

FAÇONNER L'AVENIR

→ RAPPORT ANNUEL 2012

Canada



ACSTA CATSA

TABLE DES MATIÈRES



GLOSSAIRE	2
SURVOL DE L'ACSTA	3
PROFIL DE L'ORGANISATION	4
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	6
MESSAGE DE NOTRE PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	7
POINTS SAILLANTS ANNUELS	9
DIRIGEANTS DE L'ACSTA	14
RAPPORT SUR LES RÉSULTATS	15
LES DÉFIS DE DEMAIN	21
GOUVERNANCE DE L'ORGANISATION	23
RAPPORT DE GESTION	27
ÉTATS FINANCIERS	47

GLOSSAIRE



- 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 réglementées des principaux aéroports du Canada.
- CNP** Contrôle des non-passagers : 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 : contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine.
- ESCA** Entente sur les services de contrôle aux aéroports : entente contractuelle avec un fournisseur de services de contrôle désigné qui régit la prestation des services de contrôle de sûreté aéroportuaires par l'ACSTA.
- Les huit aéroports les plus occupés du Canada** En ordre alphabétique : aéroport int. de Calgary, aéroport int. d'Edmonton, Halifax (aéroport international Stanfield), Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), aéroport int. d'Ottawa, Toronto (aéroport international Lester B. Pearson), aéroport int. de Vancouver et Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson).
- Les 28 principaux aéroports du Canada** Comprend les aéroports les plus occupés énumérés ci-dessus, de même que (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 international Jean-Lesage), aéroport int. de Regina, Saint John, aéroport int. de St. John's, Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker), Grand Sudbury, aéroport Billy-Bishop du centre-ville de Toronto, aéroport int. de Thunder Bay, aéroport int. de Victoria, aéroport international Erik Nielsen de Whitehorse, aéroport int. de Windsor et Yellowknife.
- SC** Scanner corporel : technologie de balayage volontaire qui détecte la présence d'objets sur les passagers qui peuvent représenter une menace.
- SDE** Système de détection d'explosifs : matériel spécialisé utilisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers.
- SSCE** Système de sûreté des cartes d'embarquement : outil technologique autonome qui permet de contrôler les cartes d'embarquement dans le but de valider les renseignements enregistrés dans le code à barres.

SURVOL DE L'ACSTA

52 000 000	de passagers contrôlés
5 400	agents de contrôle au Canada
3 000	agents de contrôle certifiés à nouveau
200	nouveaux agents de contrôle formés et certifiés
115	points de contrôle
314	voies de contrôle
89	aéroports désignés dans l'ensemble du Canada



Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg

Chaque année, le rapport annuel de l'ACSTA comprend des photos de l'un des aéroports désignés du Canada. Cette année, nous nous concentrons sur l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg.

La dernière année a été importante et excitante pour l'aéroport international de Winnipeg puisqu'on a inauguré une nouvelle aérogare qui démontre la croissance et l'innovation de l'aéroport. Élaborée pour optimiser l'efficacité, la nouvelle aérogare est le plus gros projet de construction de Winnipeg.

La nouvelle aérogare comprend des éléments de conception moderne et les normes les plus élevées d'efficacité énergétique. En fait, Winnipeg possède la première aérogare au Canada (et la deuxième en Amérique du Nord) à recevoir une certification Leadership in Energy and Environmental Design.

L'ACSTA a travaillé étroitement avec l'administration aéroportuaire de Winnipeg dès le début de la construction en 2007 pour équiper les nouveaux points de contrôle et s'assurer qu'il y avait assez d'espace pour les activités de contrôle afin d'appuyer l'ouverture de la nouvelle aérogare.

L'administration aéroportuaire a gentiment accepté de laisser l'ACSTA tenir sa troisième réunion publique annuelle dans la nouvelle aérogare peu de temps après son ouverture en décembre.

L'aéroport constitue une plaque tournante de transport importante et le principal aéroport international dans une grande région. Il dessert 3,4 millions de passagers annuellement avec des vols vers les principales villes du Canada, des É.-U., des Caraïbes, du Panama, du Mexique et de l'Islande.

PROFIL

DE L'ORGANISATION



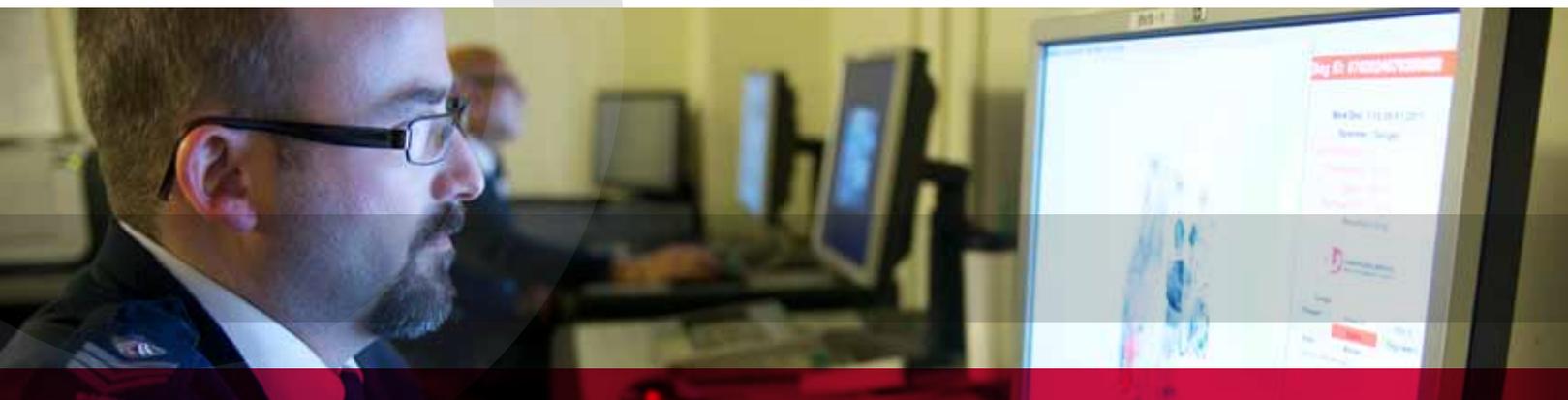
Établie à titre de société d'État fédérale le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada.

Entièrement financée par des crédits parlementaires, l'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Nous sommes régis par un Conseil d'administration et nos activités sont dirigées par une équipe de haute direction. Nous sommes responsables de fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés du Canada, mandat que nous accomplissons au moyen de tiers fournisseurs de services de contrôle. Les agents de contrôle, qui sont des employés de nos fournisseurs de services de contrôle, sont l'image publique de l'ACSTA et leur rendement est essentiel à notre mission. Avec nos fournisseurs de services de contrôle, nous avons mis en place une culture organisationnelle qui repose sur le travail d'équipe, l'amélioration continue et l'excellence opérationnelle.

En jouant un rôle primordial dans la protection du système de transport aérien du Canada, l'ACSTA exerce les quatre responsabilités obligatoires suivantes à 89 aéroports désignés dans l'ensemble du pays :

Contrôle préembarquement (CPE)

Le CPE est notre activité obligatoire la plus publique et la plus visible. Aux points de contrôle des aéroports partout au pays, les passagers et leurs effets personnels sont contrôlés avant d'entrer dans la zone sécurisée d'une aérogare. Les agents de contrôle utilisent diverses technologies et procédures de contrôle pour s'assurer qu'aucun objet ou matériel figurant sur la *Liste d'articles interdits* de Transports Canada n'est transporté à bord d'un aéronef. L'ACSTA s'assure que le CPE demeure compatible avec les exigences de ses partenaires internationaux en matière de sûreté aérienne en investissant dans la nouvelle technologie de pointe et la formation des agents de contrôle, et en améliorant sans cesse ses procédures opérationnelles.





Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Outre le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, les agents de contrôle utilisent du matériel spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés des passagers afin d'empêcher l'embarquement d'articles interdits. Nous intégrons le matériel de CBE dans le système de manutention des bagages des aéroports, supervisons le fonctionnement et l'entretien du matériel et gérons la formation des agents de contrôle sur le matériel de détection. Nous effectuons aussi continuellement des essais et des évaluations de nouveaux matériels et de nouvelles technologies, en plus de mesurer le rendement et d'exercer la surveillance de nos processus et systèmes de CBE.

Contrôle des non-passagers (CNP)

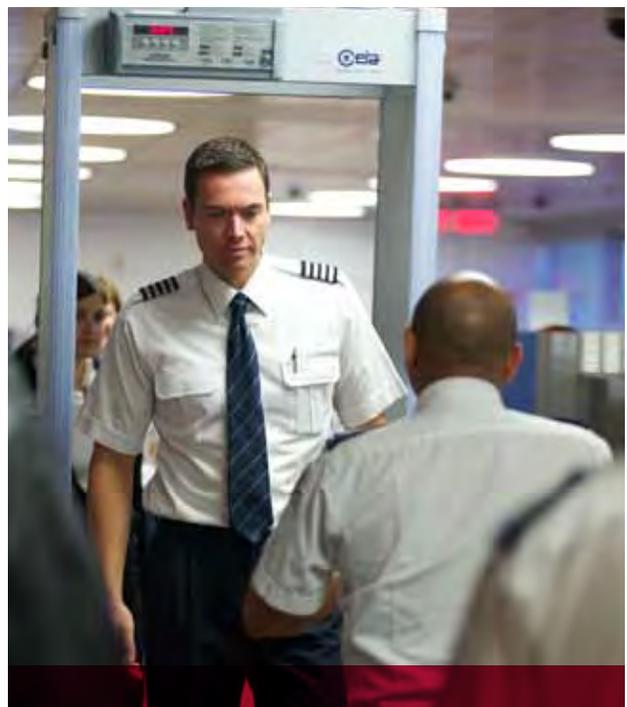
Conformément à la directive de Transports Canada, les agents de contrôle effectuent également le contrôle aléatoire des personnes qui souhaitent accéder aux zones réglementées des principaux aéroports du Canada. Font partie des non-passagers : les membres d'équipage et le personnel de cabine, le personnel du service à la clientèle des transporteurs aériens, les traiteurs, les préposés à l'entretien, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des autres services aéroportuaires.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Conçu et entretenu par l'ACSTA, le programme de CIZR est le premier système au monde d'identité à double lecture biométrique (iris et empreintes digitales) pour les non-passagers qui doivent accéder aux zones réglementées

des aéroports. Les cartes d'identité sont munies d'une puce informatique qui comprend un microprocesseur et suffisamment de mémoire pour stocker les données biométriques des empreintes digitales et de l'iris. Le système de CIZR comprend les cartes, les lecteurs d'empreintes digitales et d'iris installés dans les aéroports et une infrastructure de réseau reliant les aéroports à une base de données centrale sécurisée. Entièrement opérationnel depuis 2007, le système de CIZR est en vigueur dans les aéroports les plus occupés du Canada.

Chacune de ces activités est assurée de manière efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt public.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



L'ACSTA et ses activités de contrôle de sûreté de première ligne à la grandeur du Canada ont passé par une année de transition importante en 2011-2012; une année où l'ACSTA a transformé avec succès ses défis en occasions idéales pour façonner l'avenir de l'organisation et de la sûreté aérienne au Canada.

Le Conseil d'administration a travaillé étroitement avec l'équipe de direction de l'ACSTA sur plusieurs initiatives, plus particulièrement les nouveaux contrats avec les fournisseurs de services de contrôle. Conformément à son nouveau modèle simplifié de prestation des services (quatre régions ayant des activités et des tailles semblables), l'ACSTA a accordé quatre contrats à long terme pour les services de contrôle dans les aéroports canadiens, qui sont maintenant entrés en vigueur avec succès.

Cette année nous avons aussi accueilli un nouveau président et chef de la direction, Angus Watt. Les membres du conseil sont convaincus que M. Watt continuera d'assurer le succès de l'organisation, alors qu'elle débute sa deuxième décennie d'existence.

Au nom du conseil, j'aimerais remercier son prédécesseur, Kevin McGarr. L'ACSTA a profité de son leadership exceptionnel et de sa passion au cours des trois dernières années dans son rôle de chef de la direction et pour ses nombreuses contributions à l'organisation pendant ses neuf années au sein de l'ACSTA.

Depuis la dernière publication de notre rapport annuel, de nombreux changements ont été apportés à la composition du conseil. J'aimerais remercier Denis Jacob et Gaetane Hains pour leur importante contribution au conseil et à l'ACSTA. Nous avons aussi accueilli deux nouveaux administrateurs : Jean-Marc Dufour de la Ville de Saguenay, Québec et Allan Rowe de Bedford, Nouvelle-Écosse.

Au moment de la rédaction du présent message, le gouvernement a entrepris des efforts pour choisir un nouveau président afin de guider l'ACSTA pour l'avenir. Cette personne découvrira une organisation qui a fait de grands progrès en matière de supervision et d'amélioration de la sûreté aérienne au Canada. Tous les employés de l'ACSTA, les agents de contrôle, les fournisseurs de services de contrôle, nos partenaires gouvernementaux et nos partenaires de l'industrie ont participé à cet effort d'équipe.

Mon mandat de président du Conseil d'administration tire à sa fin et je me penche sur les cinq dernières années et tous les défis que l'ACSTA a relevés au cours de cette période. À la direction et au personnel de l'ACSTA : vous avez bien rempli vos tâches et vous devriez être fiers de vos efforts qui ont mis l'ACSTA dans une excellente position pour l'avenir. À mes collègues du conseil : les Canadiens doivent connaître votre dévouement et votre professionnalisme pour ce qui est d'assumer vos responsabilités en tant qu'administrateurs. Ce fut un privilège de travailler avec vous tous. Merci de votre appui.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Ian Glen'.

D. Ian Glen, c. r.

MESSAGE DE NOTRE

PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Cette année, l'ACSTA célébrera son 10^e anniversaire d'existence. Avec une décennie derrière nous, nous travaillons maintenant dans un milieu de la sûreté aérienne plus mature, un milieu où nous devons élargir notre approche en matière de services pour inclure les besoins de l'industrie et nous concentrer sur l'expérience des passagers. Nos réalisations en 2011-2012 auront d'importantes répercussions sur l'avenir de l'organisation et permettront à l'ACSTA d'être plus en mesure de répondre aux demandes et de relever les défis qui se présentent.

Comme toujours, nous sommes résolus à réaliser notre mission. La sûreté des voyageurs est d'une importance cruciale pour l'ACSTA et nous continuerons à nous efforcer d'atteindre l'excellence opérationnelle dans tout ce que nous faisons.

Notre réalisation la plus importante cette année était la transition réussie vers de nouveaux contrats pour les services de contrôle aux aéroports de l'ensemble du pays; une transition qui a suivi un processus d'approvisionnement long et rigoureux sans précédent à l'ACSTA. Ces nouveaux contrats axés sur le rendement transforment notre relation avec nos fournisseurs de services de contrôle, ce qui nous permet de réaliser des économies et nous donne l'occasion d'améliorer la qualité et la prestation des services aux points de contrôle.

Cette année, nous avons aussi lancé une recapitalisation sur 10 ans de notre système de CBE pour nous assurer qu'il est compatible à celui de nos homologues internationaux et que nous nous conformons aux normes et pratiques les plus élevées de l'industrie. Nous avons fait participer nos partenaires des aéroports dès le début et nous nous engageons à travailler étroitement avec eux tout au long du processus pour garantir que la transition s'effectue sans heurts pour les voyageurs.

Puisque les bases ont été jetées au cours des années précédentes pour une collaboration efficace avec nos partenaires et nos intervenants, nous sommes allés plus loin en 2011-2012. Nous avons élaboré un processus pour échanger des renseignements sur les temps d'attente aux points de contrôle et nous pouvons maintenant mieux harmoniser nos horaires aux demandes des passagers. Nous avons aussi investi dans les innovations de plusieurs secteurs, de nos programmes de formation aux nouvelles technologies et nouveaux processus de contrôle. Ensemble, ces efforts aident à façonner les points de contrôle de l'avenir et à améliorer le transport aérien pour les passagers.

Toutefois, nous sommes encore aux prises avec un certain nombre de difficultés, notamment en ce qui a trait au fait de continuer de fonctionner efficacement, ce qui constitue notre principal objectif, avec nos ressources existantes dans une industrie qui prévoit une croissance constante et de façon à répondre aux attentes à la fois des passagers et de l'industrie. L'ACSTA continuera de travailler avec Transports Canada pour composer avec ces pressions.

Comme toujours, nous sommes résolus à réaliser notre mission. La sûreté des voyageurs est d'une importance cruciale pour l'ACSTA et nous continuerons à nous efforcer d'atteindre l'excellence opérationnelle dans tout ce que nous faisons. Nous sommes fiers de notre dossier de sûreté au cours des 10 dernières années, mais nous croyons aussi qu'il est nécessaire de s'améliorer continuellement. À mesure que nous travaillons à améliorer l'efficacité de nos activités de contrôle préembarquement, nous chercherons aussi des moyens d'améliorer l'expérience générale des passagers, tout en maintenant un niveau de sûreté élevé.

