et services généraux

Les charges relatives au soutien des programmes et des services généraux représentent les coûts engagés en appui à l'exécution des activités obligatoires de l'ACSTA et à son infrastructure d'entreprise. Ces coûts sont constitués principalement 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 des services généraux pour 2014-2015 sont comparables à celles de l'exercice précédent.

Amortissement

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée d'utilité estimée des actifs.

Le montant de l'amortissement a diminué de 6 954 \$ (11 %) en 2014-2015, principalement en raison de la révision de la durée d'utilité estimée de certains matériels de CBE, résultat du programme pluri-annuel de gestion du cycle de vie du matériel de CBE. La diminution de l'amortissement s'explique aussi par le fait que certains ordinateurs, logiciels intégrés et le matériel électronique sont devenus entièrement amortis au cours de l'exercice.

Financement public

L'ACSTA finance ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations grâce aux 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 en vertu des IFRS.

Les crédits parlementaires finançant les charges d'exploitation ont augmenté de 67 015 \$ (14 %) en 2014-2015. Cette augmentation est attribuable surtout à l'augmentation des dépenses rattachées au poste des services de contrôle et à d'autres coûts connexes, comme discuté plus haut, ainsi qu'aux 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 diminué de 7 936 \$ (13 %) en 2014-2015, en raison de la réduction du montant de l'amortissement, qui a été expliquée précédemment.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués du gain (perte) actuariel net lié aux régimes à prestations définies de l'ACSTA. L'écart entre le montant des autres éléments du résultat global de l'exercice considéré et celui de l'exercice précédent est expliqué dans la section traitant des avantages du personnel.

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 dont l'ACSTA a besoin pour combler ses besoins de financement, l'organisation 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 2015	31 mars 2014	Écart en \$
Trésorerie	7 981 \$	6 191 \$	1 790 \$
Clients et autres débiteurs	94 297	112 640	(18 343)
Fournisseurs et autres créditeurs	100 443	118 831	(18 388)
Partie courante des provisions	335	-	335
Déficit de transfert des avantages du personnel	1 500	-	1 500



Les clients et autres débiteurs a diminué de 18 343 \$ en 2014-2015 en raison de la baisse par rapport à l'an dernier du montant des crédits parlementaires dus à l'ACSTA à la clôture de l'exercice. Les fournisseurs et autres créditeurs a diminué de 18 388 \$ en 2014-2015 à cause du plus faible nombre, par rapport à l'an dernier, des factures à payer pour l'achat d'immobilisations et les services de contrôle. Les autres postes au 31 mars 2015 sont restés comparables à ceux de l'an dernier.

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 système de CIZR, de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation.

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 70 % du total de l'actif au 31 mars 2015. En 2014-2015, les dépenses en immobilisations ont totalisé 76 852 \$. Elles englobaient le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE, tel que résumé ci après :

Acquisitions d'immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	2014-2015	2013-2014	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	69 583 \$	77 812 \$	(8 229) \$
Matériel non lié aux SDE	7 269	3 459	3 810
Total des acquisitions d'immobilisations	76 852 \$	81 271 \$	(4 419) \$



Les dépenses en immobilisations au titre des SDE ont englobées principalement les coûts associés aux projets suivants:

- Déploiement du système de CBE à trois niveaux dans les points de contrôle nationaux/internationaux et transfrontaliers dans le cadre du programme de recapitalisation du CBE.
- Mise en place de matériel de SDE et des installations temporaires de contrôle des véhicules dans le cadre du programme amélioré de CNP.
- Déploiement de matériel de détection de traces d'explosifs dans le cadre du plan de gestion du cycle de vie.

Les dépenses au titre du matériel non lié aux SDE ont englobées principalement les coûts des projets suivants:

- Mise en place de l'infrastructure de réseau et des systèmes dans le cadre du programme amélioré du CNP.
- Installation de capteurs et de portes électroniques aux points de CPE à l'aéroport international d'Edmonton dans le cadre du projet pilote du système de gestion des files d'attente.
- Gestion du cycle de vie du matériel de CIZR et des systèmes de l'organisation.

Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés qui versent des prestations de retraite à ses employés. Le premier est un régime de retraite enregistré (RRE) qui possède deux composantes: une composante prestations définies pour les employés embauchés avant le 1er juillet 2013 et une composante 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. L'ACSTA parraine également un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé, dit autre régime à prestations définies (ARPD), qui procure notamment des prestations pour des soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie.

Avantages du personnel (en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2015	31 mars 2014	Écart en \$
Actif au titre des avantages du personnel	12 155 \$	8 020 \$	4 135 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(21 745)	(16 097)	(5 648)
Passif net au titre des avantages du personnel	(9 590) \$	(8 077) \$	(1 513) \$



Au 31 mars 2015, l'actif au titre des avantages du personnel représente l'excédent du montant cumulé des cotisations versées aux régimes par rapport au montant cumulé des coûts des avantages du personnel pour le RRE et le RRS de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actualisée du passif net au titre des prestations définies constituées dans le cadre de l'ARPD.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent la situation nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La situation nette varie d'un exercice à l'autre en raison de diverses variables, notamment le taux d'inflation, le nombre d'employés, le taux d'actualisation, le taux moyen prévu de croissance de la rémunération, la

durée résiduelle moyenne d'activité prévue des salariés actifs, le rendement 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 11 des états financiers annuels audités.

L'écart dans le passif net au titre des avantages du personnel est principalement dû aux pertes actuarielles associées à une baisse du taux d'actualisation et au coût de l'ARPD pour lequel les prestations s'accumulent sans capitalisation. Cet écart est partiellement compensé par une hausse des cotisations visant à couvrir le déficit de solvabilité du RRE et un rendement plus élevé que prévu pour les deux régimes de retraite à prestations définies.

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 permet d'effectuer un rapprochement entre charges d'exploitation comptabilisées selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés au titre des charges d'exploitation:

Rapprochement du total des charges et des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation (en milliers de dollars canadiens)	2014-2015	2013-2014	Écart en \$
Total des charges	583 248 \$	537 611 \$	45 637 \$
Produits financiers, charges financières, perte de change et revenus divers	(444)	30	(474)
Charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(54 465)	(61 419)	6 954
Pièces de rechange provenant des immobilisations ¹	(12)	(75)	63
Charge au titre des avantages du personnel ²	14 360	(453)	14 813
Charges au titre des avantages incitatifs à la location différés ³	255	233	22
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	542 942 \$	475 927 \$	67 015 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ⁴	892	(489)	1 381
Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation	543 834 \$	475 438 \$	68 396 \$

¹ Les pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés grâce à des crédits parlementaires liés aux dépenses en immobilisations au cours des exercices antérieurs, mais qui ont été utilisés et passés en charges au cours de l'exercice considéré, ce qui a créé un élément de rapprochement.

² Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état du résultat global, conformément aux IFRS. Aux termes de la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT, l'ACSTA est autorisée à prélever du Trésor du Canada les fonds pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Le montant à prélever est déterminé en fonction d'une évaluation de la solvabilité et d'une évaluation axée sur la poursuite des activités des régimes de retraite, qui sont exécutées par les actuaires de l'organisation, conformément à la *Loi sur les normes de prestation de pension*. Le montant prélevé au titre des avantages du personnel n'est pas égal à la charge correspondante qui doit être comptabilisée selon les IFRS, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

³ Les avantages incitatifs à la location différés constituent une charge comptable sans effet sur la trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris les réductions significatives du loyer et l'utilisation gratuite de parties communes. Les frais de location sont financés avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

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 au moyen des crédits lors de leur achat, ce qui crée un élément de rapprochement.

Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2014-2015 et le budget pour les dépenses d'exploitation tel que présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019*:

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation et le Plan d'entreprise				
(en milliers de dollars canadiens)	Réel 2014-2015	Budget du Plan d'entreprise 2014-2015	Écart en \$	Écart en %
Charges d'exploitation				
Services de contrôle et autres coûts connexes	404 650 \$	403 225 \$	1 425 \$	-
Exploitation et entretien du matériel	46 942	48 615	(1 673)	(3 %)
Soutien des programmes et services généraux	77 191	93 647	(16 456)	(18 %)
Autres ajustements ¹	15 051	-	15 051	-
Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation	543 834 \$	545 487 \$	(1 653) \$	-

¹ Les autres ajustements incluent les produits financiers, les charges financières, les pertes nettes de change, la variation nette des charges payées d'avance et des stocks, et les charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie (à l'exclusion de l'amortissement) comme présenté selon les tableaux précédents.



Les chiffres du budget du *Résumé du plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019* ne tiennent pas compte des charges sans effet sur la trésorerie liées aux régimes de retraite, lesquelles ne pouvaient être prévues avec exactitude pour la période de planification. Les rajustements aux régimes de retraite sont en soi complexes et s'appuient sur des hypothèses qui dépendent des conditions futures de marché. Au cours de l'exercice, d'autres rajustements ont été apportés, notamment le rajustement aux prestations des employés sans effet sur la trésorerie

qui tient compte de la plus récente évaluation comptable effectuée en conformité avec les IFRS.

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les charges d'exploitation sont conformes au budget d'exploitation approuvé du *Résumé du plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019*.

Dépenses en immobilisations

Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et les acquisitions d'immobilisations présentées selon les IFRS :

Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations (en milliers de dollars canadiens)	2014-2015	2013-2014	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	69 583 \$	77 812 \$	(8 229) \$
Matériel non lié aux SDE	7 269	3 459	3 810
Total des acquisitions d'immobilisations	76 852 \$	81 271 \$	(4 419) \$
Produits de la sortie d'immobilisations	(52)	(32)	(20)
Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations	76 800 \$	81 239 \$	(4 439) \$

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2014-2015 au budget en capital tel que présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019* :

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le Plan d'entreprise						
(en milliers de dollars canadiens)	Réel 2014-2015	Budget du plan d'entreprise 2014-2015	Demande de report des crédits pour immobilisations en suspens	Budget d'immobili- sations révisé 2014-2015	Écart en \$	Écart en %
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE et intégration	2 036 \$	3 051 \$	(1 211) \$	1 840 \$	196 \$	11 %
Matériel de CBE et intégration	61 893	98 182	(34 135)	64 047	(2 154)	(3 %)
Matériel de CNP et intégration	5 654	8 808	(3 035)	5 773	(119)	(2 %)
Total du matériel lié aux SDE	69 583 \$	110 041 \$	(38 381) \$	71 660 \$	(2 077) \$	(3 %)
Matériel non lié aux SDE	7 269	9 483	(2 733)	6 750	519	8 %
Total des acquisitions d'immobilisations	76 852 \$	119 524 \$	(41 114) \$	78 410 \$	(1 558) \$	(2 %)
Produit de la sortie d'immobilisations corporelles	(52)	-	-	-	(52)	-
Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations	76 800 \$	119 524 \$	(41 114) \$	78 410 \$	(1 610) \$	(2 %)



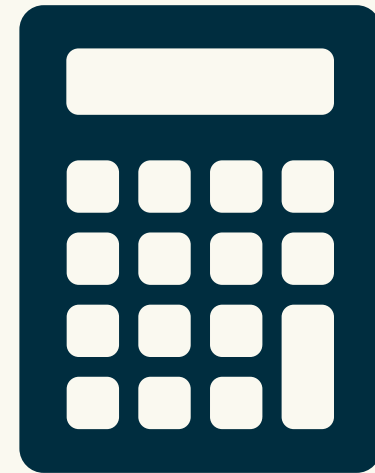
Les crédits parlementaires utilisés pour financer les dépenses en immobilisations en 2014-2015 ont totalisé 76 800 \$, comparativement au montant des dépenses de 119 524 \$ prévues dans le budget du *Résumé du plan d'entreprise 2014-2015 à 2018-2019*. L'ACSTA attend l'approbation du report des fonds d'immobilisations aux exercices futurs en lien avec les révisions du calendrier du programme de recapitalisation du CBE. À mesure

que progresse ce vaste projet décennal, l'ACSTA doit s'adapter aux plans de travail et à la disponibilité des ressources des aéroports touchés. Compte tenu de la demande de report des crédits pour immobilisations en suspens, le total des dépenses en immobilisations correspond au budget d'immobilisations révisé.

États financiers

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien

Exercice clos le 31 mars 2015



Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2015

Les états financiers contenus dans le présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux IFRS. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleurs jugements et estimations de la direction et tiennent dûment compte du caractère significatif. La direction est aussi responsable de toute l'information figurant dans le rapport annuel et elle doit faire en sorte 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 de manière à donner l'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 sont comptabilisées correctement aux fins de la reddition des 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, aux contrôles 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 de son Comité d'audit qui se compose 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.