De plus, nous continuerons à concentrer nos efforts sur nos secteurs d'activité de base et nous nous assurerons que nos efforts sont bien harmonisés à notre orientation stratégique. En faisant cela, nous pourrions mieux nous

adapter au changement pour garantir que l'ACSTA demeure une organisation de sûreté flexible et résiliente. Cette année, nous examinerons aussi notre programme de rémunération des employés afin d'attirer les meilleures personnes. Nos employés constituent notre principal atout et notre but est de rester un employeur de choix.

Merci à tous les employés de l'ACSTA pour leur dévouement, leur passion et leur travail acharné. J'aimerais aussi remercier les agents de contrôle de tout le pays. En tant que composante clé de la défense du Canada contre les menaces à la sûreté aérienne, leur tâche doit être effectuée de manière uniforme et efficace, tout en étant constamment vigilant face à des menaces de plus en plus complexes et dans des milieux de travail exigeants. Finalement, merci à tous nos partenaires de la communauté aérienne pour leur engagement permanent et leur appui.



Angus Watt

POINTS SAILLANTS ANNUELS



Au cours de l'exercice 2011-2012, l'ACSTA a accompli de grandes réalisations qui amélioreront ses activités. Bon nombre de ces réalisations ont jeté les bases pour que l'ACSTA puisse répondre à l'évolution des menaces, réaliser d'autres gains d'efficience au cours des prochaines années, utiliser pleinement ses ressources et continuer d'améliorer l'expérience des passagers.

Améliorer notre modèle de prestation des services

Nouvelles ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA)

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a lancé son plus grand processus concurrentiel à ce jour pour les services de contrôle aux aéroports afin d'améliorer son modèle de prestation des services. Le 1^{er} novembre 2011 a marqué la date de transition réussie et sans heurts vers les nouvelles ententes.

Pour la première fois depuis presque une décennie, ces nouveaux contrats à long terme offrent la possibilité de redéfinir notre relation avec nos fournisseurs des services de contrôle, de mettre en œuvre des changements, d'améliorer la qualité de notre prestation des services et de mettre en place un processus de contrôle qui allie davantage efficacité et service à la clientèle. Un élément

clé des nouvelles ESCA est le Programme de rendement pour les fournisseurs de services de contrôle qui vise l'utilisation plus efficace des ressources au moyen de mesures incitatives axées sur le rendement.

Les entreprises suivantes sont désormais chargées d'offrir les services de contrôle aux aéroports désignés du Canada :

- Région du Pacifique (Colombie-Britannique et Yukon) : G4S Secure Solutions (Canada) ltée.;
- Région des Prairies (Alberta, Saskatchewan, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest) : Garda Security Screening inc.;
- Région du Centre (Ontario) : Garda Security Screening inc.;
- Région de l'Est (Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador et Nunavut) : Securitas Transport Aviation Security ltée.





Approche de collaboration en matière de contrôle

Le renforcement des relations avec nos intervenants est une partie importante de l'atteinte de l'excellence opérationnelle et il est resté au cœur de nos activités cette année. Afin d'exécuter avec succès nos programmes de contrôle de sûreté, nous travaillons étroitement avec notre organisme de réglementation, Transports Canada, ainsi qu'avec d'autres organisations du gouvernement, les autorités chargées de l'application de la loi et nos partenaires. En fait, nos opérations dépendent de la mise sur pied et du maintien de relations collaboratives et stratégiques avec nos intervenants et partenaires de l'industrie du transport aérien.

Au cours de la dernière année, nous avons continué d'améliorer notre collaboration avec les administrations aéroportuaires dans des secteurs comme l'échange de renseignements sur les temps d'attente et l'harmonisation des horaires pour mieux répondre aux volumes de passagers. Nous avons mis à profit l'expertise existante, établi de nouvelles relations et continué à gagner et garder la confiance de nos intervenants et partenaires en ce qui a trait à la prestation de notre mandat. Lorsque nous travaillons avec nos partenaires et intervenants nous pouvons cerner les secteurs d'intérêt commun, ce qui profite à nos organisations respectives et se traduit en une meilleure expérience de voyage pour le public.

Le point de contrôle en évolution

Il est important pour l'ACSTA d'effectuer le contrôle des passagers rapidement, avec le moins d'inconvénients possible. Cette année, dans le cadre de la mise en œuvre continue des gains d'efficacité découlant de l'Examen de l'ACSTA 2010, nous avons continué de reconfigurer les points de contrôle afin d'améliorer la circulation des voyageurs et de trouver des moyens plus efficaces de

desservir les grands voyageurs, les familles et les passagers ayant des besoins spéciaux.

Nous avons déployé de nouvelles technologies et de nouveaux matériels, y compris des tables à rouleaux, une technologie d'espacement des bagages et des voies divisées, pour améliorer la vigilance et le contrôle, ce qui réduit la possibilité d'infractions à la sûreté. De plus, la nouvelle technologie met fin aux engorgements dans le processus de contrôle, ce qui permet d'améliorer la circulation des voyageurs et de leurs bagages.

En partenariat avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Transports Canada, l'ACSTA a mis en place en 2010-2011 la voie de contrôle des voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA (VCVDC) à de nombreux points de CPE pour les vols intérieurs et internationaux dans les huit aéroports les plus occupés du Canada. Ces voies de contrôle désignées mettent à profit les programmes de sûreté bien reconnus de vérification des antécédents (NEXUS et habilitation de sécurité en matière de transport) et permettent 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 distinctes.

À l'appui de la déclaration conjointe entre le Canada et les É.-U. *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre*, annoncée en décembre, l'ACSTA a élargi l'usage des VCVDC aux huit aéroports les plus occupés du Canada afin d'inclure les points de CPE pour les vols à destination des É.-U.

Investir dans l'innovation

Recapitalisation du système de contrôle des bagages enregistrés

Comme il a été annoncé dans le budget de 2011, l'ACSTA a reçu des fonds d'investissement additionnels pour lancer un programme de gestion du cycle de vie sur dix ans de son système de CBE en collaboration étroite avec les aéroports. Il s'agit d'une réalisation importante pour l'ACSTA puisque ses appareils de CBE existants, qui ont été installés entre 2002 et 2006, atteignent maintenant la fin de leur cycle de vie. De plus, la technologie change, ainsi que les normes internationales en ce qui a trait au CBE. Cette initiative garantira que notre technologie de CBE reste compatible avec celle de nos partenaires internationaux et utilise les meilleures pratiques et normes de l'industrie. Nous avons commencé à travailler étroitement avec les administrations aéroportuaires afin d'élaborer des plans d'établissement des horaires en consultation avec les huit aéroports les plus occupés du Canada. Nous effectuerons des consultations



semblables auprès des 28 autres principaux aéroports au cours de la prochaine phase. Pour l'instant, la priorité est accordée au CBE dans les huit aéroports les plus occupés du Canada, alors que nous allons de l'avant avec l'harmonisation totale entre le Canada et les É.-U. afin de résoudre les problèmes de bagages en correspondance.

Ainsi, dans le cadre de *Par-delà la frontière*, l'ACSTA a travaillé avec Transports Canada pour élaborer un plan de déploiement accéléré et éliminer le besoin de contrôler de nouveau les bagages en vertu de la réglementation actuelle.

Nous continuerons de travailler avec tous les intervenants à notre planification pour nous assurer que cette entreprise est sans heurts pour le public et qu'elle n'a aucune répercussion sur la sûreté ou la capacité lors de la transition.

Système OSSED de l'ACSTA

Lancé en mai 2011, l'Outil de surveillance des services et d'enregistrement des données (OSSED) soutient la gestion des incidents de sûreté, des réclamations et des plaintes des passagers et l'entretien du matériel. L'OSSED a été déployé au niveau national pour remplacer le Système de Collecte de données d'appels et d'incidents (CDAI) et fournit une variété de nouvelles fonctions pour améliorer l'efficacité et l'efficacité opérationnelle.

À titre d'élément majeur du plan de l'ACSTA pour répondre au Rapport de vérification 2011 du Commissariat à la protection de la vie privée, le Système OSSED subit une certification et une accréditation officielles, y compris une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (ÉFVP)

et une évaluation du risque de la menace. Nous nous assurerons que les recommandations du processus d'ÉFVP sont prises en compte et mises en œuvre pour atténuer tous les risques cernés à un niveau acceptable.

Améliorations à la formation

Les agents de contrôle sont la ressource la plus importante de l'ACSTA lorsqu'il s'agit de trouver les objets interdits au point de contrôle.

Pour aider les agents de contrôle à maintenir leurs compétences à la fine pointe, l'ACSTA a investi dans les technologies d'apprentissage pour leur permettre de pratiquer leurs compétences en matière d'interprétation d'images radioscopiques. Le X-Ray Tutor (XRT) est une technologie d'apprentissage qui utilise de véritables images de menace. Cette année, l'ACSTA a mis à niveau le programme de XRT à une version plus récente (XRT3) qui fournit d'importantes améliorations pour s'assurer que les agents de contrôle sont formés pour réagir à des situations réelles. Il évalue aussi le rendement des utilisateurs pour chaque séance et adapte l'algorithme de formation des séances subséquentes afin de s'assurer qu'ils pratiquent plus souvent les éléments qui posent problème. Les agents de contrôle progressent tout au long du programme et sont exposés à des images et des configurations de plus en plus complexes, ce qui garantit qu'ils sont préparés et prêts à réagir dans toutes les situations.

Programme d'apprentissage continu

L'ACSTA offre aux agents de contrôle une formation continue pour mettre à jour leurs compétences techniques et ajouter à leurs compétences de base acquises lors de leur formation initiale.

Cette année est marquée par une nouveauté, notre Programme d'apprentissage continu qui se concentre sur l'équilibre entre la vigilance exceptionnelle en matière de sûreté et un haut niveau de facilitation des passagers. Le programme aide les agents de contrôle à comprendre comment contribuer à l'objectif de l'ACSTA de garantir que le contrôle de sûreté n'est pas seulement efficace et efficient, mais aussi une expérience agréable pour les voyageurs.

Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012

L'ACSTA a participé à l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012. Dans le cadre d'un examen des dépenses de programme directes, nous avons proposé des réductions à nos dépenses opérationnelles. En faisant cela, nous avons regardé de près nos activités pour trouver des gains d'efficacité à tous les niveaux.

Comme il a été annoncé dans le budget de 2012, des économies de coûts annuelles totales de 59,7 millions

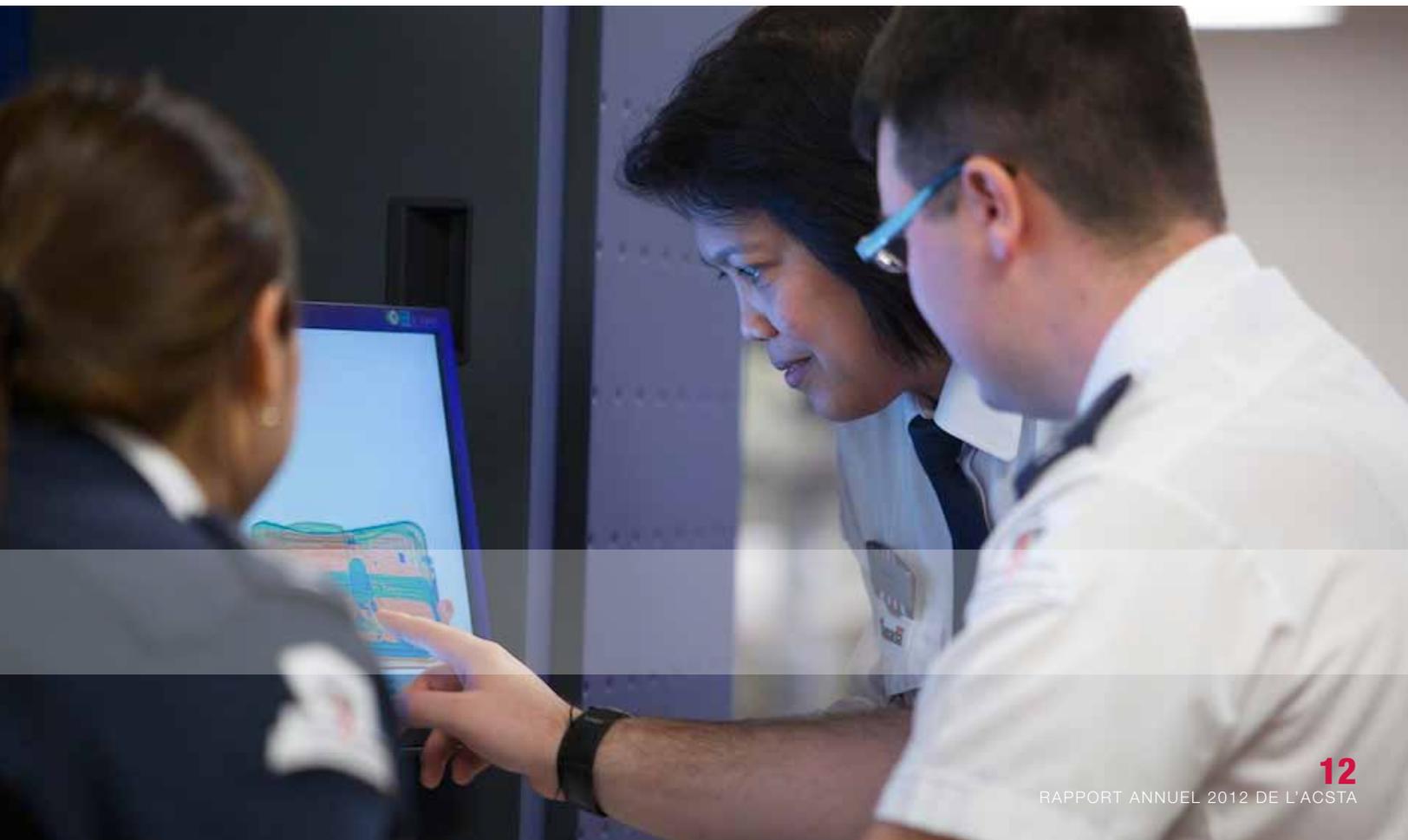
de dollars ont été déterminées pour l'ACSTA, soit une réduction d'environ 10 pour cent de notre budget.

La sûreté des voyageurs est d'une importance cruciale à l'ACSTA. Tout au long de ce processus, nous nous sommes assurés que ces mesures n'auront aucun impact sur le niveau élevé de sûreté que nous offrons actuellement aux aéroports canadiens.

La mise en œuvre continue des résultats de l'Examen stratégique de 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010 a rendu les activités de l'ACSTA plus efficaces et nous a permis d'optimiser nos ressources humaines. À la suite de ce dernier exercice, l'ACSTA continuera de s'assurer que ses ressources sont consacrées aux activités de base et de mettre en œuvre des structures régionales et de gestion simplifiées afin de limiter le chevauchement des tâches.

L'ACSTA dans la collectivité

Nous savons que la sensibilisation du public peut jouer un rôle efficace afin de nous aider à atteindre nos objectifs d'augmenter le débit des passagers au point de contrôle et d'améliorer l'expérience des passagers. Nous apprécions aussi que les passagers ayant des besoins spéciaux ou provenant de divers contextes culturels pourraient avoir des préoccupations sur ce à quoi s'attendre aux points de contrôle. En 2011-2012,



plusieurs groupes ayant des besoins spéciaux, professionnels de la santé et partenaires de l'industrie ont communiqué avec l'ACSTA afin d'obtenir de l'information à propos du processus de contrôle de la sûreté. L'ACSTA a travaillé étroitement avec eux pour fournir des renseignements personnalisés dans le but de s'assurer que tous les passagers arrivent à l'aéroport en étant prêt pour le contrôle de sûreté.

En avril, un groupe d'étudiants ayant des besoins spéciaux de l'école secondaire La Courvilloise devaient partir de l'aéroport Jean-Lesage de Québec à bord d'un vol à destination d'Orlando, Floride. Avant de partir pour leur voyage, l'école a communiqué avec l'ACSTA pour savoir à quoi les étudiants pouvaient s'attendre lors du contrôle de sûreté.

L'agent de contrôle Éric Dornier a travaillé avec les professeurs pour aider les étudiants à apprendre les procédures de sûreté aéroportuaire de base et à éviter les surprises au point de contrôle. Grâce à ces efforts, les étudiants étaient bien préparés pour leur voyage et leur expérience au point de contrôle de sûreté a été très positive.

L'ACSTA a participé au mois de mai à une journée d'éducation ayant pour thème le voyage dans un centre de soins des stomies à Burnaby, C.-B. Les agents de surveillance de Vancouver Tara Quinton et Michelle Mitchell ont parlé de ce que les passagers ayant une stomie pouvaient prévoir lors du contrôle de sûreté, ce que les scanners corporels (SC) montrent et comment une fouille manuelle est effectuée. Elles ont aussi traité des préoccupations en matière de vie privée et de discrétion. Avec plus de 200 participants, l'événement s'est révélé une excellente occasion pour l'ACSTA de sensibiliser les passagers ayant une stomie.

Chaque année, l'ACSTA choisit une organisation à but non lucratif à parrainer par l'entremise d'une campagne de financement. Puisque nous connaissons le rôle que la technologie peut jouer pour protéger et améliorer la vie des gens et aider les professionnels qui travaillent à atteindre ce but, l'ACSTA a choisi d'appuyer la fondation de l'Hôpital d'Ottawa en vue d'acquérir un robot chirurgical da Vinci. Le robot est la plus récente technologie chirurgicale conçue pour effectuer des chirurgies complexes moins invasives et aider les chirurgiens à accéder à des parties du corps difficiles d'accès avec plus de précision.



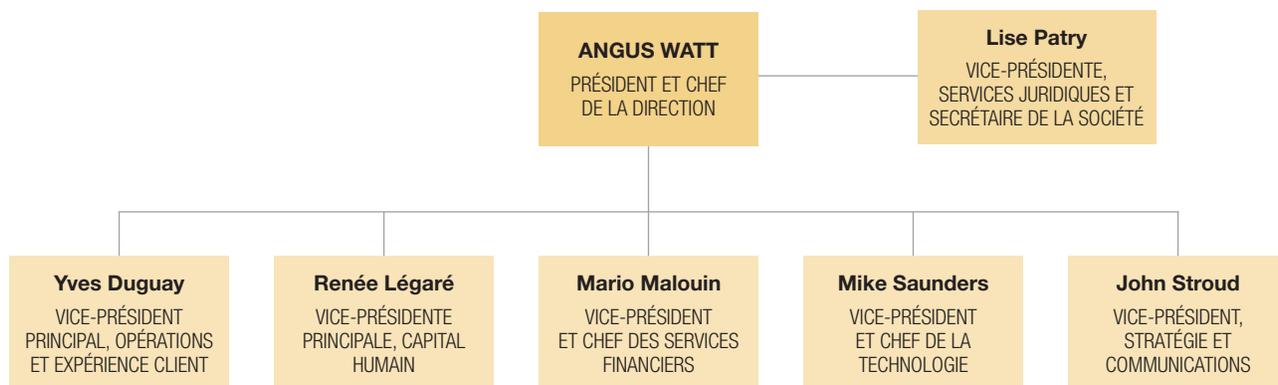
DIRIGEANTS DE L'ACSTA



Rangée avant : John Stroud, vice-président, Stratégie et communications, Renée Legaré, vice-présidente principale, Capital humain, Lise Patry, vice-présidente, Services juridiques et secrétaire de la société, Mike Saunders, vice-président et chef de la technologie. Rangée arrière : Yves Duguay, vice-président principal, Opérations et expérience client, Mario Malouin, vice-président et chef des services financiers, Angus Watt, président et chef de la direction (depuis janvier 2012).

L'ACSTA est dirigée par un comité de la haute direction, composé de six vice-présidents, à la tête duquel figure le président et chef de la direction. Un portefeuille, ainsi que les diverses responsabilités qui lui sont inhérentes, est assigné à chaque vice-président. Aux commandes d'une organisation orientée sur les résultats, notre équipe dirigeante assure la réussite organisationnelle à l'aide d'un système de vérification des indicateurs de rendement clés, qui sont publiés dans notre rapport annuel et notre [plan d'entreprise](#).

Le président et chef de la direction de l'ACSTA est nommé par le Conseil d'administration afin d'assurer l'impartialité, la reddition de comptes et une gestion efficace.



L'organigramme de la haute direction en date du 31 mars 2012¹.

¹ Après le 31 mars 2012, l'ACSTA a restructuré l'équipe de la haute direction. Par conséquent, le nombre de vice-présidents est passé de six à cinq. Les responsabilités de la vice-présidente principale, Capital humain, ont été réparties dans les autres directions générales.

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS

Sommaire du rendement

En 2011-2012, sous la direction du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), nous avons modifié notre architecture des activités de programme (AAP) et nos résultats stratégiques conformément à la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats* (SGRR) du SCT, comme le démontre l'illustration.

La nouvelle AAP reflète l'évolution de notre mandat depuis sa création et garantit l'harmonisation continue de nos activités obligatoires avec les priorités du gouvernement du Canada. Elle se concentre aussi sur l'atteinte de l'excellence opérationnelle, l'offre d'un service à la clientèle de haut niveau et le respect de nos engagements pris dans l'Examen stratégique de 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010.

Conformément à la nouvelle AAP, nous nous sommes concentrés davantage sur l'élaboration d'indicateurs de rendement clés pour les services internes, comme les

Nouvelle architecture des activités de programme de l'ACSTA



Ressources humaines et les Finances. Même s'il est encore en cours d'élaboration, cet ajout au Cadre de mesure du rendement articule mieux le rendement organisationnel.

Cette section donne un aperçu du progrès, des réalisations et du rendement de l'ACSTA en 2011-2012 par rapport aux activités de programme énoncées dans la nouvelle AAP. Veuillez noter que cette liste ne comprend pas toutes les initiatives opérationnelles pour l'exercice financier 2011-2012.

En raison du caractère sensible des résultats des essais et des données de CPE, de CBE et de CNP se rapportant aux infractions à la sûreté touchant le CPE, ces renseignements ne sont pas inclus.

Bien que chaque programme comporte des particularités, l'ACSTA évalue le rendement selon les critères suivants :

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 Procédures normalisées d'exploitation (PNE), les politiques opérationnelles et les exigences en matière de marchés et de dotation d'un programme sont respectées.

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

Points saillants pour 2011-2012 :

- L'octroi de contrats et la mise en œuvre des nouvelles ESCA. Ces ententes se traduiront par une utilisation plus efficace des ressources grâce à des mesures incitatives axées sur le rendement. De plus, en refaçonnant notre modèle de prestation des services et en profitant de la compétitivité du marché, la prestation des services améliorée sera atteinte tout en obtenant un taux de facturation légèrement inférieur des fournisseurs de services de contrôle.
- La mise en place d'un nouveau contrat d'entretien pour notre matériel de contrôle. En passant à un programme d'entretien plus efficace et efficient comprenant un contrat axé sur le rendement avec notre fournisseur de services d'entretien, nous pourrions optimiser davantage les dépenses d'entretien du matériel grâce à des ajustements à l'approche de la gestion du risque pour nos contrats de soutien à l'entretien.
- Le déploiement continu des SC dans les principaux aéroports du Canada ayant des vols à destination des É.-U.
- L'achèvement d'un projet pilote d'un programme d'observation du comportement des passagers à l'aéroport international de Vancouver. L'ACSTA a fait part des résultats du projet pilote dans un rapport au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.
- Le déploiement complet et l'amélioration du Système de sûreté des cartes d'embarquement aux aéroports les plus occupés du Canada. Cette technologie nous permettra de recueillir de l'information précieuse pour mesurer les paramètres du rendement comme le débit et les temps d'attente.
- L'introduction et la promotion du concept de la facilitation des passagers au point de contrôle. Cette initiative garantit que nous effectuons notre contrôle de façon efficace et efficiente et que nous nous concentrons sur la prestation du meilleur service à la clientèle possible.
- La diffusion des temps d'attente aux points de contrôle pour les aéroports les plus occupés du Canada sur notre site Web. La disponibilité des temps d'attente aide les passagers à mieux se préparer pour leur arrivée au point de contrôle.

De plus, nous avons continué en 2011-2012 de mettre en œuvre les gains d'efficience cernés dans l'Examen de l'ACSTA 2010. Ces gains d'efficience comprenaient la reconfiguration et la simplification des points de CPE et une augmentation du débit de passagers à 120 passagers par heure.

Contrôle préembarquement

Résultats clés

Les activités de CPE de l'ACSTA pour 2011-2012 comprenaient l'adoption de nouvelles initiatives afin de faciliter le processus de contrôle pour les voyageurs, la définition et la mise en œuvre des gains d'efficience dans les activités de CPE, la formation continue des agents de contrôle et l'investissement dans les technologies de CPE nouvelles et éprouvées pour assurer une compatibilité permanente avec les partenaires internationaux.

RÉSULTATS POUR LE CPE

Efficacité du CPE

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

Efficienc e du CPE¹

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	23,5 %	15,0 %	13,9 %	En général, le taux d'attrition a légèrement diminué en 2011-2012. La diminution semble plus grande en raison du fait qu'on ne calcule plus les démissions involontaires.

Définition : Pour chaque trimestre, le pourcentage d'agents de contrôle aux huit aéroports les plus occupés qui ont été licenciés, qui ont démissionné, qui sont décédés ou qui ont pris leur retraite.

Débit de traitement au CPE	120	S.O.	124	140	En 2011-2012, le débit de traitement au CPE a continué à augmenter en raison de la mise en œuvre d'améliorations au processus de contrôle apportées après l'Examen de l'ACSTA 2010. La définition utilisée ici pour « débit de traitement » permet de faire une comparaison entre l'ACSTA et les autres organismes homologues internationaux.
----------------------------	-----	------	-----	-----	--

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

¹ En 2012-2013, l'ACSTA peaufinera les mesures d'efficience afin d'améliorer ses rapports sur le rendement.

Uniformité du CPE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Conformité du contrôle de sûreté	98,0 %	98,5 %	99,1 %	97,4 %	L'ACSTA continue d'assurer les services de contrôle avec un degré élevé de conformité aux PNE.

Définition : Résultats de l'évaluation, par les agents de surveillance, de la conformité des agents de contrôle aux PNE relatives au contrôle de sûreté dans les huit aéroports les plus occupés, y compris la sécurité des passagers et le contrôle des bagages de cabine.

Recertification des agents de contrôle	90,0 %	86,3 %	95,8 %	S.O.	En raison d'améliorations récentes apportées au Programme d'apprentissage continu de l'ACSTA, cette mesure du rendement a été remplacée par le « Taux de succès du Programme national de formation et de certification » comme mesure de l'uniformité du CPE.
--	--------	--------	--------	------	---

Définition : Pourcentage d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui réussissent les examens de recertification en CPE et obtiennent toutes les attestations.

Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	S.O.	S.O.	87,2 %	Cette mesure du rendement a été utilisée pour la première fois au second trimestre de 2011-2012 pour remplacer la mesure du rendement « Recertification des agents de contrôle » et s'harmoniser avec le nouveau Programme de rendement des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA. Les résultats trimestriels se sont améliorés constamment depuis l'introduction du programme Fondements des agents de contrôle (FAC) au cours du second trimestre de 2011-2012.
---	--------	------	------	--------	--

Définition : Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies / nombre total de tentatives).

suite

RÉSULTATS POUR LE CPE (suite)

CPE dans l'intérêt du public					
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Confiance dans le contrôle de sûreté – Sondage auprès des passagers	75,0 %	73,0 %	68,0 %	71,0 %	<p>La confiance dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation de trois points depuis 2010-2011. Un niveau de confiance élevé s'explique généralement par une impression d'efficacité et de « minutie » du processus de sûreté.</p> <p>Remarque : Les résultats des trois premiers trimestres de 2011-2012 sont fondés sur les données de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. La collecte de données a été répandue aux huit aéroports les plus occupés au cours du quatrième trimestre.</p>
<p>Définition : Pourcentage des 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 grande confiance correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de sept), données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.</p>					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général – Sondage auprès des passagers	85,0 %	82,5 %	80,0 %	82,3 %	<p>La satisfaction générale a présenté une tendance à la hausse au cours des deux premiers trimestres de 2011-2012. Il y a eu une baisse marginale au cours du troisième trimestre à la suite de la transition aux nouveaux contrats de services de contrôle et des interruptions de travail illégales à l'aéroport Pearson de Toronto au cours de la fin de semaine de l'Action de grâce en 2011. La plupart des aéroports ont constaté des améliorations dans les notes de satisfaction au cours du quatrième trimestre.</p> <p>Remarque : Les résultats des trois premiers trimestres de 2011-2012 sont fondés sur les données de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. La collecte de données a été répandue aux huit aéroports les plus occupés au cours du quatrième trimestre.</p>
<p>Définition : Pourcentage des passagers interrogés qui se sont montrés globalement satisfaits de leur expérience liée au contrôle de sûreté dans certains des aéroports les plus occupés.</p>					
Service à la clientèle	98,0 %	97,0 %	97,0 %	S.O.	Depuis 2011-2012, cette mesure du rendement a été remplacée par l'Indice de satisfaction de la clientèle décrit ci-dessous.
<p>Définition: Résultats de l'évaluation, par les agents de surveillance, de la conformité des agents de contrôle aux PNE relatives au service à la clientèle dans les huit aéroports les plus occupés, y compris le professionnalisme et les communications.</p>					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	S.O.	S.O.	80,5 %	<p>Cette mesure du rendement a été utilisée pour la première fois au troisième trimestre de 2011-2012 pour remplacer la mesure du rendement « Service à la clientèle » et s'harmoniser avec le nouveau Programme de rendement des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA.</p> <p>Les notes ont été généralement constantes en 2011-2012. La satisfaction à l'égard du professionnalisme des agents de contrôle demeure très élevée tandis que les notes pour l'aide offerte par les agents de contrôle demeurent comparativement plus basses.</p> <p>Remarque : Les résultats des trois premiers trimestres de 2011-2012 sont fondés sur les données de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. La collecte de données a été répandue aux huit aéroports les plus occupés au cours du quatrième trimestre.</p>
<p>Définition : L'Indice de satisfaction à la clientèle est une mesure de satisfaction qui comporte les critères en matière de service à la clientèle suivants : vitesse de traitement, courtoisie et respect, professionnalisme et aide offerte par les agents de contrôle.</p>					
Plaintes de passagers réglées en moins de 30 jours	90,0 %	83,6 %	80,3 %	79,8 %	La couverture médiatique des événements notoires, comme les interruptions de travail illégales à l'aéroport Pearson de Toronto au cours de la fin de semaine de l'Action de grâce en 2011, a entraîné une augmentation du nombre de plaintes et de retards à y répondre.
<p>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.</p>					

Contrôle des bagages enregistrés

Résultats clés

Les activités de CBE comprennent les opérations de contrôle des bagages enregistrés; la recapitalisation continue en ce qui touche la technologie de contrôle des bagages; et la gestion de la capacité pour les opérations d'urgence.

Points saillants pour 2011-2012 :

- L'initiation du plan de recapitalisation du CBE sur 10 ans. Une entreprise majeure, les premières années se concentreront sur les huit aéroports les plus occupés du Canada à l'appui du plan d'action sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre

du Canada et des É.-U. *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre.*

- La mise en œuvre des gains d'efficacité opérationnels dans ses processus de CBE. Tel que mentionné dans l'Examen de l'ACSTA 2010, l'accent sera mis sur l'utilisation plus efficace et efficiente des ressources de contrôle.
- La continuation des activités et de l'entretien du matériel de CBE dans les aéroports désignés. Comme composante clé de notre mandat, cette activité continue de garantir que les bagages sont contrôlés selon les normes de Transports Canada.

RÉSULTATS POUR LE CBE

Efficacité du CBE

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

Efficience du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	23,5 %	15,0 %	13,9 %	En général, le taux d'attrition a légèrement diminué en 2011-2012. La diminution semble plus grande en raison du fait qu'on ne calcule plus les démissions involontaires.

Définition : Pour chaque trimestre, le pourcentage d'agents de contrôle aux huit aéroports les plus occupés qui ont été licenciés, qui ont démissionné, qui sont décédés ou qui ont pris leur retraite.

Uniformité du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Recertification des agents de contrôle	90,0 %	94,8 %	93,5 %	S.O.	En raison d'améliorations récentes apportées au Programme d'apprentissage continu de l'ACSTA, cette mesure du rendement a été remplacée par le « Taux de succès du Programme national de formation et de certification » comme mesure de l'uniformité du CPE.

Définition : Pourcentage d'agents de contrôle dans les huit aéroports les plus occupés qui réussissent les examens de recertification en CBE et qui obtiennent les trois attestations (selon le cas) pour le matériel de radioscopie de détection d'explosifs et le matériel de tomographie.