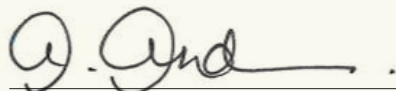
Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et exprime une opinion sur les états financiers. Le rapport de l'auditeur indépendant est présenté ci-après.

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

La vice-présidente et chef des services financiers,



Andie Andreou, CPA, CA

Le 11 juin 2015



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la 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 2015, 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 2015, 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,

Maurice Laplante, CPA, CA
vérificateur général adjoint

Le 11 juin 2015

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2015	2014
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	7 981 \$	6 191 \$
Clients et autres débiteurs (note 5)	94 297	112 640
Stocks (note 6)	17 980	17 065
Charges payées d'avance	2 865	2888
	123 123	138 784
Actifs non courants		
Avantages du personnel (note 11)	12 155	8 020
Immobilisations corporelles (note 7)	311 784	288 040
Immobilisations incorporelles (note 8)	2 784	4 757
	326 723	300 817
	449 846 \$	439 601 \$
Passif et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	100 443 \$	118 831 \$
Provisions (note 9)	335	-
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 10)	20 845	19 953
	121 623	138 784
Passifs non courants		
Avantages incitatifs à la location différés	798	1 053
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	314 568	292 797
Avantages du personnel (note 11)	21 745	16 097
	337 111	309 947
Capitaux propres		
Déficit accumulé	(8 888)	(9 130)
	449 846 \$	439 601 \$

Engagements (note 14) et passifs éventuels (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

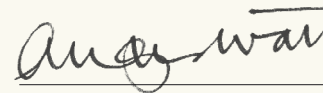
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 11 juin 2015 :

Le président du Conseil,

Le président et chef de la direction,



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



Angus Watt

État du résultat global

Exercices clos le 31 mars

(en milliers de dollars canadiens)

	2015	2014
Charges		
Contrôle préembarquement	319 812 \$	307 998 \$
Contrôle des bagages enregistrés	141 340	138 448
Contrôle des non-passagers	73 368	38 229
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	3 370	3 947
Services généraux	45 358	48 989
Total des charges (note 12)	583 248	537 611
Autres charges (produits)		
Perte de change	1 027	516
Perte sur immobilisations corporelles	404	950
Radiation d'immobilisations incorporelles (note 8)	148	521
Charges financières	3	3
Revenus divers	(971)	-
Produits financiers	(503)	(489)
Total des autres charges (produits)	108	1 501
Performance financière avant le financement public	583 356	539 112
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 10)	542 942	475 927
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	55 029	62 965
Total du financement public	597 971	538 892
Performance financière	14 615	(220)
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 11)	(14 373)	9 562
Résultat global total	242 \$	9 342 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Déficit accumulé
Solde au 1 ^{er} avril 2013	(18 472) \$
Performance financière	(220)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 11)	9 562
Solde au 31 mars 2014	(9 130) \$

	Déficit accumulé
Solde au 1 ^{er} avril 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 11)	(14 373)
Solde au 31 mars 2015	(8 888) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

Exercices clos le 31 mars

(en milliers de dollars canadiens)

	2015	2014
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	14 615 \$	(220) \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles (note 12)	51 405	56 774
Amortissement d'immobilisations incorporelles (note 12)	3 060	4 645
Perte sur immobilisations corporelles	404	950
Radiation d'immobilisations corporelles (note 8)	148	521
Autres transactions sans effet de trésorerie	12	25
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 10)	(55 029)	(62 965)
Augmentation (diminution) du passif net au titre des avantages du personnel (note 17)	(12 860)	453
Diminution des avantages incitatifs à la location différés	(255)	(233)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement (note 17)	(9 280)	(7 542)
	(7 780)	(7 592)
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	100 239	49 398
Acquisition d'immobilisations corporelles	(89 434)	(42 966)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(1 235)	(1 725)
	9 570	4 707
Augmentation (diminution) de la trésorerie	1 790	(2 885)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	6 191	9 076
Trésorerie à la clôture de l'exercice	7 981 \$	6 191 \$

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 2015

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 est aussi chargée de veiller à ce que le niveau de contrôle soit uniforme partout au Canada et d'exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que la ministre des Transports, sous réserve des modalités qu'elle 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.

L'ACSTA a été informée de l'intention du gouvernement d'imposer aux sociétés d'État la mise en œuvre de réformes de leurs régimes de retraite. Ces réformes ont pour but d'assurer que les régimes de retraite des sociétés d'État établissent un partage égal (50/50) des coûts des services courants entre l'employé et l'employeur au titre des cotisations, lequel devra être appliqué pour tous les participants d'ici le 31 décembre 2017; une Directive à cet égard été émise en décembre 2014 (C.P. 2014-1382). L'ACSTA a déjà commencé à prendre des mesures en vue de respecter l'esprit et l'intention de ces réformes.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

L'ACSTA n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices 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.

2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés conformément aux IFRS, qui ont été adoptées par le Conseil des normes comptables du Canada.

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 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

L'information sur les hypothèses et les sources d'incertitude relative aux estimations qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif des montants au cours de l'exercice suivant est présentée dans les notes suivantes :

- note 3 d) et e), note 7 et note 8 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles portent sur les durées d'utilité des actifs et la valeur des travaux en cours.

- note 3 i) et note 11 – Avantages du personnel

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Les hypothèses et les estimations sous-jacentes sont régulièrement passées en revue. Les révisions apportées aux estimations comptables sont comptabilisées de manière prospective.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers sont les suivants :

- note 3 e) et note 8 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont exercés pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées à l'interne entrent dans la phase de développement.

- note 3 j) et note 18 – Provisions et passifs éventuels

Des jugements sont exercés pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité de sortie d'avantages économiques futurs.

c) Stocks

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

d) Immobilisations corporelles

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

(i) Comptabilisation et évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après déduction du cumul des amortissements, à l'exception des travaux 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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 joindre 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 la clôture de l'exercice est déterminée en fonction des estimations qui sont préparées par des ingénieurs 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 profits et pertes dégagés par la sortie d'une immobilisation corporelle et comptabilisés dans la performance financière sont déterminés en faisant la différence entre le produit de la sortie, le cas échéant, et la valeur comptable.