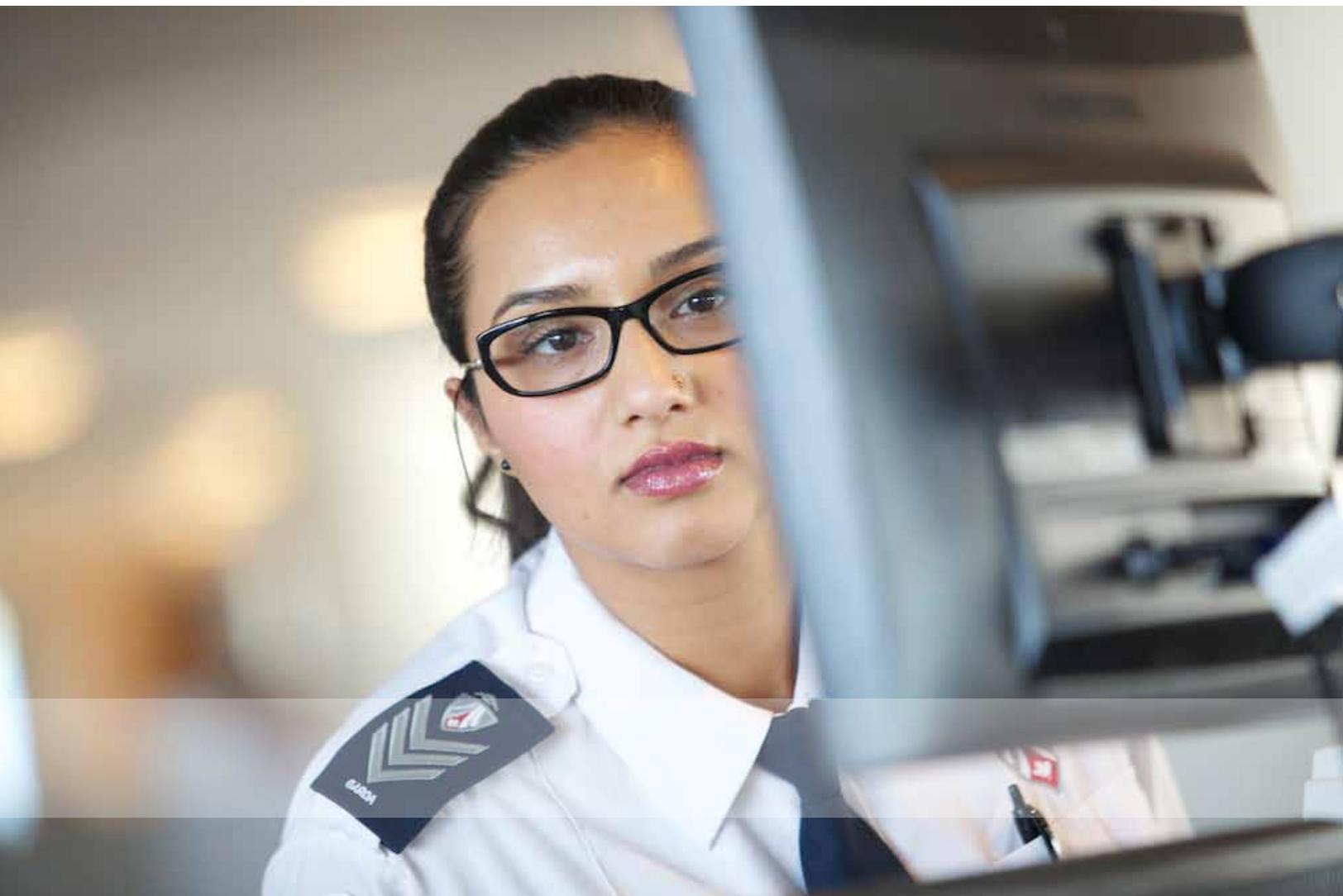
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	S.O.	S.O.	93,1 %	Cette mesure du rendement a été utilisée pour la première fois au second trimestre de 2011-2012 pour remplacer la mesure du rendement « Recertification des agents de contrôle » et s'harmoniser avec le nouveau Programme de rendement des fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA. Les résultats trimestriels se sont constamment améliorés depuis l'introduction du programme FAC au cours du second trimestre de 2011-2012.

Définition : Pourcentage de tentatives réussies aux cours de formation des agents de contrôle (nombre de tentatives réussies / nombre total de tentatives).

CBE dans l'intérêt du public

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2009-2010	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Observations
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	73,0 %	68,0 %	71,0 %	La confiance dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation de trois points depuis 2010-2011. Un niveau de confiance élevé s'explique généralement par une impression d'efficacité et de « minutie » du processus de sûreté. Remarque : Les résultats des trois premiers trimestres de 2011-2012 sont fondés sur les données de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. La collecte de données a été répandue aux huit aéroports les plus occupés au cours du quatrième trimestre.

Définition : Pourcentage des 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 grande confiance correspond aux valeurs 5, 6 ou 7 (sur une échelle de sept), données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.



Contrôle des non-passagers

Résultats clés

Nous avons continué de faire des efforts pour minimiser le risque que des non-passagers apportent des articles interdits dans les zones réglementées. Ces efforts comprennent la réaffectation des agents de contrôle des points de CPE aux points de CNP en dehors des heures de pointe, lorsque cela est possible, aux aéroports les plus occupés afin d'optimiser les ressources et d'améliorer la couverture du CNP.

Le projet pilote de fouille des véhicules à l'aéroport international de Vancouver s'est terminé le 30 avril 2012 et nous travaillons avec Transports Canada à l'examen de ces résultats.

Carte d'identité pour les zones réglementées

Résultats clés

En 2011-2012, nous avons maintenu le système de gestion des pièces d'identité biométriques pour l'utilisation réglementée de la CIZR dans les principaux aéroports du Canada, ce qui a fourni un autre niveau de sûreté dans nos aéroports.

Pour améliorer la fonctionnalité du système de CIZR, nous avons travaillé avec les administrations aéroportuaires afin de recueillir des commentaires. Cela a mené à des améliorations fonctionnelles qui ont amélioré la fiabilité du système et la satisfaction de la clientèle.

LES DÉFIS DE DEMAIN



Au moment où nous entrons dans notre deuxième décennie d'existence, nous continuons à concentrer nos efforts sur la prestation de notre mandat de base qui est de fournir des services de contrôle aux aéroports désignés tout en améliorant l'expérience des passagers aux points de contrôle.

Nous sommes fiers d'annoncer que grâce à l'Examen stratégique de 2009, l'Examen de l'ACSTA 2010 et l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012, nous avons grandement réduit notre budget de fonctionnement, continué de trouver et de mettre en œuvre des gains d'efficacité opérationnels, ce qui a mené à d'importantes augmentations du débit de traitement et à des réalisations remarquables pour la satisfaction de la clientèle, tout en maintenant un niveau de sûreté élevé.

Nous continuerons de travailler à trouver d'autres gains d'efficacité dans nos activités pour optimiser nos ressources. Toutefois, même avec d'autres améliorations, si les volumes de passagers continuent à croître comme prévu et qu'on maintient les niveaux de service de 2011-2012, tout gain additionnel pourrait ne pas être suffisant pour compenser les répercussions de la croissance du nombre de passagers et de l'augmentation des taux de facturation. Dans un climat de retenue financière, il s'agira du plus important défi de l'ACSTA au cours des prochaines années. Nous continuerons à travailler avec Transports Canada pour aborder les répercussions sur la prestation des services.

Dans le cadre de nos efforts continus pour rationaliser les activités et faire le meilleur usage possible des ressources,

nous continuerons de nous concentrer sur l'amélioration des résultats de la mesure du rendement par l'entremise de relations de collaboration avec nos fournisseurs de services de contrôle. Nous élargirons notre travail avec nos intervenants et partenaires pour nous baser sur les pratiques exemplaires, chercher des occasions de travailler ensemble et assurer une communication permanente. Grâce à l'amélioration des modes d'échange des renseignements et à l'innovation, nous chercherons des moyens d'améliorer l'efficacité et l'efficacité opérationnelle, de fournir la meilleure expérience possible aux passagers et à s'efforcer d'atteindre l'excellence opérationnelle.

Au cours des prochaines années, nous continuerons la gestion du cycle de vie du système de CBE. Cela signifie notamment l'abandon des technologies qui ne reposent pas sur la tomographie et l'harmonisation de notre



système avec celui des É.-U. et de l'Union européenne (UE). Nous travaillerons à respecter les normes et les pratiques exemplaires internationales afin d'offrir l'expérience la plus agréable et la plus sécuritaire aux voyageurs. Dans le cadre de cette initiative, nous :

- travaillerons avec les aéroports pour l'élaboration de nos plans;
- exécuterons plusieurs projets simultanément à un emplacement, dans la mesure du possible;
- installerons des convoyeurs de dérivation sur une base temporaire, au besoin;
- entreprendrons des projets de mise en œuvre en dehors des heures de pointe.

Nous voulons assurer une transition en douceur vers la nouvelle technologie tout en maintenant la sûreté des

passagers et, dans la mesure du possible, en minimisant les perturbations pour les besoins opérationnels courants.

Nous travaillerons aussi avec Transports Canada et les organismes centraux afin de mettre en œuvre les initiatives de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 et de réaliser les économies connexes d'ici 2014-2015. Nous surveillerons et travaillerons étroitement avec nos fournisseurs de services de contrôle pour gérer ensemble les risques potentiels.

Ces efforts façonneront l'avenir de nos programmes obligatoires, ce qui garantit la meilleure utilisation possible des ressources disponibles afin d'effectuer le contrôle tout en maintenant nos normes de sûreté élevées, en améliorant l'expérience des passagers et en nous assurant de la confiance de nos intervenants.



GOUVERNANCE DE L'ORGANISATION



2011-2012 a été une année importante et occupée pour l'ACSTA, car elle a dû stimuler la confiance chez les intervenants. Grâce à la surveillance de son Conseil d'administration et de son équipe de la haute direction, l'ACSTA a transformé avec succès ses défis en occasions idéales pour façonner l'avenir de l'organisation et de la sûreté aérienne au Canada. Au cours des prochaines années, l'ACSTA continuera de collaborer avec Transports Canada, les transporteurs aériens et les administrations aéroportuaires partout au pays pour améliorer les opérations de la sûreté du transport aérien.

L'ACSTA rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et elle est gouvernée par un Conseil d'administration de 11 membres, nommés par le gouverneur en conseil. Deux des administrateurs proviennent de l'industrie de l'aviation et deux autres de l'industrie aéroportuaire.

En date du 31 mars 2012, le Conseil d'administration de l'ACSTA comprenait :

- [D. Ian Glen, président](#)
- [Michael D. Campbell](#)
- [William Deluce](#)
- [Jean-Marc Dufour](#)
- [Denis Jacob](#)
- [John Kaldeway](#)
- [Dora Koop](#)
- [Gene McLean](#)
- [H. Glenn Rainbird](#)
- [Donald K. Robinson](#)
- [Mike H. Shaikh](#)²

² En congé à partir du 15 décembre 2011.

Le mandat de Gaetane Hains a pris fin le 1^{er} décembre 2011 et Jean-Marc Dufour a été nommé le même jour. Quatre administrateurs, M. Kaldeway, M. McLean, M. Campbell et M^{me} Koop, ont été nommés de nouveau en 2011.

Le conseil a de nombreuses responsabilités, notamment les obligations suivantes :

- rédiger, modifier ou abroger des règlements administratifs (*Loi sur la gestion des finances publiques*, art. 114);
- approuver l'orientation stratégique de l'ACSTA;
- s'assurer que des mesures sont en place pour protéger les ressources de l'ACSTA;
- surveiller le rendement de la société;
- faire rapport à l'État;
- 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 haute direction.

En 2011-2012, le conseil a supervisé le processus de demande de propositions relatif aux ESCA au moyen de mises à jour trimestrielles et de discussions tenues lors des réunions des comités du conseil de l'ACSTA. En fonction des recommandations de la direction, le conseil a approuvé les candidats retenus et a participé activement à la surveillance des plans de transition pour les nouveaux fournisseurs de services de contrôle. Le conseil a aussi

travaillé étroitement avec la direction, en plus de lui fournir des conseils, à la mise en œuvre des recommandations de l'Examen de l'ACSTA 2010.

Le conseil fournit des directives stratégiques à la direction sur la situation financière de la société grâce à l'examen du plan d'entreprise de l'ACSTA. De plus, le conseil fournit des avis à la direction sur le plan de recapitalisation du CBE de l'ACSTA.

Il assure aussi une surveillance et fournit des conseils à la direction en ce qui a trait au tableau de bord organisationnel et à l'amélioration des pratiques de gouvernance de l'ACSTA.

En outre, les activités importantes du conseil comprenaient :

- la surveillance de la proposition de l'organisation dans le cadre de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 du gouvernement du Canada;
- la direction du choix du nouveau président et chef de la direction de l'ACSTA;
- la supervision de la direction quant aux initiatives de ressources humaines de l'ACSTA;
- la surveillance des régimes de retraite actuels de l'ACSTA, y compris un examen approfondi des investissements et du financement;
- la surveillance et la prestation de conseils concernant le début d'une étude exhaustive sur les régimes de retraite de l'ACSTA et leur viabilité à long terme selon leur structure actuelle.

Quatre comités permanents aident le conseil à s'acquitter de ses responsabilités : le [Comité d'audit](#), le [Comité de gouvernance et des ressources humaines](#), le [Comité de stratégie](#) et le [Comité du régime de retraite](#).

Les comités sont régis par un mandat approuvé par le conseil et sont indépendants de la direction. Chaque administrateur siège à au moins deux comités.

Rémunération, dépenses et présence du Conseil d'administration

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité quotidienne 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 défrayés, notamment pour les déplacements, l'hébergement et les repas dans le cadre de leurs fonctions. Les frais sont affichés sur le site Web de l'ACSTA sur une base trimestrielle.

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités quotidiennes) versée aux administrateurs et au président s'élève à 272 550 \$ en 2011-2012 comparativement à 248 655 \$ en 2010-2011.

Rapport sur les exigences de la Loi sur les langues officielles

L'ACSTA s'engage à respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Les employés travaillent dans un milieu qui respecte et encourage l'utilisation des deux langues officielles. Lorsqu'elle dessert les voyageurs dans un aéroport bilingue, l'ACSTA collabore avec ses fournisseurs de services de contrôle pour s'assurer qu'une offre active de service est fournie. Cet engagement s'applique aussi aux services offerts au public par téléphone ou en personne à l'administration centrale de l'ACSTA.

L'ACSTA a plusieurs mesures du rendement en place pour déterminer si les activités de contrôle de première ligne respectent ses exigences législatives. Les initiatives comme les vérifications de la conformité de l'offre active, les sondages au passage menés auprès des passagers et la surveillance des plaintes garantissent que l'ACSTA dispose de mesures du rendement fiables et efficaces qui favorisent l'amélioration continue.

En 2011-2012, l'ACSTA a examiné sa *Politique sur les langues officielles* et son application afin de s'assurer qu'elle respecte toujours ses besoins administratifs et opérationnels tout en s'harmonisant avec ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Dans le cadre de cet examen, l'ACSTA a élaboré un document procédural traitant du service au public et des obligations portant sur la langue de travail.

L'ACSTA a aussi élaboré un plan triennal sur les langues officielles afin de garantir que la partie VII de la Loi est prise en compte lorsqu'elle essaie de garder un équilibre entre ses obligations législatives, stratégiques et opérationnelles.

L'ACSTA a appuyé Les Rendez-vous de la Francophonie et la Journée internationale de la Francophonie. Les employés de l'ACSTA ont partagé la langue et la culture française dans leur milieu de travail, se sont encouragés les uns les autres à travailler dans la langue officielle de leur choix et ont montré leur appui à leurs collègues qui apprennent une deuxième langue.

L'ACSTA est fière de ses réalisations et continue de promouvoir l'utilisation des langues officielles dans le milieu de travail et dans les aéroports de tout le pays.

Administrateur	Acompte (A)	Indemnité journalière (B)	Rémunération totale (A+B)
D. Ian Glen (président) ¹	10 800,00 \$	52 710,00 \$	63 510,00 \$
Michael D. Campbell ²	5 400,00 \$	19 500,00 \$	24 900,00 \$
William Deluce	5 400,00 \$	14 040,00 \$	19 440,00 \$
Jean-Marc Dufour ^{**}	1 350,00 \$	5 070,00 \$	6 420,00 \$
Gaetane C. Hains [*]	4 050,00 \$	5 460,00 \$	9 510,00 \$
Denis Jacob	5 400,00 \$	18 135,00 \$	23 535,00 \$
John Kaldeway	5 400,00 \$	15 990,00 \$	21 390,00 \$
Dora Koop ³	5 400,00 \$	15 015,00 \$	20 415,00 \$
Gene McLean	5 400,00 \$	13 455,00 \$	18 855,00 \$
H. Glenn Rainbird ⁴	5 400,00 \$	22 035,00 \$	27 435,00 \$
Donald K. Robinson ⁵	5 400,00 \$	16 770,00 \$	22 170,00 \$
+Mike Shaikh ⁶	4 050,00 \$	10 920,00 \$	14 970,00 \$
Totaux	63 450,00 \$	209 100,00 \$	272 550,00 \$

- 1 Membre de tous les comités du Conseil d'administration
2 Président du Comité du régime de retraite
3 Président intérimaire du Comité d'audit
4 Président du Comité de stratégie
5 Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines
6 Président du Comité d'audit
* Sa dernière réunion était le 23 novembre 2011.
** Nommé le 1^{er} décembre 2011.
+ En congé depuis le 15 décembre 2011.

Administrateur	Réunions du conseil ¹	Comités ¹			
		Gouvernance et ressources humaines	Audit	Régime de retraite	Stratégie
D. Ian Glen	13/13	5/5	8/8	4/4	7/7
Michael D. Campbell	13/13		3/8	2/4	7/7
William Deluce	11/13	5/5			6/7
Jean-Marc Dufour ^{**}	2/13	1/5		1/4	
Gaetane C. Hains [*]	8/10	2/5		1/4	
Denis Jacob	12/13		8/8		7/7
John Kaldeway	12/13		8/8		7/7
Dora Koop	13/13	5/5	5/8		4/7
Gene McLean	12/13	5/5		4/4	
H. Glenn Rainbird	12/13			4/4	5/7
Donald K. Robinson	11/13	5/5	6/8		
+ Mike Shaikh	10/13		5/8	3/4	

1 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 de ce comité.