(ii) Coûts ultérieurs

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

(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	3 à 10 ans
Matériel de CBE	3 à 19 ans
Matériel de CNP	2 à 10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	1 à 5 ans
Mobilier et matériel de bureau	3 à 5 ans

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

Les méthodes d'amortissement, les durées d'utilité estimées et les valeurs résiduelles sont révisées à chaque date de clôture.

e) Immobilisations incorporelles

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

Certains coûts relatifs au développement de logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois que le 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;

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

- 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 la maintenance 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 cinq 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 déterminer s'il y a un indice quelconque de dépréciation. Aux fins du test de dépréciation, une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs qui génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Les immobilisations corporelles et incorporelles sont passées en revue à chaque période de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a un indice quelconque de dépréciation et lorsqu'elles ne sont plus en mesure de contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA, elles font l'objet d'une dépréciation. De plus, 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

(i) Actifs et passifs financiers non dérivés

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie. Les clients et 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 imposées par les pouvoirs publics fédéraux et provinciaux.

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 en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créanciers. Les passifs financiers non dérivés sont comptabilisés initialement à la date de transaction lorsque l'ACSTA devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, annulées ou ont expiré.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 représente 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 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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 au taux de rendement, au début de la période, du marché des obligations d'entreprise de haute qualité :

- 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). Elles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global et ajoutées directement au déficit accumulé sans être reclassées dans la performance financière d'une période ultérieure.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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

(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 crédoiteurs au montant que l'ACSTA s'attend à payer lorsque l'organisation 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

j) Provisions et passifs éventuels

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 est présenté, sauf si la probabilité d'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour régler l'obligation est faible, lorsque:

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

(i) Litiges

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de contreparties monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime 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 coûts sont à prévoir pour l'ACSTA pour le traitement écologique de la sortie de matériel de contrôle et 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 coûts génèrent une sortie d'avantages économiques, l'ACSTA

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

comptabilise une provision pour passifs au titre du démantèlement et les coûts sont comptabilisés comme partie intégrante de la valeur comptable de l'actif sous-jacent et amortis sur la durée d'utilité estimée de cet actif.

k) 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 sur les périodes au cours desquelles l'ACSTA a comptabilisé en tant que charges les coûts liés à ce que les subventions visent à compenser. Les crédits parlementaires sont constatés dans la performance financière uniquement lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'ACSTA se conformera aux conditions qui s'y rattachent et que les subventions seront reçues.

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.

l) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location différés consistent en une période d'occupation gratuite des aires communes et une réduction considérable du loyer pour certains locaux pendant une période donnée. Les avantages incitatifs à la location sont différés et comptabilisés comme partie intégrante des charges au titre des contrats de location simple dans la performance financière sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

- m) **Produits financiers**
Les produits financiers sont principalement constitués de produits d'intérêts provenant des soldes de trésorerie et sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel ils sont gagnés.
- n) **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 profits et pertes de change résultant du règlement de ces transactions et de la conversion d'actifs ou de passifs monétaires libellés en monnaie étrangère aux taux de change de clôture sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice. 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) **Changement de méthode comptable**
L'IAS 32, *Instruments financiers : présentation* a été modifiée afin d'ajouter des indications complémentaires aux critères de compensation des actifs financiers et des passifs financiers et sur la présentation du montant net à l'état de la situation financière. L'ACSTA a adopté la modification à compter du 1^{er} avril 2014 pour la période considérée. L'adoption de la version modifiée de la norme n'a pas eu d'effet sur la présentation de la compensation d'actifs et de passifs de l'ACSTA.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

q) Changements futurs aux méthodes comptables

Il n'est pas obligatoire d'adopter pour l'exercice considéré certaines des nouvelles normes comptables et modifications qui ont été publiées. À la date des présents états financiers, les normes et les modifications suivantes avaient été publiées, mais n'étaient pas encore en vigueur :

- L'*IAS 19, Avantages du personnel*, a été modifiée pour clarifier l'application de la norme aux régimes qui exigent des membres du personnel et de tiers qu'ils versent des cotisations pour financer le coût des avantages. L'ACSTA ne s'attend pas à ce que cette modification entraîne des changements à la comptabilisation des avantages du personnel. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2014, et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1^{er} avril 2015.
- L'*IFRS 9, Instruments financiers*, publiée en remplacement de l'*IAS 39, Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, fournit des indications sur a) le classement et l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers, b) la méthode de dépréciation et c) la comptabilité de couverture.

Pour ce qui est des actifs financiers, tous les actifs comptabilisés qui entrent dans le champs d'application de l'*IAS 39* seront ultérieurement évalués au coût amorti ou à la juste valeur, en fonction de la nature et des caractéristiques de l'instrument détenu. Pour ce qui est des passifs financiers, les dispositions de la nouvelle norme sont sensiblement les mêmes que celles de l'*IAS 39*. Cependant, des changements dans la juste valeur des passifs désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat global qui sont attribuables aux variations du risque de crédit seront présentés dans les autres éléments du résultat global, à moins qu'il y ait création d'une non-concordance comptable. De plus, les variations dans la juste valeur attribuables au risque de crédit d'un passif financier ne sont pas ultérieurement reclassées dans le résultat global.

Le modèle de dépréciation de l'*IFRS 9* est fondé sur les pertes de crédit attendues et non sur les pertes de crédit avérées comme le prescrivait l'*IAS 39*. Il n'est plus nécessaire qu'un incident de crédit se produise pour qu'une perte de crédit puisse être comptabilisée.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Pour ce qui est de la comptabilité de couverture, la nouvelle norme introduit plus de souplesse dans les types d'opérations qui y sont admissibles de même qu'un test de l'efficacité révisé. La disposition imposant une analyse rétrospective de l'efficacité de la couverture a été supprimée. De plus, les exigences relatives aux informations à fournir sur les activités de contrôle du risque d'une entité sont plus rigoureuses.

L'incidence de l'adoption de cette norme sur l'ACSTA n'a pas encore été déterminée. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018 et l'ACSTA prévoit l'adopter à compter du 1^{er} avril 2018.

4. Instruments financiers

Dans le cours de ses activités, l'ACSTA conclut des transactions qui l'exposent à des risques financiers tels que les risques de marché et les risques de liquidité.