* Sa dernière réunion était le 23 novembre 2011.

** Nommé le 1^{er} décembre 2011.

+ En congé depuis le 15 décembre 2011.

Rouge : indique que l'administrateur est devenu un nouveau membre d'un comité en date de septembre

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 2011 et le 31 mars 2012, l'ACSTA a reçu 68 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les neuf demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a traité 77 demandes. De ces demandes, 69 ont été réglées au cours de l'exercice financier et huit ont été reportées en 2012-2013.

En outre, entre le 1^{er} avril 2011 et le 31 mars 2012, l'ACSTA a reçu 16 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* émanant d'autres ministères fédéraux. Les 16 demandes ont été réglées au cours de l'exercice financier.

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

Vérification du Commissariat à la protection de la vie privée

Le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) a effectué une vérification au cours de 2011 sur les politiques et pratiques de l'ACSTA en matière de protection de la vie privée et de certaines technologies de contrôle.

La vérification, qui comprend 13 recommandations, a été déposée au Parlement en novembre. L'ACSTA prend ces recommandations au sérieux et travaille

étroitement avec le CPVP afin de s'assurer que chacune d'entre elles sont traitées.

Nous avons aussi élaboré et mis en œuvre une politique générale en matière de protection de la vie privée afin :

- de confirmer notre engagement à élaborer des pratiques exemplaires et des procédures visant à favoriser le respect des exigences législatives en matière de protection de la vie privée prévues par la loi;
- d'établir des responsabilités claires en ce qui concerne la prise de décisions et la gestion des exigences en matière de protection de la vie privée.

De plus, un protocole en cas d'atteinte à la vie privée a été élaboré afin de se conformer aux lignes directrices du SCT et d'aider les employés de l'ACSTA lorsqu'ils répondent à une atteinte, réelle ou soupçonnée.

Équité en matière d'emploi et multiculturalisme

La haute direction de l'ACSTA s'est engagée à définir et à éliminer les obstacles à l'équité en matière d'emploi. Les politiques et programmes sont mis en œuvre là où cela est possible afin de procéder à des accommodements raisonnables pour les employés et de s'assurer que l'effectif est inclusif.

L'ACSTA produit et soumet un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et la *Loi sur le multiculturalisme canadien*. L'embauche de minorités visibles s'est améliorée cette année grâce à la campagne publicitaire visant les communautés des minorités visibles.

RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion présente les résultats financiers et les changements dans le fonctionnement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») pour l'exercice clos le 31 mars 2012. 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 2012. L'information présentée dans le rapport est à jour au 15 juin 2012, sauf indication contraire.

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 désignées 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 la performance 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 le rapport de gestion, la direction a appliqué le concept de caractère significatif. La direction estime que des informations sont significatives s'il est vraisemblable que leur omission ou qu'une anomalie les concernant, appréciée par rapport aux circonstances particulières, puisse influencer sur les décisions économiques prises par les intervenants de l'ACSTA.

Les informations financières communiquées dans le présent rapport ont été préparées conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et, à moins d'indication contraire, sont exprimées en dollars canadiens.

Partie 1 – Aperçu de l'organisation

L'ACSTA a pour mandat de protéger le public en effectuant un contrôle efficient et efficace des voyageurs aériens et de leurs bagages. La mission de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement du Canada. L'objectif de l'organisation est de fournir des services de contrôle de sûreté efficaces, efficients et uniformes partout au pays, selon des normes égales ou même supérieures à celles établies par son organisme de réglementation, Transports Canada.

Pour ce faire, l'ACSTA doit mettre en œuvre des services de contrôle de sûreté dans les quatre secteurs suivants :

- contrôle préembarquement (CPE) – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- contrôle des non-passagers (CNP) – le contrôle aléatoire des non-passagers;
- carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

Pour s'acquitter de son mandat, l'ACSTA s'efforce de rester compatible avec ses principaux partenaires internationaux, tant au chapitre des technologies utilisées que des processus de contrôle.

Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État qui a été fondée en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* le 1^{er} avril 2002. Elle est une société d'État mandataire, entièrement financée par des crédits parlementaires, qui rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

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. À titre d'organisme de réglementation de l'ACSTA, Transports Canada est chargé d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les lois, les programmes et les procédures de sûreté de l'aviation, conformément aux normes définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'ACSTA doit mener ses activités et procéder aux opérations de contrôle dans le respect des lois, des règlements et des procédures en vigueur au Canada, notamment la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, l'*Arrêté sur le contrôle de sûreté*, ainsi que d'autres procédures normalisées d'exploitation.

Partie 2 – Contexte opérationnel

De par la nature de son mandat de société d'État responsable d'assurer le contrôle de sûreté du transport aérien au Canada, les activités de l'ACSTA sont influencées de façon significative par les événements et faits nouveaux qui se produisent sur la scène nationale et internationale. Pour s'acquitter de son mandat avec succès, l'ACSTA doit constamment évaluer les risques et élaborer des stratégies d'atténuation efficaces. Il est essentiel, dans le cadre de cette évaluation, que l'ACSTA s'assure de disposer de ressources suffisantes pour remplir son mandat.

Financement public

Financements rendus publics

Le budget fédéral de 2011 prévoit un financement supplémentaire pour la mise à niveau du matériel de CBE de l'ACSTA, qui totalise 156,7 millions de dollars sur cinq ans. L'organisation a également profité d'une augmentation de

son niveau de référence annuel permanent de 33,0 millions de dollars, qui s'appliquera à compter de 2016-2017, pour financer la gestion du cycle de vie du système de CBE.

Grâce à ce financement à long terme, l'ACSTA a pu attribuer de nouveaux contrats à long terme pour les services de contrôle aux aéroports du Canada en 2011-2012, et établir un plan de gestion du cycle de vie des immobilisations à long terme pour son matériel lié aux systèmes de détection des explosifs (SDE).

En 2011-2012, l'ACSTA a participé à l'Examen des dépenses du Plan d'action économique du gouvernement du Canada de 2012. L'organisation a examiné ses dépenses de programme directes et a proposé des réductions à ses dépenses opérationnelles. L'accent a été mis sur la réduction des dépenses opérationnelles grâce à des économies et à l'augmentation de la productivité, tout en effectuant un examen de la pertinence et de l'efficacité de ses programmes. Tel qu'il a été annoncé dans le budget de 2012, l'organisation réalisera des économies annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015.

Crédits parlementaires pour 2011-2012

Le financement approuvé pour 2011-2012, qui totalisait 519,2 millions de dollars, a permis à l'ACSTA de maintenir ses capacités de services de contrôle semblables à ceux de l'exercice précédent en disposant de ressources opérationnelles moindres. Cela a été possible grâce à la réalisation des gains d'efficience opérationnelle découlant de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010. De plus, l'ACSTA a poursuivi la gestion du cycle de vie de son matériel de CPE au moyen d'appareils de radioscopie à angles de vue multiples et a commencé la conversion de son système de CBE à la technologie tomodensitométrie à certains des aéroports les plus occupés.

Le total des crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA au titre de ses charges opérationnelles et ses dépenses en immobilisations pour les exercices 2002-2003 à 2011-2012 se ventile comme suit :

Crédits parlementaires utilisés					
(en millions de dollars)	Total sur sept ans 2002-2003 à 2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	Total
Charges opérationnelles	2 078,2 \$	472,3 \$	512,3 \$	486,4 \$	3 549,2 \$
Immobilisations	739,7	115,9	54,9	23,2	933,7
Total	2 817,9 \$	588,2 \$	567,2 \$	509,6 \$	4 482,9 \$

Menaces contre la sûreté

Dans la foulée du dixième anniversaire des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les menaces contre l'industrie du transport aérien demeurent à l'esprit de la communauté internationale. Les renseignements de sécurité à l'échelle nationale et internationale indiquent que l'aviation civile demeure une cible privilégiée des terroristes et que le Canada figure toujours sur les listes actives des cibles potentielles d'attentat terroriste.

En tant qu'organisation de sûreté créée à la suite des attentats du 11 septembre, l'ACSTA a dû constamment évoluer au cours des dix dernières années pour s'adapter aux nouvelles menaces, aux avancées technologiques et aux normes internationales accrues en matière de sûreté. Les incidents de sûreté survenus au cours des dernières années rappellent que les menaces qui pèsent sur le système d'aviation canadien sont en constante évolution et que les terroristes continuent d'adapter leurs armes, les cibles de leurs attaques et les modes d'accès en fonction des vulnérabilités connues. Une chose demeure depuis la création de l'ACSTA, c'est l'importance de son rôle afin d'assurer la sûreté des voyageurs aériens au Canada.

La gravité des menaces visant le système d'aviation civile du Canada est telle que l'ACSTA a dû, par le passé, surmonter immédiatement des difficultés imprévues et elle pourrait encore être appelée à le faire. Les menaces imprévues et les modifications réglementaires s'y rattachant peuvent avoir des effets significatifs sur les ressources opérationnelles et financières de l'organisation. Il importe donc que l'ACSTA ait les ressources financières et humaines lui permettant de répondre à de nouvelles exigences ou événements exceptionnels.

Prestation des services

Modèle de prestation des services

L'ACSTA utilise un modèle de prestation des services assurés par des tiers. Cela signifie que l'organisation n'embauche pas directement des agents de contrôle, mais fait plutôt appel à des tiers fournisseurs de services de contrôle pour mener ses activités obligatoires.

En janvier 2011, l'ACSTA a lancé un processus de demande de propositions pour la prestation de services de contrôle aux aéroports canadiens. Le processus, qui a pris fin le 8 août 2011, a abouti à la conclusion de nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) quinquennales par l'ACSTA. En date du 1^{er} novembre 2011, les entreprises

ci-dessous ont été nommées comme fournisseurs de services de contrôle aux aéroports désignés du Canada :

- Région du Pacifique – G4S Secure Solutions (Canada) Itée.;
- Région des Prairies – Garda Security Screening inc.;
- Région du Centre – Garda Security Screening inc.;
- Région de l'Est – Securitas Transport Aviation Security Itée.

L'ACSTA avait initialement attribué le contrat pour la région des Prairies à Aeroguard Company Itée. Le 18 octobre 2011, Garda Security Screening inc. a annoncé qu'il avait acquis les actifs d'Aeroguard Company Itée. après la conclusion des nouvelles ESCA. Compte tenu de cette transaction, l'ACSTA a approuvé l'attribution de l'ESCA pour la région des Prairies à Garda Security Screening inc.

Le nouveau modèle divisé en quatre régions est fondé sur les résultats et le rendement. Cela permet d'améliorer la reddition de comptes en mettant l'accent sur l'atteinte de résultats. Le modèle renforce grandement la capacité de l'ACSTA d'assurer un contrôle de sûreté efficace et efficient, effectué de façon professionnelle et uniforme à l'échelle du pays. La réduction du nombre d'ententes, de 17 à quatre, et du nombre de régions, de six à quatre, permet à l'ACSTA de rationaliser ses activités opérationnelles et ses charges et d'optimiser l'utilisation de ses ressources, tout en offrant une meilleure expérience aux passagers. Elle permet également à l'organisation de mieux cibler ses activités et de renforcer le modèle de prestation des services actuel s'appliquant aux tiers fournisseurs de services de contrôle.

Jusqu'au 1^{er} novembre 2011 et pendant le reste de 2011-2012, l'ACSTA a collaboré étroitement avec les fournisseurs de services de contrôle, nouveaux et déjà en poste, en vue de gérer la transition. Au cours de cette période, les services de contrôle se sont poursuivis selon des normes égales ou supérieures à celles établies par Transports Canada, tout en respectant l'engagement pris par l'ACSTA d'accroître le débit de passagers. L'ACSTA continue à travailler en étroite collaboration avec les nouveaux fournisseurs de services de contrôle, qui concentrent leurs efforts sur l'optimisation de leurs activités de contrôle.

Relations de travail

La transition aux nouvelles ESCA a coïncidé avec des négociations de conventions collectives entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle. La majorité des conventions collectives des agents de contrôle venait à échéance le 31 mars 2012. Dans les aéroports les plus

occupés où le fournisseur de services de contrôle a changé (Montréal, Vancouver, Ottawa et Halifax), la transition a donné lieu à une période ouverte au cours de laquelle les syndicats avaient jusqu'au 1^{er} novembre 2011 pour faire une demande d'accréditation. Les fournisseurs de services de contrôle ont travaillé de concert avec les syndicats pour préserver jusqu'au 31 mars 2012 les conditions de travail qui étaient en vigueur avant le 1^{er} novembre 2011. Dans les aéroports les plus occupés qui ont gardé les mêmes fournisseurs de services de contrôle (Edmonton, Calgary, Toronto et Winnipeg), les conventions collectives sont restées en vigueur jusqu'au 31 mars 2012.

Depuis l'attribution des nouvelles ESCA en août 2011, l'ACSTA travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de services de contrôle pour surveiller la situation des relations de travail. Quelques incidents isolés ont eu lieu, dont les plus notoires pendant la fin de semaine de l'Action de grâces de 2011 à l'Aéroport international Pearson de Toronto, où un nombre restreint d'agents de contrôle ont mené des activités de travail illégales, ce qui a augmenté le temps d'attente des passagers.

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, l'organisation n'a pas de rôle direct à jouer dans les relations de travail et dépend des fournisseurs de services de contrôle pour négocier les conventions collectives et gérer les conflits de travail avec les syndicats. Compte tenu des répercussions négatives que les conflits de travail puissent avoir sur l'industrie de l'aviation, l'ACSTA, avec ses fournisseurs de services de contrôle, surveille de près les services de contrôle pour y repérer les signes de ralentissements du travail ainsi que les activités de travail légales ou illégales. De plus, dans le cadre des nouvelles ESCA, les fournisseurs de services de contrôle doivent améliorer leur capacité à entretenir des relations de travail efficaces. Toutefois, compte tenu du modèle de prestation des services, la capacité de l'ACSTA d'influer directement sur un retour aux niveaux de services normaux est limitée.

Relations avec les intervenants

L'économie canadienne est grandement tributaire de l'industrie du transport aérien. Une attaque ou une menace grave contre l'aviation civile aurait des répercussions sur des milliers d'entreprises canadiennes qui comptent sur le réseau de transport aérien pour assurer les échanges commerciaux nationaux et internationaux.

Pour s'acquitter de son mandat, l'ACSTA travaille étroitement avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle, d'autres organismes du

gouvernement, les autorités chargées de l'application de la loi et l'industrie de l'aviation. L'industrie de l'aviation comprend notamment les intervenants et les partenaires clés suivants : les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les associations de l'industrie, divers secteurs de l'industrie du voyage et du tourisme, et les partenaires de sûreté internationaux comme les É.-U. et l'UE. La nature même des activités de l'ACSTA et son succès quotidien dans la prestation des services de contrôle dépendent de ses relations avec ces partenaires et ces intervenants.

Conformément aux recommandations formulées dans l'Examen de l'ACSTA 2010, l'organisation a adopté une stratégie plus proactive et concertée pour la gestion des relations avec ses fournisseurs de services de contrôle et les administrations aéroportuaires. L'ACSTA continuera à travailler de concert avec ces partenaires opérationnels en vue d'échanger de l'information pour atteindre l'objectif commun d'accroître constamment l'efficacité et l'efficience des activités, d'offrir une meilleure expérience aux passagers et de renforcer les alliances. En particulier, l'échange d'information sur les temps d'attente et l'harmonisation des horaires des agents de contrôle avec les données sur le départ des vols ont permis d'optimiser l'utilisation des ressources et d'améliorer l'expérience des passagers.

Sûreté axée sur les clients

Alors que les transporteurs aériens comptent de plus en plus sur les technologies (par exemple les systèmes d'auto-enregistrement, les cartes d'embarquement électroniques, etc.), les points de contrôle de l'ACSTA deviennent de plus en plus le premier point de contact des voyageurs dans les aéroports canadiens. Par conséquent, la facilitation des passagers au point de contrôle s'inscrit au cœur des activités de première ligne de l'ACSTA. À la suite de la déclaration sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre du Canada et des É.-U., les passagers voyageant vers les É.-U. sont en mesure, depuis février 2012, d'utiliser la carte NEXUS aux huit aéroports les plus occupés, qui accélère le processus de contrôle de sûreté en leur donnant accès à des voies de contrôle réservées aux points de CPE.

L'ACSTA est déterminée à informer les voyageurs des nouvelles technologies ou processus de contrôle et des changements qui y sont apportés, tout en répondant aux inquiétudes liées à la protection de la vie privée et aux processus de contrôle. La protection de la vie privée est d'une importance capitale pour l'ACSTA. Avant la mise en œuvre d'un nouveau programme ou d'une nouvelle technologie, l'organisation examine les incidences

possibles sur la protection de la vie privée des voyageurs et s'il existe d'autres moyens moins intrusifs qui permettraient d'obtenir les mêmes résultats.

Cadre réglementaire

Les changements réglementaires apportés par les principaux partenaires de sûreté, comme les É.-U. et l'UE, ont des répercussions sur l'ACSTA, qui est membre de l'industrie internationale de l'aviation civile. Lorsque ses partenaires internationaux adoptent de nouvelles réglementations, le Canada subit des pressions pour les adopter à son tour en vue de réduire au minimum les perturbations pour les passagers qui prennent des vols internationaux. De plus, à titre de pays signataire, le Canada est tenu de respecter les conventions sur la sûreté aérienne et les protocoles de l'OACI.

Durant l'exercice 2011-2012, l'ACSTA a maintenu ses efforts à l'égard de la réalisation des gains d'efficacité qui ont été identifiés lors de l'Examen de l'ACSTA 2010, notamment ceux découlant des modifications apportées à la *Liste d'articles interdits* de Transports Canada. Les modifications à la liste des articles qui sont interdits au Canada ont permis à l'ACSTA de centrer ses ressources sur les articles qui représentent une plus grande menace, tels que les explosifs, améliorant ainsi la sûreté aérienne tout en rendant le processus de contrôle plus efficace, efficient et convivial pour les voyageurs. Grâce à ces modifications, le Canada a pu également se conformer aux normes adoptées par plusieurs de ses partenaires internationaux, y compris les É.-U. et l'UE, qui ont adopté des modifications semblables au cours des années passées. En outre, le financement des immobilisations à long terme reçu dans les budgets fédéraux de 2010 et de 2011 a permis à l'ACSTA de poursuivre son plan de gestion du cycle de vie du matériel et ainsi, de conserver l'équivalence des SDE avec ses partenaires internationaux.

L'ACSTA travaille de près avec Transports Canada à surveiller les modifications réglementaires auxquelles sont assujettis ses partenaires internationaux en vue de déterminer les répercussions que pourrait avoir toute modification réglementaire future sur les opérations et la situation financière du système de sûreté aérienne du Canada.

Changements au sein de la direction

Comité de la haute direction

Depuis le 3 janvier 2012, Angus Watt occupe les fonctions de président et chef de la direction de l'ACSTA pour un mandat de cinq ans. Il a été nommé à la suite du départ

à la retraite de l'ancien président et chef de la direction, Kevin McGarr, le 31 décembre 2011.

Après la clôture de l'exercice, l'organisation a restructuré son équipe de la haute direction. L'ACSTA est donc passée de six à cinq vice-présidents. Les responsabilités de l'ancien poste de vice-président principal, Capital humain, ont été attribuées aux vice-présidents des autres directions générales.

Conseil d'administration

Le mandat du président du Conseil d'administration, D. Ian Glen, c.r., a pris fin en juin 2012. M. Glen occupait ce poste depuis juin 2007.

Après la clôture de l'exercice, Allan Rowe a été nommé au Conseil d'administration de l'ACSTA, comme représentant du Conseil national des lignes aériennes du Canada. M. Rowe assumera les anciennes fonctions de Denis Jacob au sein du Comité de stratégie et du Comité d'audit.

Partie 3 – Conjoncture économique

En 2011-2012, la reprise économique s'est poursuivie lentement à la suite de l'une des pires récessions mondiales de l'histoire. Toutefois, au cours des derniers mois, les prévisions économiques mondiales se sont améliorées. On s'attend à ce que l'Europe sorte lentement de la récession au cours de la deuxième moitié de 2012, bien que cette prévision présente des risques élevés. La croissance aux É.-U. devrait être légèrement plus forte que prévu, en raison de l'effet cumulé de la faible amélioration des marchés du travail, des conditions financières et de la confiance du marché.

On s'attend à ce que la croissance économique du Canada soit modérée et à ce que l'expansion économique soit tirée par la croissance de la demande intérieure privée. Les exportations nettes ne devraient contribuer que faiblement à la croissance globale, compte tenu de la reprise modeste des activités étrangères et des problèmes de compétitivité persistants du Canada, notamment de la vigueur constante du dollar canadien. Le produit intérieur brut réel du Canada a augmenté de 2,4 % en 2011, ce qui représente une diminution par rapport à la croissance de 3,2 % enregistrée en 2010. De plus, on s'attend à ce que le produit intérieur brut réel augmente de 2,4 % en 2012 et en 2013³.

3 Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2012.

Croissance du nombre de passagers et de l'inflation

Selon les statistiques recueillies par Transports Canada, le volume de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 3,2 % en 2011 par rapport à 2010. On s'attend à ce que cette croissance se poursuive annuellement au cours des cinq prochaines années.

Les prévisions du nombre de passagers s'appuient sur la croissance annuelle moyenne au Canada. Toutefois, la croissance n'a pas lieu de façon uniforme dans tous les aéroports. Les changements du nombre de passagers se produisent en grande partie dans certaines régions ou à certains aéroports, avec peu d'avertissements, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Tout changement au niveau du nombre de passagers se traduit par une demande plus élevée du nombre d'heures de contrôle et un alourdissement des dépenses opérationnelles.

En plus des augmentations du nombre de passagers, on prévoit que les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront en moyenne de 2,9 % par année. Les nouvelles ESCA quinquennales prévoient un plafond d'inflation, ce qui aidera l'ACSTA à prévoir ses coûts relatifs aux services de contrôle au cours des prochaines années. Bien que l'ACSTA ait pris des mesures pour limiter l'augmentation des pressions associées aux prix dans les nouvelles ESCA, cette augmentation demeure supérieure à la hausse du financement destiné aux activités opérationnelles provenant des niveaux de référence de l'organisation.

Partie 4 – Capacité à remplir son mandat

Le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs effets personnels constitue une des pierres angulaires de la sûreté aérienne. Ces contrôles sont effectués afin de détecter la présence d'articles qui sont interdits à bord de l'aéronef ou dans les zones réglementées des aéroports.

Activités de contrôle essentielles

Deux éléments sont essentiels pour que l'ACSTA puisse réaliser son mandat soit les agents de contrôle et le programme d'immobilisations.

Personnel de contrôle

Les agents de contrôle jouent un rôle prépondérant pour identifier les menaces contre la sûreté aérienne. Compte tenu de ce fait, des ressources importantes sont allouées au renforcement du personnel de contrôle.

Grâce aux nouvelles technologies, l'ACSTA a mis en œuvre trois initiatives en 2011-2012 qui accroîtront les connaissances de base en matière de contrôle et renforceront le perfectionnement professionnel des agents de contrôle, en plus de rationaliser les séances de formation initiales et périodiques. Ces initiatives sont :

- la transformation du programme de surveillance, anciennement axé sur la surveillance des procédures, en un programme exhaustif de surveillance et d'assurance de la qualité. Conformément aux nouvelles ESCA, le programme vise à améliorer les processus et le rendement;
- des améliorations importantes aux normes de conduite professionnelle des agents de contrôle, dans le but d'appuyer la modification du rôle des agents de contrôle, qui était uniquement axé sur l'interception d'articles interdits et qui dorénavant sera axé sur la facilitation des passagers;
- le déploiement d'un nouveau programme « Fondements des agents de contrôle » qui fait appel à des technologies de pointe. Le programme comprend des volets de formation en ligne et des travaux pratiques en laboratoire, ce qui représente un virage par rapport à la formation en classe traditionnelle. Ces volets offrent un calendrier de formation plus souple et mettent l'accent sur la facilitation des passagers.

Programme d'immobilisations

Pour mener les activités de contrôle exigées par son mandat, l'ACSTA doit posséder un matériel fiable et sophistiqué pour détecter les articles interdits. Le programme d'immobilisations en vigueur prévoit le remplacement et la mise à niveau systématiques du matériel, en fonction des risques, grâce à de nouvelles technologies plus efficaces et plus efficientes.

Au cours des dernières années, l'ACSTA a consacré une partie importante de ses fonds d'immobilisations à la gestion du cycle de vie de son matériel de CPE. Par conséquent, la majorité des appareils de radioscopie à vue unique pour le CPE dans les aéroports désignés ont été remplacés par des appareils à angles de vue multiples plus

perfectionnés, ce qui a permis de renforcer la capacité de détection d'explosifs de l'ACSTA. De plus, l'ACSTA a mis en place des scanners corporels dans tous ses points de CPE transfrontaliers pour les vols à destination des É.-U. à la suite des mesures de sécurité américaines adoptées au lendemain de l'attentat terroriste raté du 25 décembre 2009.

Plus récemment, l'ACSTA a commencé à remplacer son matériel de CBE, car celui-ci atteignait sa fin de vie utile. Dans le budget fédéral de 2011, l'ACSTA a reçu des fonds d'immobilisations supplémentaires à long terme pour la gestion du cycle de vie de son système de CBE. Ces fonds permettront à l'ACSTA de convertir son système de CBE aux aéroports désignés. Cette conversion permettra d'accroître la capacité du système de CBE et de maintenir l'équivalence avec les principaux partenaires internationaux, tout en conservant le meilleur débit possible pour le contrôle des bagages.

En 2011-2012, l'ACSTA a terminé avec succès la conversion de son système de CBE à l'un des huit aéroports les plus occupés et a commencé la conversion à d'autres aéroports les plus occupés du Canada.

À l'appui des activités

Afin de mettre en œuvre ses stratégies opérationnelles, l'ACSTA a besoin de systèmes internes efficaces et de ressources internes flexibles qui appuient tous les volets de ses activités essentielles de contrôle.

Ressources humaines

Le succès de l'ACSTA dépend grandement du rendement de son personnel. L'ACSTA fait continuellement des efforts financiers en faveur de ses ressources humaines en leur offrant la formation et les outils nécessaires pour travailler de manière efficiente et efficace. Ces efforts encouragent les employés à rester en poste et améliorent leur satisfaction professionnelle.

En 2011-2012, le nombre d'équivalents temps plein (ETP) a diminué de 25, passant de 538 à 513 ETP, en raison des gains d'efficience identifiés dans l'Examen stratégique de 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010. En 2012-2013, le nombre d'ETP sera encore réduit de 55, passant de 513 à 458. L'ACSTA continuera à rationaliser ses processus internes afin d'optimiser l'utilisation des ressources actuelles.

Systèmes et pratiques de gestion organisationnelle

L'ACSTA examine et réévalue constamment ses politiques et ses pratiques internes afin d'optimiser le traitement de l'information. Ces examens augmentent également la qualité des rapports et l'efficacité des communications avec les intervenants externes.

Lors de la planification des nouvelles ESCA, l'ACSTA a examiné les systèmes et les procédures en vigueur afin de cerner les possibilités d'amélioration continue. L'ACSTA a par la suite implanté un nouveau Système intégré de suivi de l'emploi du temps et de traitement des factures qui dresse un portrait plus exact des heures de contrôle hebdomadaires, améliore le processus de demandes et d'approbation, et réduit le nombre de rapprochements faits manuellement. Cet outil permet de traiter l'information essentielle sur le contrôle de manière plus efficace et efficiente.

Plan de continuité des activités

Pour faire face à une interruption grave des activités ou une défaillance des systèmes à l'administration centrale, dans les régions, ou dans un aéroport, l'ACSTA a élaboré et mis en œuvre un plan de continuité des activités exhaustif qui est régulièrement mis à jour, examiné et approuvé par la haute direction. Ce plan définit les services essentiels, établit les niveaux de service minimaux et comprend une stratégie détaillée qui vise le commandement et le contrôle, les services des fournisseurs, le rétablissement de l'infrastructure et les facteurs nécessaires à la récupération des données.

En 2011-2012, divers exercices de sûreté ont été effectués pour vérifier l'état de préparation de l'ACSTA et des fournisseurs de services de contrôle en cas d'incident ou d'événement majeur. Toutes les directions générales de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada, les administrations aéroportuaires et les services policiers locaux ont participé à ces exercices. L'ACSTA s'emploie aussi à définir des plans d'urgence exhaustifs pour les situations d'urgence les plus probables, notamment les menaces terroristes à la sûreté aérienne et les catastrophes naturelles.

Partie 5 – Gestion des 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 prendre en cas d'incertitude en identifiant, en évaluant, en comprenant et en communiquant les risques dans l'ensemble de l'organisation, et en prenant des mesures à leur égard. Ceci favorise des processus décisionnels axés sur la connaissance du risque qui permettent à l'organisation de gérer efficacement les incertitudes et d'exploiter les possibilités qui s'offrent à elle.

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

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

L'ACSTA n'est pas un service du 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 ont été recueillis par des services du renseignement. Les programmes de contrôle de sûreté obligatoires de l'organisation contribuent à l'instauration d'un cadre de sécurité qui réduit les risques qui menacent la sûreté aérienne.

Risques et incertitudes

L'ACSTA est exposée à divers risques et incertitudes liés à la sûreté aérienne au sein de son contexte opérationnel. Les principaux risques qui pèsent sur l'ACSTA ont été résumés selon les catégories suivantes : risque lié à la capacité, risque lié à la prestation des services par des tiers, risque lié aux responsabilités, risque lié à la réputation, risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle, et risque de change.

Risque lié à la capacité

Niveau de prestation des services

Les niveaux de référence de l'ACSTA ne lui permettent pas de financer entièrement l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, ni de faire face à la hausse du volume de passagers.

L'ACSTA continuera de remplir son mandat de contrôler les passagers, mais l'organisation pourrait faire face à des pressions financières futures pour financer l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du nombre de passagers.

Au cours de 2011-2012, l'ACSTA a terminé la mise en œuvre des gains d'efficience qui ont été identifiés dans l'Examen stratégique de 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010, atténuant ainsi une partie de ce risque. Parmi les changements clés apportés, mentionnons l'amélioration du modèle de prestation des services, des activités opérationnelles et des cours de formation de l'ACSTA, ainsi que la reconfiguration des points de CPE et la simplification des processus de CPE.

Risque lié à la prestation des services par des tiers

Conflits de travail

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs externes pour assurer les services de contrôle. Ceux-ci confient à leur tour la prestation des services de contrôle à des agents de contrôle syndiqués. Il y a un risque que des interruptions de travail, causées par des moyens de pression licites ou illicites exercés par les syndicats, dans le cadre de négociations collectives ou non, surviennent à certains aéroports.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA surveille de près l'évolution des relations de travail entre les syndicats représentant les agents de contrôle et les fournisseurs de services de contrôle. Comme il est mentionné précédemment, l'ACSTA dispose de plans d'urgence afin de travailler de concert avec les fournisseurs et Transports Canada en cas de conflits de travail. Toutefois, compte tenu du modèle de prestation des services, la capacité de l'organisation d'influer directement sur un retour aux niveaux de services normaux est limitée.

Rendement des fournisseurs de services de contrôle

À la suite de la transition aux nouvelles ESCA, l'ACSTA continue à collaborer étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle pour garantir l'efficience et l'efficacité du contrôle de sûreté. Il y a un risque qu'un quelconque fournisseur ne puisse pas respecter les engagements établis ou les objectifs de rendement décrits dans l'entente sur les services.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA a défini et mis en œuvre un nouveau programme de rendement pour les fournisseurs de services de contrôle qui prévoit des mesures incitatives pour les encourager à respecter les engagements et à atteindre les objectifs de rendement établis.

Risque lié aux responsabilités

Capacité de détection

L'ACSTA procède notamment, dans le cadre de ses activités obligatoires, à la détection et à l'interception des articles interdits, tels qu'ils sont définis par son organisme de réglementation. Il y a un risque que l'ACSTA ne soit pas en mesure de détecter tous les articles interdits, ce qui pourrait entraîner une menace pour le système d'aviation civile ou des infractions à la sûreté dans les aéroports.

Pour répondre à ce risque, l'ACSTA a axé ses programmes sur le contrôle des facteurs humains et a amélioré les processus de contrôle sous-jacents et les technologies. Au cours des dernières années, l'organisation a réalisé d'importants investissements dans le matériel lié aux SDE qui ont amélioré sa capacité à détecter les articles interdits. De plus, l'ACSTA a mis en œuvre plusieurs initiatives pour améliorer la formation de base et le perfectionnement continu des agents de contrôle.

Renseignements sur les menaces et les risques

En raison de l'évolution constante des menaces et des tendances en matière de sûreté aérienne, il pourrait être difficile pour l'ACSTA de rester au fait des menaces et des risques courants et nouveaux. Il y a donc un risque que l'ACSTA ne puisse donner suite aux renseignements sur les menaces ou les risques en temps opportun ou ne puisse faire preuve de la diligence raisonnable nécessaire lorsqu'elle reçoit ces renseignements.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse activement les renseignements sur les risques et les menaces qui proviennent de Transports Canada et les diffuse aux décideurs compétents. Elle dispose de stratégies détaillées pour donner suite à ces renseignements dans le respect de ses procédures normalisées d'exploitation.

Risque lié à la réputation

Participation des intervenants

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'elle offre l'organisation. Il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit ternie.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA améliore l'expérience des passagers en mettant en place une nouvelle conception des voies de contrôle à des points de contrôle désignés, en répondant rapidement aux plaintes des clients et en faisant la promotion d'une culture axée sur le service à la clientèle. L'ACSTA assure régulièrement la liaison avec les intervenants du secteur et a mis en œuvre diverses stratégies de communication pour sensibiliser les groupes d'intervenants et les passagers.

Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle

Gestion de renseignements délicats, secrets ou personnels

L'ACSTA produit, recueille et conserve une multitude de documents et de renseignements délicats, secrets et personnels. Il y a un risque que ces informations, tant sur support papier qu'électronique, soient perdues ou communiquées de manière inappropriée.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA dispose d'un éventail de contrôles liés à la sécurité matérielle et aux technologies de l'information. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures sur la protection des renseignements personnels qui font la promotion de pratiques exemplaires en matière de collecte, d'utilisation, de communication et d'élimination de renseignements personnels conformément à la loi.

Préparation de l'organisation 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 posséder un plan intégré de continuité des activités et un plan de gestion des urgences. Comme dans toute organisation, il y a un risque que le plan de continuité des activités de l'ACSTA ne soit pas complètement intégré, testé ou compris de manière à permettre une intervention efficace et à assurer la poursuite des activités lors de situations d'urgence.

Afin de maîtriser ce risque, l'ACSTA vient de terminer un examen approfondi de son plan de continuité des activités, comme cela a été mentionné précédemment, et effectuera une série d'exercices pendant l'année pour le mettre à l'essai.

Risque de change

L'ACSTA est exposée à un risque de change parce qu'elle acquiert des quantités importantes de matériel et de services auprès de fournisseurs américains. Une variation importante des taux de change aurait des effets sur les budgets d'investissement et de fonctionnement, car les prévisions de dépenses sont établies en fonction de taux estimatifs. C'est donc dire qu'une fluctuation des taux peut faire varier de beaucoup le coût des transactions libellées en devises par rapport aux coûts prévus initialement au budget.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA examinera des stratégies de couverture visant à réduire au minimum le risque de change à compter de 2012-2013.

Gestion des risques

L'ACSTA a établi un cadre complet de gestion des risques. Ce cadre permet d'identifier les risques associés à l'environnement et aux activités commerciales de l'ACSTA, d'évaluer la probabilité et les répercussions possibles des risques, et de définir des mesures d'atténuation visant à éliminer ou à réduire au minimum les risques. Le cadre est intégré au processus de planification stratégique de l'organisation pour garantir que les secteurs à risque élevé bénéficient d'une attention particulière, surtout lors de l'établissement des priorités et de l'affectation des ressources.

Le Conseil d'administration et le Comité de la haute direction sont tous deux responsables de la gestion des risques. Ils jouent chacun un rôle fondamental dans le processus de gestion des risques à l'ACSTA.

Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du conseil sont de fournir une orientation stratégique, d'exercer une surveillance financière et une surveillance sur l'organisation en général, et d'assurer une bonne gouvernance. Il doit, à l'égard de la gestion des risques, veiller à ce que la direction identifie, surveille et maîtrise les risques de l'ACSTA. Le conseil a la responsabilité de fournir une orientation claire sur l'approche à adopter pour la gestion des risques et d'approuver la politique de gestion des risques ainsi que le profil de risque de l'organisation. Il doit également s'assurer que la direction lui communique tous les changements apportés au profil de risque dans le cadre de séances d'information trimestrielles.

Pour assurer le suivi et la gestion des risques, le conseil peut compter sur l'appui de quatre comités permanents : le Comité d'audit, le Comité de la gouvernance et des ressources humaines, le Comité de stratégie et le Comité du régime de retraite.

La section du rapport annuel consacrée à la gouvernance analyse plus en détail les rôles et les responsabilités de ces comités permanents.

Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé d'approuver les principaux risques de l'ACSTA et de s'assurer que des contrôles et des stratégies d'atténuation appropriés sont mis en œuvre pour gérer efficacement ces risques. Il favorise aussi l'instauration d'une culture positive de gestion des risques et communique les risques à l'ensemble de l'organisation.

Partie 6 – Évolution du cadre réglementaire financier

Normes internationales d'information financière

Les états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2012 sont les premiers états financiers annuels de l'ACSTA établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Auparavant, l'organisation préparait ses états financiers annuels conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada. Lors de l'établissement des présents états financiers, certaines méthodes comptables appliquées aux états financiers conformes aux PCGR du Canada ont été modifiées pour les rendre conformes aux IFRS. Les chiffres correspondants de l'exercice clos le 31 mars 2011 ont été retraités pour tenir compte des méthodes comptables adoptées aux termes des IFRS. Par ailleurs, l'état de la situation financière d'ouverture en IFRS au 1^{er} avril 2010 a été établi conformément à l'IFRS 1, *Première application des Normes internationales d'information financière*.

Le cadre conceptuel des IFRS est similaire à celui des PCGR du Canada, mais il contient des différences importantes en ce qui concerne la comptabilisation, l'évaluation et l'information à fournir. Les principales méthodes comptables nouvellement adoptées selon les IFRS sont présentées dans la note 3 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 mars 2012. Les modifications de méthodes comptables ont donné lieu à des ajustements significatifs dans les états financiers de l'organisation, comprenant notamment les avantages du personnel, les immobilisations corporelles, les passifs relatifs au démantèlement et le financement public. Les ajustements effectués par l'ACSTA lors de la préparation de l'état de la situation financière d'ouverture en IFRS au 1^{er} avril 2010 et du retraitement de ses états financiers précédents établis selon les PCGR du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 2011 sont décrits en détail à la note 20 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 mars 2012.

Rapports financiers trimestriels

En décembre 2009, des modifications ont été apportées à la *Loi sur la gestion des finances publiques* en vue d'obliger toutes les sociétés d'État à établir, pour chacun des trois premiers trimestres de chaque exercice, un

rapport financier trimestriel, à compter du 1^{er} avril 2011. Le Conseil du Trésor a, par la suite, publié la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* qui donne des indications sur la forme et le contenu des rapports trimestriels. L'ACSTA a donc publié des rapports financiers trimestriels pour les trimestres clos le 30 juin 2011, le 30 septembre 2011 et le 31 décembre 2011, qui peuvent être consultés sur son site Web (acsta.gc.ca).

Partie 7 – Contrôles internes

L'ACSTA s'est engagé à mettre en œuvre un système efficace de contrôle interne qui peut s'adapter à l'évolution de son contexte opérationnel et au cadre réglementaire financier. Un programme de certification permet de faire un suivi permanent des contrôles internes. Il prévoit notamment l'identification, la documentation et l'évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles internes clés exercés sur l'information financière. Cette évaluation, qui est axée sur les risques auxquels est exposée l'ACSTA, repose sur le cadre publié par le Committee of Sponsoring

Organizations de la Commission Treadway et la directive intitulée *Régime de certification et de contrôle interne pour les sociétés d'État* publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Dans le cadre du programme de certification, la direction obtient régulièrement de la rétroaction sur l'état des contrôles internes et elle peut définir des plans d'action visant à donner suite à toutes les possibilités d'amélioration recensées. Le Conseil d'administration de l'ACSTA, par l'entremise de son Comité d'audit, reçoit des comptes rendus trimestriels sur l'évaluation des contrôles internes et surveille la progression des plans d'action de la direction.

Partie 8 – Analyse des résultats financiers

Dépenses opérationnelles

La présente partie du Rapport donne de l'information sur les principaux soldes de comptes de l'état du résultat global de l'exercice 2011-2012 par rapport à 2010-2011.

Points saillants financiers – État du résultat global				
(en millions de dollars)	2011-2012	2010-2011	Écart en \$	Écart en %
Charges				
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	348,9 \$	365,4 \$	(16,5) \$	(5 %)
Amortissement	86,5	82,8	3,7	4 %
Frais d'administration directs et services généraux	85,3	86,1	(0,8)	(1 %)
Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage	43,2	39,3	3,9	10 %
Autres charges opérationnelles	8,5	12,1	(3,6)	(30 %)
Total des charges	572,4 \$	585,7 \$	(13,3) \$	(2 %)
Total des autres charges	8,3	0,6	7,7	1 283 %
Performance financière avant le financement public	580,7 \$	586,3 \$	(5,6) \$	(1 %)
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	488,5	510,3	(21,8)	(4 %)
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	95,9	85,9	10,0	12 %
Total du financement public	584,4 \$	596,2 \$	(11,8) \$	(2 %)
Performance financière	3,7 \$	9,9 \$	(6,2) \$	(63 %)
Autres éléments du résultat global	(31,7) \$	(4,4) \$	(27,3) \$	(620 %)
Total du résultat global	(28,0) \$	5,5 \$	(33,5) \$	(609 %)

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la dépense la plus importante de l'ACSTA, car ils constituent 71,8 % du montant total des charges opérationnelles (à l'exclusion de l'amortissement). Ces charges englobent les paiements versés à des tiers fournisseurs pour les services de contrôle rendus par leurs agents de contrôle. Les principales variables qui influent sur ces paiements sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

La croissance du nombre de passagers et l'agrandissement des aéroports peuvent avoir des répercussions sur le nombre d'heures de contrôle achetées. Par ailleurs, l'évolution des menaces et les incidents peuvent entraîner la mise en œuvre de nouvelles mesures de sûreté, ce qui peut aboutir à l'achat d'un plus grand nombre d'heures de contrôle.

Les taux de facturation sont établis dans les ESCA. Les taux prévus dans les ententes précédentes dépendaient en grande partie des coûts de la main-d'œuvre inscrits dans les conventions collectives négociées entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle. Aux termes des nouvelles ententes, les taux de facturation sont fondés sur un taux global, cumulatif, qui a été établi grâce à un processus d'appel d'offres. L'augmentation des taux est limitée en fonction d'un plafond d'inflation fixé.

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle ont diminué de 16,5 millions de dollars en 2011-2012. Cette diminution s'explique surtout par la réduction du nombre d'heures de contrôle achetées, qui a été partiellement compensée par l'augmentation des taux de facturation moyens et des autres frais payés aux fournisseurs. La diminution a aussi été compensée en partie par les coûts supplémentaires liés à un avis de cotisation reçu à la suite d'une erreur faite par un fournisseur qui a incorrectement facturé à l'ACSTA les taxes de vente applicables.

Les gains d'efficacité réalisés au cours de l'exercice à la suite de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010 ont permis de réduire les heures de contrôle achetées. Ces gains d'efficacité, conjugués à une optimisation de l'affectation du personnel, ont permis

à l'ACSTA de pallier la prolongation du temps d'attente des passagers provoqué par la croissance du volume de passagers.

L'augmentation des taux de facturation moyens est principalement attribuable aux hausses de salaire annuelles accordées en vertu des ESCA.

Amortissement

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

L'amortissement a augmenté de 3,7 millions de dollars en 2011-2012. Cette augmentation s'explique en partie par le nombre plus élevé de biens matériels, nouveaux ou remplacés, qui étaient amortissables au cours de l'exercice considéré. Par ailleurs, une révision des hypothèses utilisées pour déterminer les passifs relatifs au démantèlement, qui a entraîné une réduction unique de la charge d'amortissement au cours du premier trimestre de l'exercice précédent, a aussi contribué à faire augmenter l'amortissement.

Frais d'administration directs et services généraux

Les dépenses importantes qui sont engagées au titre des frais d'administration directs et des services généraux englobent les frais relatifs aux employés, les services professionnels, les frais de bureau et frais informatiques, les loyers et les coûts liés aux installations.

Les frais d'administration directs et services généraux ont diminué légèrement en 2011-2012, notamment à la suite de la baisse des frais liés aux services professionnels et des autres frais d'administration. Cette diminution a été compensée par l'augmentation des charges au titre des indemnités de fin de contrat de travail constituées au 31 mars 2012, à la suite de la réduction du nombre d'ETP de l'ACSTA, et des coûts des services rendus relativement à son régime de retraite.

Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage

L'ACSTA assure l'exploitation et l'entretien de tout le matériel de SDE déployé dans les aéroports désignés dans l'ensemble du Canada. Ce matériel et les systèmes

de convoyeurs doit être soumis à un entretien préventif régulier pour réduire au minimum les interruptions des activités aéroportuaires. De plus, des pièces de rechange doivent être acquises et entreposées pour veiller à ce que le matériel puisse être remis en service promptement.

Les frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage ont augmenté de 3,9 millions de dollars en 2011-2012. Cette augmentation est surtout le fait de la hausse du taux annuel des contrats d'entretien du matériel en fonction de l'inflation, des coûts supplémentaires associés à l'expiration de la garantie protégeant certains matériels, de la hausse des coûts de soutien par unité au titre de matériels technologiquement plus perfectionnés, et d'un ajustement de la valeur des stocks de pièces de rechange. Cette augmentation est également attribuable aux coûts supplémentaires liés au soutien des applications pour le Système de sûreté des cartes d'embarquement, qui a été mis en place dans un plus grand nombre d'aéroports, par rapport à l'exercice précédent.

Les augmentations décrites précédemment ont été en partie compensées par la baisse des frais d'entretien correctif dû au règlement de certains problèmes qui nuisaient au fonctionnement du matériel de SDE.

Autres charges opérationnelles

Les autres charges opérationnelles englobent les cartes d'identité pour les zones réglementées, les frais de formation des fournisseurs de services d'entretien, le matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables, les uniformes et autres coûts rattachés au contrôle, dont les tapis antifatigue, les tables en acier inoxydable et les produits pour le nettoyage des bacs et des voies de contrôle.

Les autres charges opérationnelles ont diminué de 3,6 millions de dollars en 2011-2012. Cette diminution s'explique en grande partie par la baisse du coût des uniformes à la suite de la réduction du nombre d'agents de contrôle, la baisse des autres coûts rattachés au contrôle pour les points de CPE et la baisse des frais de formation associés au déploiement des nouvelles technologies au cours de l'exercice considéré.

Total des autres charges

Le total des autres charges correspond à la dépréciation du matériel détenu en vue de la vente, à la perte sur sortie d'immobilisations corporelles, à la perte de valeur d'immobilisations incorporelles, à une perte de change, aux charges financières, aux produits financiers et aux profits sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement.

Le total des autres charges a augmenté de 7,7 millions de dollars en 2011-2012 en partie en raison de la perte de valeur des véhicules de contrôle mobiles, dont la valeur a été ramenée à la juste valeur diminuée des coûts de vente, ce qui a donné lieu à leur reclassement dans la catégorie « matériel détenu en vue de la vente ». L'augmentation est également attribuable à une perte nette sur cession d'immobilisations corporelles au cours de l'exercice, résultant principalement de la cessation du projet pilote de fouille des véhicules de non-passagers au point de contrôle de l'aéroport international de Vancouver.

Financement public

L'ACSTA finance à la fois ses charges opérationnelles et ses dépenses en immobilisations grâce à des fonds provenant du Trésor fédéral. Elle prélève les sommes nécessaires pour répondre à ses besoins financiers à court terme.

Les crédits au titre des activités opérationnelles sont décaissés pour régler les charges selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée ». C'est donc dire que la totalité des charges est financée, à l'exclusion de l'amortissement et des autres ajustements comptables.

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

Le financement public a diminué de 11,8 millions de dollars en 2011-2012. Cette diminution est directement liée à la baisse des charges opérationnelles (exclusion faite de la charge d'amortissement). Elle a été en partie compensée par l'augmentation de l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations attribuable au plus grand nombre de matériels, nouveaux ou remplacés, qui étaient amortissables au cours de l'exercice considéré, comme il a été mentionné.

Crédits parlementaires utilisés au titre des charges opérationnelles

(en millions de dollars)

	2011-2012	2010-2011	Écart en \$
Total des charges (IFRS)	572,4 \$	585,7 \$	(13,3) \$
Produits d'intérêts et gain net/perte nette de change	(0,6)	(0,3)	(0,3)
Charges hors trésorerie			
Amortissement	(86,5)	(82,8)	(3,7)
Charge au titre des avantages du personnel ¹	3,2	8,5	(5,3)
Charge au titre des avantages incitatifs à la location différés ²	–	(0,8)	0,8
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	488,5 \$	510,3 \$	(21,8) \$
Autres sources de financement			
Variation nette des charges payées d'avance ³	0,9	(0,2)	1,1
Variation nette des stocks ⁴	(3,0)	2,2	(5,2)
Total des crédits parlementaires utilisés au titre des charges opérationnelles	486,4 \$	512,3 \$	(25,9) \$

- 1 La charge au titre des avantages du personnel est comptabilisée 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 Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, l'ACSTA est autorisée à prélever du Trésor du Canada les fonds qui lui sont alloués 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 actuaire 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 nécessairement égal à la charge correspondante qui doit être comptabilisée en IFRS, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.
- 2 Les avantages incitatifs à la location différés constituent une charge comptable hors trésorerie qui sert à comptabiliser les avantages découlant des contrats de location dont les modalités sont favorables, y compris des réductions significatives du loyer et l'utilisation gratuite de parties communes. Les charges de location sont payées avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.
- 3 Les charges payées d'avance sont financées par les crédits au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.
- 4 Les stocks sont financés par des crédits au moment de leur acquisition, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement. La variation nette du solde des stocks comprend un virement des immobilisations corporelles au poste des stocks en 2011-2012.