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 associé aux comptes fournisseurs et autres créditeurs libellés dans une monnaie autre que sa devise fonctionnelle, soit le dollar canadien.

Le tableau ci-après présente les fournisseurs et autres créditeurs libellés en dollars américains (\$ US) et l'équivalent en dollars canadiens (\$ CA).

	\$ US	\$ CA
31 mars 2015	3 471 \$	4 396 \$
31 mars 2014	25 307	27 975

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 l'exercice de 220 \$ (1 399 \$ en 2014).

La direction surveille l'exposition de l'ACSTA aux fluctuations des taux de change, mais elle n'a pas de stratégie de couverture externe pour compenser l'effet de ces fluctuations.

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.

Les fournisseurs et autres créiteurs, ainsi que les provisions, représentent 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 moins de 6 mois	De 6 mois à 1 an	Total
31 mars 2015	84 179 \$	4 428 \$	12 171 \$	100 778 \$
31 mars 2014	117 203 \$	646 \$	982 \$	118 831 \$

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au cours de l'exercice précédent.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

5. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2015	31 mars 2014
Crédits parlementaires	77 634 \$	96 677 \$
TPS et TVH à recouvrer	14 438	14 146
TVP à recouvrer	1 922	1 741
Autres	303	76
	94 297 \$	112 640 \$

6. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2015	31 mars 2014
Pièces de rechange	16 407 \$	15 381 \$
CIZR	855	224
Uniformes	718	1 460
	17 980 \$	17 065 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 6 033 \$ (5 720 \$ en 2014) ont été passés en charges. Ce montant comprend 1 016 \$ (1 308 \$ en 2014) au titre de la dépréciation des stocks. Il comprend également un montant de 820 \$ (816 \$ en 2014) correspondant au montant d'une reprise de dépréciations antérieures en raison du changement relatif à l'utilisation prévue de certaines pièces de rechange précédemment qualifiées d'obsolètes et de l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens) Exercice clos le 31 mars 2015

7. 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	Amélio- rations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 1 ^{er} avril 2013	122 207 \$	656 242 \$	5 167 \$	5 553 \$	24 116 \$	435 \$	10 236 \$	32 447 \$	856 403 \$
Entrées	2 575	7 537	35	-	1 298	-	-	68 101	79 546
Sorties	(3 138)	(34 245)	(15)	(46)	(23)	-	-	-	(37 467)
Radiations	(592)	(261)	(4)	(969)	(2 501)	(340)	(117)	(68)	(4 852)
Reclassements	364	24 218	-	-	554	-	-	(25 136)	-
Solde au 31 mars 2014	121 416 \$	653 491 \$	5 183 \$	4 538 \$	23 444 \$	95 \$	10 119 \$	75 344 \$	893 630 \$
Solde au 1 ^{er} avril 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 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 1 ^{er} avril 2013	57 913 \$	498 795 \$	2 468 \$	3 386 \$	18 608 \$	435 \$	8 473 \$	- \$	590 078 \$
Amortissement	8 805	42 181	392	809	3 882	-	705	-	56 774
Sorties	(2 919)	(33 765)	(15)	(38)	(23)	-	-	-	(36 760)
Radiations	(446)	(217)	(4)	(887)	(2 491)	(340)	(117)	-	(4 502)
Solde au 31 mars 2014	63 353 \$	506 994 \$	2 841 \$	3 270 \$	19 976 \$	95 \$	9 061 \$	- \$	605 590 \$
Solde au 1 ^{er} avril 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 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2014	58 063 \$	146 497 \$	2 342 \$	1 268 \$	3 468 \$	- \$	1 058 \$	75 344 \$	288 040 \$
Au 31 mars 2015	53 781 \$	133 212 \$	5 889 \$	805 \$	4 661 \$	- \$	1 219 \$	112 217 \$	311 784 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 75 617 \$ (79 546 \$ en 2014).

En 2011-2012, l'ACSTA a lancé un plan décennal d'investissement en immobilisations qui est lié à la conversion de son système de CBE dans tous les grands aéroports au Canada. En conséquence, l'ACSTA prévoit que la durée d'utilité de certains appareils de CBE différera de son 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. Cela s'explique par divers 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. Lorsque 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 estimées de certains matériels de CBE liés au plan d'investissement en immobilisations 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 réduit la charge d'amortissement de l'exercice considéré d'un montant de 3 078 \$. La diminution de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2015-2016 à 2024-2025, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'au plus 3 446 \$ ou diminuer d'un montant d'au plus 302 \$ par année, pour un total de 3 078 \$ d'ici 2024-2025.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Au cours de l'exercice précédent, les modifications des durées d'utilité estimées liées au plan d'investissement ont fait diminuer de 2 022 \$ la charge d'amortissement de ce même exercice. La diminution de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2014-2015 à 2024-2025, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'au plus de 1 708 \$ ou diminuer d'au plus 824 \$ par année, pour un total de 2 022 \$ d'ici 2024-2025.

Au 31 mars 2014, la durée d'utilité estimée de certains ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique a été révisée. Elle est passée de trois à cinq ans afin de mieux refléter la gestion anticipée du cycle de vie de ces actifs. Le changement d'estimations comptables a été comptabilisé de manière prospective à compter du 1^{er} avril 2014, et il a fait diminuer la charge d'amortissement pour 2014-2015 de 742 \$. Cette diminution a été entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2015-2016 à 2018-2019, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'au plus 462 \$ ou diminuer d'au plus 214 \$ par année pour un montant total de 742 \$ d'ici 2018-2019.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens) Exercice clos le 31 mars 2015

8. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit:

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés à l'interne	Logiciels en développement	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} avril 2013	4 285 \$	19 119 \$	301 \$	23 705 \$
Entrées	856	805	64	1 725
Radiations	(1 042)	(1 950)	-	(2 992)
Reclassements	89	212	(301)	-
Solde au 31 mars 2014	4 188 \$	18 186 \$	64 \$	22 438 \$
Solde au 1 ^{er} avril 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 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 1 ^{er} avril 2013	3 120 \$	12 387 \$	- \$	15 507 \$
Amortissement	716	3 929	-	4 645
Radiations	(964)	(1 507)	-	(2 471)
Solde au 31 mars 2014	2 872 \$	14 809 \$	- \$	17 681 \$
Solde au 1 ^{er} avril 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 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2014	1 316 \$	3 377 \$	64 \$	4 757 \$
Au 31 mars 2015	807 \$	1 977 \$	- \$	2 784 \$

Au cours de l'exercice, la direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels générés à l'interne ne procuraient plus d'avantages économiques futurs. Par conséquent, un montant de 148 \$ (521 \$ en 2014) au titre des immobilisations incorporelles a été passé en charges dans l'état du résultat global.

Au cours des exercices courant et précédent, aucun frais de recherche et développement n'a été passé en charges.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

9. Provisions

La direction comptabilise des provisions pour des litiges l'opposant à des tiers demandant un paiement de contreparties monétaires. Les provisions comptabilisées au 31 mars 2015 ont été établies par la direction compte tenu d'évaluations juridiques, des renseignements disponibles et d'autres recours. Les montants ont été classés comme courants et les flux de trésorerie futurs prévus n'ont pas été actualisés puisque le moment des sorties de trésorerie associée aux litiges n'a pas pu être raisonnablement déterminé.

Le rapprochement des provisions pour litiges se présente comme suit :

	31 mars 2015	31 mars 2014
Solde à l'ouverture de l'exercice	- \$	- \$
Provisions établies au cours de l'exercice	335	-
Solde à la clôture de l'exercice	335 \$	- \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

10. Financement public différé

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

	31 mars 2015	31 mars 2014
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 953 \$	20 442 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	543 834	475 438
Crédits parlementaires comptabilisés en tant que financement public liés aux charges d'exploitation	(542 942)	(475 927)
Solde à la clôture de l'exercice	20 845 \$	19 953 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	292 797 \$	274 523 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	76 800	81 239
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(55 029)	(62 965)
Solde à la clôture de l'exercice	314 568	292 797
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	335 413 \$	312 750 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

11. Avantages du personnel

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

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

- Un régime de retraite enregistré (RRE) qui est enregistré auprès du Bureau du surintendant des institutions financières du Canada et de l'Agence du revenu du Canada et qui comporte une composante prestations définies et une composante cotisations définies.
- Un régime de retraite supplémentaire (RRS) qui complète la composante 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 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 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 qui sont 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés engagés après le 30 juin 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires appariées à différents niveaux par l'employeur selon le nombre d'années de service. Les obligations financières de l'ACSTA se limitent à verser des cotisations égales à celles des employés, conformément aux dispositions du régime.

Le Conseil d'administration est chargé de superviser les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, y compris d'examiner les stratégies de placement et de financement, d'examiner et d'approuver les documents et rapports qui sont exigés par la loi, et de définir les politiques encadrant les régimes. Le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite, en tant que 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 années se terminant le 31 décembre 2017.

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 présenté dans 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 2015

	RRE		RRS		ARPD	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	119 028 \$	94 190 \$	5 164 \$	4 425 \$	- \$	- \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	5 953	4 412	251	205	-	-
Frais administratifs	(310)	(300)	(20)	(20)	-	-
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Gain sur réévaluation :						
Rendement des actifs excluant les produits d'intérêts	13 737	9 443	255	309	-	-
<i>Autres</i>						
Cotisations de l'ACSTA	23 247	11 302	313	318	174	134
Cotisation des participants aux régimes	3 010	2 749	13	3	-	-
Prestations payées et transférées	(2 471)	(2 768)	(73)	(76)	(174)	(134)
Solde à la clôture de l'exercice	162 194 \$	119 028 \$	5 903 \$	5 164 \$	- \$	- \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	112 417 \$	97 529 \$	3 755 \$	3 814 \$	16 097 \$	14 458 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 314	8 805	198	223	1 403	1 761
Charges d'intérêts	5 819	4 808	187	180	827	727
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Pertes (gains) sur réévaluation :						
Pertes (gains) actuariels découlant de changements dans les hypothèses démographiques	(224)	6 249	-	229	-	1 789
Pertes (gains) actuariels découlant de changements dans les hypothèses financières	24 426	(6 410)	644	(177)	3 592	(1 149)
Pertes (gains) actuariels découlant d'ajustements liés à l'expérience	318	1 455	(391)	(441)	-	(1 355)
<i>Autres</i>						
Cotisation des participants aux régimes	3 010	2 749	13	3	-	-
Prestations payées et transférées	(2 471)	(2 768)	(73)	(76)	(174)	(134)
Solde à la clôture de l'exercice	151 609 \$	112 417 \$	4 333 \$	3 755 \$	21 745 \$	16 097 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	10 585 \$	6 611 \$	1 570 \$	1 409 \$	(21 745) \$	(16 097) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

	31 mars 2015	31 mars 2014
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	10 585 \$	6 611 \$
RRS	1 570	1 409
	12 155	8 020
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(21 745)	(16 097)
	(21 745)	(16 097)
Avantages du personnel — passif net à la clôture de l'exercice	(9 590) \$	(8 077) \$

(d) Coûts des avantages du personnel

Les coûts des avantages du personnel pour les exercices clos le 31 mars se présentent comme suit :

	RRE		RRS		ARPD	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Coûts des prestations définies comptabilisés dans la performance financière						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 314 \$	8 805 \$	198 \$	223 \$	1 403 \$	1 761 \$
Frais administratifs	310	300	20	20	-	-
Intérêts nets sur l'actif ou le passif net au titre des prestations définies	(134)	396	(64)	(25)	827	727
Coût des prestations définies	8 490 \$	9 501 \$	154 \$	218 \$	2 230 \$	2 488 \$
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	13 737 \$	9 443 \$	255 \$	309 \$	- \$	- \$
Gains (pertes) actuariels	(24 520)	(1 294)	(253)	389	(3 592)	715
Réévaluation des régimes à prestations définies	(10 783) \$	8 149 \$	2 \$	698 \$	(3 592) \$	715 \$

Le montant total de la réévaluation des régimes à prestations définies qui a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 mars 2015 est une perte de 14 373 \$ (un gain de 9 562 \$ en 2014). Le coût des avantages du personnel est comptabilisé en tant que frais relatifs aux employés à la note 12 et réparti entre les charges relatives aux programmes dans l'état du résultat global.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

(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 2015	31 mars 2014
<i>Fonds d'investissement</i>		
Titres de capitaux propres		
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	48 009 \$	36 593 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	1 291	1 002
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	48 405	36 664
Titres de créance		
Fonds d'obligations canadiennes	56 655	41 660
Immobilier	3 042	-
Autres	8 120	5 952
<i>Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada</i>	2 575	2 321
Total des actifs à la clôture de l'exercice	168 097 \$	124 192 \$

La juste valeur de tous les titres de capitaux propres et titres de créance est déterminée selon les cours cotés sur les marchés actifs. Les actifs détenus par l'Agence du revenu du Canada dans le compte d'impôts remboursables sont placés dans des comptes 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 du 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, 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. Cela permet de réduire le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation sans nuire au rendement futur des placements.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
<i>Valeur actualisée du passif au titre des prestations définies :</i>						
Taux d'actualisation	4,00%	4,75%	4,00%	4,75%	4,00%	4,75%
Taux de croissance de la rémunération à long terme	4,25%	4,25%	4,25%	4,25%	4,25%	4,25%
Inflation	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%
Table de mortalité	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B	CPM-B
<i>Coûts des prestations :</i>						
Taux d'actualisation	4,75%	4,50%	4,75%	4,50%	4,75%	4,50%
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					5,80%	6,50%
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					4,30%	4,30%
Année d'atteinte du taux ultime					2029	2029

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2015, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Effet sur le passif au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1%	(35 293) \$
Diminution du taux d'actualisation	1%	48 686
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1%	14 431
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1%	(12 311)
Augmentation du taux d'inflation	1%	29 877
Diminution du taux d'inflation	1%	(23 524)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	4 533
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(4 087)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1%	5 992
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1%	(4 396)

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'ACTSA à présenter une évaluation actuarielle de son RRS et de son autre régime à prestations définies (ARPD). Toutefois, aux termes d'une politique interne, l'ACSTA est tenue d'effectuer une évaluation actuarielle du RRS en même temps qu'elle procède à l'évaluation actuarielle de son RRE.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 2013	31 décembre 2014
RRS	31 décembre 2013	31 décembre 2014
ARPD	S.O.	S.O.

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice clos le 31 mars 2016 totaliseront 15 303 \$, soit 11 834 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 469 \$ au titre des cotisations des participants du régime.

Les versements à faire à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice clos le 31 mars 2016 égaleront les prestations payées aux participants du régime. L'ACSTA estime ces versements à 184 \$ pour l'exercice clos le 31 mars 2016.

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 dont il est question à la note 1, les cotisations des employés devraient augmenter et celles de l'employeur diminuer dans les années à venir.

Au 31 mars 2015, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était, respectivement, de 23,0 ans (22,5 ans en 2014), de 20,4 ans (20,1 ans en 2014) et de 24,8 ans (24,1 ans en 2014).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

h) Charges au titre des avantages du personnel

Le tableau suivant détaille les charges au titre des avantages du personnel pour les exercices clos le 31 mars :

	2015	2014
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail)	44 214 \$	45 310 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	10 874	12 207
Régimes de retraite à cotisations définies	60	25
Indemnités de fin de contrat de travail	1 362	326
Total des frais relatifs aux employés (note 12)	56 510 \$	57 868 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

12. Charges

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

	2015	2014
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	397 194 \$	344 690 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	4 648	4 653
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	2 808	2 058
	404 650	351 401
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	44 914	45 052
Formation et certification	1 206	694
CIZR	822	842
	46 942	46 588
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés	56 510	57 868
Contrats de location simple	5 937	6 181
Frais de bureau et frais informatiques	5 251	4 373
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	4 353	4 937
Autres frais administratifs	3 962	3 539
Communications et sensibilisation du public	1 178	1 305
	77 191	78 203
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles	51 405	56 774
Amortissement des immobilisations incorporelles	3 060	4 645
	54 465	61 419
	583 248 \$	537 611 \$

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 2015

13. Financement public

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

	2015	2014
Crédits parlementaires approuvés	676 186 \$	598 286 \$
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande en suspens	(11 175)	(859)
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande approuvée	-	(19 117)
Budget du résumé du plan d'entreprise	665 011 \$	578 310 \$
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs – demande approuvée	-	(7 566)
Crédits parlementaires à reporter aux exercices futurs - demande en suspens	(41 114)	(11 678)
Crédits parlementaires inutilisés	(3 263)	(2 389)
Total des crédits parlementaires utilisés	620 634 \$	556 677 \$

Les crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA pour les exercices clos le 31 mars l'ont été comme suit :

	2015	2014
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 10)	543 834 \$	475 438 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 10)	76 800	81 239
Total des crédits parlementaires utilisés	620 634 \$	556 677 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

14. Accords contractuels

a) Accords contractuels non liés aux contrats de location simple

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

Le tableau ci-après présente les soldes sans les taxes applicables de ces accords contractuels pour les exercices clos le 31 mars :

	2015	2014
Exploitation	1 134 698 \$	1 433 427 \$
Immobilisations	194 202	174 357
Total	1 328 900 \$	1 607 784 \$

Les soldes des accords contractuels non liés aux contrats de location simple ont été présentés antérieurement incluant les taxes applicables. Les montants présentés au 31 mars 2014 ont été retraités afin de les rendre conformes à la présentation du présent exercice. Les montants déjà présentés étaient les suivants :

	2014 Présenté précédemment
Exploitation	1 500 522 \$
Immobilisations	174 744
Total	1 675 266 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 :

	2015	2014
1 an au plus	7 310 \$	7 214 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	23 561	24 268
Plus de 5 ans	12 403	17 183

Le contrat de location simple non résiliable le plus important de l'ACSTA est pour les locaux à bureau à l'administration centrale. Le contrat expire le 30 novembre 2017. L'option de renouvellement pour cinq années supplémentaires a été exercée au cours de l'exercice précédent. Les conditions de renouvellement prévoient des avantages incitatifs à la location qui ne faisaient pas partie de l'entente originale et une option de renouvellement pour une période additionnelle de cinq ans, selon les mêmes conditions. À l'expiration de la période de prolongation, il n'y aura aucun droit de prolongation et le loyer futur sera établi en fonction des conditions du marché à cette date.

Les paiements minimaux à effectuer au titre de ces contrats de location ont été présentés antérieurement incluant les taxes applicables. Les montants présentés au 31 mars 2014 ont été retraités afin de les rendre conformes à la présentation du présent exercice. Les montants déjà présentés étaient les suivants :

	2014 Présenté précédemment
1 an au plus	7 575 \$
Plus de 1 an mais 5 ans au plus	25 481
Plus de 5 ans	18 042

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 et conformément aux pouvoirs que lui confère la *Loi sur l'ACSTA*. 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 597 971 \$ (538 892 \$ en 2014), ce qui représente les crédits parlementaires utilisés 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 12 920 \$ (12 571 \$ en 2014), ce qui comprend 11 794 \$ (11 330 \$ en 2014) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

À la clôture de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées s'établissent à 92 072 \$ (110 480 \$ en 2014). Ils comprennent des créances de 14 438 \$ (14 146 \$ en 2014) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges et des créances de 77 634 \$ (96 677 \$ en 2014) 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. À la clôture de l'exercice, les montants à payer à des parties liées s'établissent à 671 \$ (301 \$ en 2014).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2015, les principaux dirigeants de l'ACSTA comprennent les dix membres (11 en 2014) du Conseil d'administration et les 6 membres (6 en 2014) 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 :

	2015	2014
Salaires autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	2 579 \$	1 722 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	316	436
	2 895 \$	2 158 \$

À part la rémunération ci-dessus, il n'y a eu aucune transaction importante avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2015 ou le 31 mars 2014.

(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 au versement des cotisations établies par évaluations actuarielles, telles qu'elles sont présentées à la note 11. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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 2015	31 mars 2014
Trésorerie	7 981 \$	6 191 \$
Clients et autres débiteurs	94 297	112 640
Fournisseurs et autres créditeurs	(100 443)	(118 831)
Partie courante des provisions	(335)	-
Déficit de transfert des avantages du personnel	(1 500)	-
	- \$	- \$

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 2015 ou le 31 mars 2014.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

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

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

	2015	2014
Augmentation des clients et autres débiteurs	(5 096) \$	(20 154) \$
Diminution (augmentation) des stocks	(915)	750
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	23	(211)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	(4 519)	12 562
Augmentation de la partie courante des provisions	335	-
Augmentation (diminution) du financement public différé lié aux charges d'exploitation	892	(489)
	(9 280) \$	(7 542) \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 503 \$ (486 \$ en 2014).

Les charges d'intérêts payées et comptabilisées au cours de l'exercice se chiffrent à 3 \$ (3 \$ en 2014).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 23 439 \$ (31 841 \$ en 2014) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant est en lien avec les activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 13 869 \$ (36 548 \$ en 2014) 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 14 373 \$ (9 562 \$ en 2014) en lien avec la réévaluation des régimes à prestations définies pour l'exercice présentée dans les autres éléments du résultat global, car ce montant est lié à une réévaluation sans effet sur la trésorerie.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2015

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits non monétaires de 52 \$ (32 \$ en 2014) 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 de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks ont totalisé 12 \$ (50 \$ en 2014).

18. Passifs éventuels

(a) Litiges

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 à ce titre, 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 considéré. L'ACSTA est à examiner diverses options de règlement avec la partie demanderesse. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige.

(b) Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent de l'enlèvement de matières dangereuses dans certains matériels de ses SDE et 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, les flux de trésorerie non actualisés maximum nécessaires pour régler ces passifs éventuels entre 2015-2016 et 2025-2026 (2014 – 2014-2015 et 2024-2025) sont estimés à 1 608 \$ (1 642 \$ en 2014). Aucune entente ne prévoit de remboursements possibles pour régler les passifs éventuels.

Glossaire

AC

Agent de contrôle

ASFC

Agence des services frontaliers du Canada

CBE

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

CIZR

Carte d'identité pour les zones réglementées: carte d'identité sur laquelle sont stockées des caractéristiques biométriques telles que l'image de l'iris et les empreintes digitales, et qui est utilisée par les non-passagers pour accéder aux zones stériles et réglementées des principaux aéroports du Canada.

CNP

Contrôle des non-passagers: le contrôle 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: 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 (CBP) qui permet d'accélérer le passage à la frontière de voyageurs préapprouvés ne présentant qu'un risque faible à leur arrivée aux États-Unis.

GRC

Gendarmerie royale du Canada

IFRS

Normes internationales d'information financière

Les 28 principaux aéroports du Canada

Comprennent les aéroports les plus occupés énumérés ci-dessus, de même que les aéroports suivants (en ordre alphabétique) : Charlottetown, aéroport int. de Fredericton, aéroport int. de Gander, Iqaluit, Kelowna, aéroport int. de London, aéroport int. du Grand Moncton, Prince-George, Québec (aéroport int. Jean-Lesage), aéroport int. de Regina, Saint John, aéroport int. de St. John's, Saskatoon (aéroport int. John-G.-Diefenbaker), Sudbury, aéroport int. de Thunder Bay, aéroport du centre-ville de Toronto (Billy-Bishop), aéroport int. de Victoria, aéroport int. de Whitehorse, aéroport int. de Windsor, et Yellowknife.

Les huit aéroports les plus occupés du Canada

En ordre alphabétique : aéroport 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).

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale : le Canada est membre de cette organisation, qui rassemble les États et les organisations clés de l'industrie pour déterminer quels sont les secteurs de priorité stratégique, élabore les politiques et les normes, coordonne la surveillance mondiale et les initiatives d'analyse et de rapport, et offre une aide ciblée et le renforcement des capacités.

Programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance

Le programme harmonisé des voyageurs dignes de confiance présente de nouvelles procédures de contrôle qui fournissent des avantages tangibles aux passagers, et fait la promotion du contrôle axé sur le risque. De plus, on a élargi la portée du programme afin d'y inclure de nouveaux groupes de voyageurs dignes de confiance (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 plan d'action Par-delà la frontière, une entente signée par le Canada et les États-Unis. en 2011, qui vise à harmoniser les avantages accordés aux voyageurs préapprouvés et à faible risque des deux côtés de la frontière.

Programme NEXUS

NEXUS: programme de sûreté de vérification des antécédents qui permet à des passagers à faible risque et préapprouvés de profiter d'un processus de contrôle de sûreté accéléré par l'entremise d'une file et d'une voie de contrôle désignée.

SCRS

Service canadien du renseignement de sécurité

SDE

Système de détection d'explosifs

SSCE

Système de sûreté des cartes d'embarquement: outil technologique autonome qui permet de contrôler les cartes d'embarquement et d'en valider les codes à barres, afin de garantir qu'elles ne sont pas frauduleuses et n'ont pas été altérées.

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 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.