Le tableau ci-dessus présente un rapprochement entre les charges opérationnelles comptabilisées dans l'état du résultat global et les crédits parlementaires utilisés au titre des activités opérationnelles.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués de la perte actuarielle nette liée aux régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA. L'augmentation du montant des autres éléments du résultat global par rapport à l'exercice précédent est expliquée dans la partie consacrée aux avantages du personnel.

Liquidités et ressources en capital

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA dépend de crédits parlementaires pour financer les charges opérationnelles 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 les besoins de financement et assurer son

exploitation, 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 Secrétariat du Conseil du Trésor.

Liquidités et ressources en capital

(en millions de dollars)	31 mars 2012	31 mars 2011	Écart en \$
Trésorerie	5,9 \$	7,3 \$	(1,4) \$
Clients et autres débiteurs	77,5 \$	70,7 \$	6,8 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	81,2 \$	78,1 \$	3,1 \$
Partie courante des provisions	2,2 \$	– \$	2,2 \$

La trésorerie, les fournisseurs et autres créditeurs et les provisions sont demeurés comparables à l'exercice précédent. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 6,8 millions de dollars en 2011-2012, à la suite de crédits parlementaires plus élevés qui étaient exigibles par l'organisation à la clôture de l'exercice.

Dépenses en immobilisations

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 74,3 % du total de l'actif au 31 mars 2012. En 2011-2012, les dépenses en immobilisations ont totalisé 25,8 millions de dollars. Elles englobaient les actifs liés aux SDE et le matériel non lié aux SDE, tel que présenté.

Crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations			
(en millions de dollars)	2011-2012	2010-2011	Écart en \$
SDE	19,5 \$	40,1 \$	(20,6) \$
Immobilisations non liées aux SDE	6,3	16,1	(9,8)
Total des dépenses en immobilisations	25,8 \$	56,2 \$	(30,4) \$
Acquisitions d'immobilisations liées aux passifs relatifs au démantèlement	–	(0,2)	0,2
Produits sur cession d'immobilisations corporelles	(2,6)	(1,1)	(1,5)
Total des crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations	23,2 \$	54,9 \$	(31,7) \$

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE comprennent les coûts associés aux projets suivants :

- la conversion du système de CBE à deux des aéroports les plus occupés et le commencement de cette même mise à niveau à certains des autres aéroports les plus occupés;
- le remplacement d'appareils de radioscopie à angle de vue unique pour le CPE et le CBE par des appareils à angles de vue multiples;
- l'achat de matériel de détection de traces d'explosifs;
- la mise en place de voies divisées dans certains aéroports afin de faciliter et d'améliorer le flux des passagers aux points de CPE.

Les dépenses au titre du matériel non lié aux SDE englobent les projets suivants :

- l'installation du Système de sûreté des cartes d'embarquement à l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg et à l'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto;
- le remplacement de caméras faisant partie d'un système de télévision en circuit fermé dans divers aéroports;
- la mise en œuvre du Système intégré de suivi de l'emploi du temps et de traitement des factures.

Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour servir des prestations de retraite à ses employés : un régime de retraite enregistré et un régime de retraite supplémentaire. L'organisation est également la promotrice d'un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé qui procure notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie.

Avantages du personnel			
(en millions de dollars)	31 mars 2012	31 mars 2011	Écart en \$
Actif au titre des avantages du personnel	0,2 \$	11,8 \$	(11,6) \$
Passif au titre des avantages du personnel	24,3 \$	7,5 \$	16,8 \$

Au 31 mars 2012, l'actif au titre des avantages du personnel représente l'excédent du montant cumulé des cotisations versées à la caisse des régimes par rapport au montant cumulé des coûts des avantages du personnel pour le régime de retraite supplémentaire de l'ACSTA. Le passif au titre des avantages du personnel représente l'excédent du montant cumulé des coûts des avantages du personnel par rapport au montant cumulé des cotisations au régime de retraite enregistré de l'ACSTA et au régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé.

Les actuaires indépendants de l'ACSTA déterminent séparément la situation nette au titre 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 d'augmentation salariale et la durée résiduelle moyenne d'activité prévue des salariés actifs. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la situation nette sont présentées à la note 12 des états financiers annuels audités.

La variation de l'actif et du passif au titre des avantages du personnel est surtout le fait d'une perte actuarielle attribuable à un rendement réel inférieur à ce qui était prévu et à un taux d'actualisation moins élevé que prévu sur l'obligation en raison de la conjoncture économique et d'une modification de la méthode utilisée pour établir le taux d'actualisation. Cela a été en partie compensé par des cotisations versées par l'employeur qui ont dépassé le coût des prestations au titre des services rendus au cours de la période.

Partie 9 – Performance financière par rapport au plan établi

Dépenses opérationnelles

Le tableau qui suit présente une comparaison entre les crédits utilisés au titre des activités opérationnelles en 2011-2012 et le budget du Plan d'entreprise de 2011-2012 approuvé, par catégories principales de dépenses (voir tableau ci-dessous).

En 2011-2012, le montant total des crédits parlementaires utilisés au titre des activités opérationnelles et des immobilisations a été 9,6 millions de dollars de moins que le montant approuvé dans le budget du Plan d'entreprise de 2011-2012. Au cours de ce même exercice, l'ACSTA a viré 0,2 million de dollars de son budget d'investissement à son budget de fonctionnement en vue de financer les indemnités de fin de contrat de travail constituées à la suite de la réduction du nombre de ses ETP.

Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle en 2011-2012 ont été légèrement supérieurs à ce qui était prévu. Cela est dû principalement aux coûts imprévus liés à un avis de cotisation à la suite d'une erreur faite par un fournisseur qui a incorrectement facturé à l'ACSTA les taxes de vente applicables.

Le nombre d'heures de contrôle achetées a été comparable à ce qui était prévu, surtout parce que l'organisation a réalisé plus vite que prévu les gains d'efficacité du débit de passagers découlant de l'Examen de l'ACSTA 2010, ce qui lui a permis d'absorber en partie l'accroissement du nombre de passagers dont ne tenait pas compte le budget du Plan d'entreprise de 2011-2012. Les taux de facturation moyens ont également été comparables à ce qui était prévu dans le plan.

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés au titre des charges opérationnelles et le Plan d'entreprise

<i>(en millions de dollars)</i>	Réels 2011-2012	Budget du Plan d'entreprise 2011-2012	Écart en \$	Écart en %
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	348,9 \$	344,7 \$	4,2 \$	1 %
Frais d'administration directs et services généraux	85,3	87,7	(2,4)	(3 %)
Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage	43,2	46,7	(3,5)	(7 %)
Autres charges opérationnelles	8,5	11,0	(2,5)	(23 %)
Total des charges opérationnelles	485,9 \$	490,1 \$	(4,2) \$	(1 %)
Autres sources de financement ¹	(2,7)	(3,9)	1,2	31 %
Ajustements comptables hors trésorerie ²	3,2	–	3,2	100 %
Total des crédits parlementaires utilisés au titre des charges opérationnelles	486,4 \$	486,2 \$	0,2 \$	0 %

1 Les autres sources de financement comprennent notamment les produits d'intérêts, les gains et les pertes de change et la variation nette des charges payées d'avance et des stocks.

2 Les ajustements comptables hors trésorerie concernent les avantages du personnel et les incitatifs à la location différés.

Frais d'administration directs et services généraux

En 2011-2012, les frais d'administration directs et les services généraux ont été légèrement moins élevés que ce qui était prévu. Cela s'explique surtout par le nombre moyen d'employés à durée indéterminée et à durée déterminée moins élevé que prévu et à la baisse des coûts relatifs aux employés connexe, et la baisse non prévue des services professionnels et autres frais d'administration. Cette baisse a été largement compensée par le versement d'indemnités de fin de contrat de travail à la suite de la réduction du nombre d'ETP de l'ACSTA.

Frais d'entretien du matériel, pièces de rechange et frais d'entreposage

En 2011-2012, les frais liés à l'entretien du matériel, aux pièces de rechange et à l'entreposage ont été 3,5 millions de dollars de moins que ce qui était prévu. Cela est en partie dû à la meilleure tenue du dollar canadien que prévu par rapport à la devise américaine, ce qui s'est traduit par une diminution des coûts des services d'entretien du matériel offerts par les fournisseurs américains. La baisse des coûts s'explique aussi par le fait que les frais d'entretien correctif ont été moins élevés que prévu à la suite du règlement de certains problèmes de rendement du matériel lié aux SDE.

Autres coûts opérationnels

En 2011-2012, les autres coûts opérationnels ont été inférieurs de 2,5 millions de dollars à ce qui était prévu dans le plan en raison de la baisse imprévue du coût des uniformes des agents de contrôle et de l'utilisation de moins de produits de détection de traces d'explosifs et de biens non durables.

Dépenses en immobilisations

Le tableau ci-après présente une comparaison entre les crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations en 2011-2012 par rapport au budget annuel approuvé contenu dans le Plan d'entreprise de 2011-2012.

Le montant total des crédits utilisés au titre des immobilisations en 2011-2012 était 9,8 millions de dollars de moins que ce qui était prévu dans le budget du Plan d'entreprise de 2011-2012 approuvé.

Immobilisations liées aux SDE

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE en 2011-2012 ont été inférieures de 6,6 millions de dollars à ce qui était prévu. Cela s'explique par ce qui suit :

- les économies réalisées grâce à des prix favorables obtenus au moyen d'un appel d'offres pour l'acquisition de matériel de détection de traces d'explosifs;
- la réduction des coûts associés à la conversion du système de CBE, à une baisse des coûts d'intégration prévus et à l'acquisition de matériel tomodensitométrie à des prix avantageux;
- la réduction des dépenses associées à certains projets de SDE à la suite d'un réexamen des besoins aéroportuaires et des contraintes d'espace;
- la réduction des dépenses associées à la conversion du système de CBE à deux des huit aéroports les plus occupés en raison de retards dans la mise en œuvre des projets.

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations et le Plan d'entreprise

(en millions de dollars)	Réelles 2011-2012	Budget du Plan d'entreprise 2011-2012	Écart en \$	Écart en %
SDE				
Matériel de CPE et intégration	3,9 \$	4,8 \$	(0,9) \$	(19 %)
Matériel de CBE et intégration	15,6	21,3	(5,7)	(27 %)
Total SDE	19,5 \$	26,1 \$	(6,6) \$	(25 %)
Immobilisations non liées aux SDE	6,3	6,9	(0,6)	(9 %)
Total des dépenses en immobilisations (IFRS)	25,8 \$	33,0 \$	(7,2) \$	(22 %)
Produits sur cession d'immobilisations	(2,6)	—	(2,6)	(100 %)
Total des crédits parlementaires utilisés au titre des immobilisations	23,2 \$	33,0 \$	(9,8) \$	(30 %)

Immobilisations non liées aux SDE

Les dépenses en immobilisations non liées aux SDE pour 2011-2012 ont été comparables à ce qui était prévu dans le plan.

Produits sur cession d'immobilisations corporelles

Une contrepartie de 2,6 millions de dollars, sous la forme de notes de crédit d'un fournisseur, a été reçue lors de la cession de matériel lié aux SDE. Les notes

de crédit ont été portées en diminution des acquisitions d'immobilisations prévues pour l'exercice, ce qui a donné lieu à une réduction correspondante des crédits au titre des immobilisations demandés par l'ACSTA.

L'ACSTA collabore actuellement avec Transports Canada en vue de reporter des fonds d'une valeur approximative de 1,6 million de dollars en les réinscrivant au budget de 2012-2013. Ces fonds sont liés aux projets de CBE de l'aéroport international Stanfield d'Halifax et de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Partie 10 – Tableau de l'information financière des cinq derniers exercices

Résumé de l'état du résultat global des cinq derniers exercices					
(en millions de dollars)	IFRS		PGRC		
	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2008-2009	2007-2008
Charges					
Contrôle préembarquement	344,4 \$	355,0 \$	312,0 \$	247,0 \$	219,1 \$
Contrôle des bagages enregistrés	153,8	154,2	186,7	170,9	209,4
Services généraux	53,2	54,8	50,9	41,4	38,1
Contrôle des non-passagers	16,0	17,2	24,7	12,4	13,3
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	5,0	4,5	2,6	4,5	6,1
Total des charges	572,4 \$	585,7 \$	576,9 \$	476,2 \$	486,0 \$
Total des autres (produits) charges	8,3	0,6	(3,2)	(0,3)	(3,2)
Performance financière avant le financement public	580,7 \$	586,3 \$	573,7 \$	475,9 \$	482,8 \$
Financement public					
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	488,5	510,3	472,3	378,3	389,3
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	95,9	85,9	108,1	98,2	93,4
Total du financement public	584,4 \$	596,2 \$	580,4 \$	476,5 \$	482,7 \$
Performance financière	3,7	9,9	6,7	0,6	(0,1)
Autres éléments du résultat global	(31,7)	(4,4)	–	–	–
Total du résultat global	(28,0) \$	5,5 \$	6,7 \$	0,6 \$	(0,1) \$

Résumé de l'état de la situation financière des cinq derniers exercices

(en millions de dollars)	IFRS		PCGR		
	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2008-2009	2007-2008
Actif					
Trésorerie	5,9 \$	7,3 \$	3,5 \$	2,0 \$	1,6 \$
Clients et autres débiteurs	77,5	70,7	112,6	69,6	82,5
Stocks	18,9	21,8	19,7	20,4	17,6
Charges payées d'avance	4,2	3,4	3,5	3,8	2,7
Avantages du personnel	0,2	11,8	11,5	2,7	2,0
Immobilisations corporelles, immobilisations incorporelles et matériel détenu en vue de la vente	310,6	382,8	417,3	412,7	459,0
Total de l'actif	417,3 \$	497,8 \$	568,1 \$	511,2 \$	565,4 \$
Passif					
Fournisseurs et autres créditeurs et partie courante des provisions	83,4 \$	78,1 \$	116,1 \$	70,0 \$	82,7 \$
Passifs relatifs au démantèlement	2,3	2,2	7,1	12,0	5,5
Financement public différé lié aux activités opérationnelles	23,1	25,1	–	–	–
Avantages incitatifs à la location différés	1,5	1,5	0,7	–	–
Financement public différé lié aux immobilisations	310,1	382,9	415,0	407,2	456,8
Avantages du personnel	24,3	7,5	4,8	4,3	3,3
Total du passif	444,7 \$	497,3 \$	543,7 \$	493,5 \$	548,3 \$
Capitaux propres					
Résultats non distribués	(27,4)	0,5	24,4	17,7	17,1
Total du passif et des capitaux propres	417,3 \$	497,8 \$	568,1 \$	511,2 \$	565,4 \$

Partie 11 – Perspectives d'avenir

Orientation stratégique

L'orientation stratégique de l'ACSTA pour 2012-2013 et les années à venir sera axée sur trois principaux secteurs :

(i) Opérations de contrôle

En 2011-2012, l'ACSTA a conclu de nouvelles ESCA avec les fournisseurs de services de contrôle et a effectué la transition vers ces nouvelles ententes. En refaçonnant son modèle de prestation des services et en profitant de la compétitivité du marché, l'organisation parviendra à améliorer la prestation de ses services tout en tirant parti des économies d'échelle provenant de ses fournisseurs de services de contrôle. Les réductions

de coût découlant de ces économies d'échelle seront entièrement réalisées à compter de 2012-2013.

La transition aux ESCA étant maintenant terminée, l'organisation se concentrera dès 2012-2013 sur le renforcement des relations avec ses fournisseurs de services de contrôle et la réalisation des gains d'efficacité découlant de la conclusion de ces nouvelles ententes. L'ACSTA s'est engagée à constamment améliorer ses opérations et continuera à mener ses principales activités opérationnelles tout en optimisant l'efficacité et l'efficacité de ses ressources. De plus, elle travaillera de près avec Transports Canada à continuer de promouvoir et de mettre en œuvre une approche fondée sur le risque en matière de contrôle de sûreté aérienne au Canada. Cette approche permettra à l'organisation de concentrer ses ressources dans les secteurs du système de sûreté du transport aérien où elles seront les plus avantageuses.

(ii) Technologie et matériel

En 2011-2012, l'ACSTA a entamé la recapitalisation sur 10 ans de son système de CBE à certains des aéroports les plus occupés du Canada. Sous la direction de Transports Canada, l'organisation a formulé un plan de déploiement accéléré du matériel de CBE pour les points de contrôle transfrontaliers, en réponse à la déclaration sur la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre du Canada et des É.-U. Grâce au déploiement de la technologie tomodensitométrie dans la majorité des aéroports les plus occupés au cours des trois prochaines années, les passagers qui partent d'un aéroport canadien, où s'effectuent des opérations de précontrôle pour les vols à destination des É.-U., n'auront plus qu'à faire contrôler leurs bagages à leur départ du Canada. Cette amélioration facilitera les correspondances aux É.-U., tout en assurant un niveau élevé de sûreté aérienne.

À compter de 2012-2013, l'ACSTA concentrera ses efforts sur la mise en œuvre de ce plan de déploiement accéléré. Le financement des immobilisations à long terme reçu pour appuyer cette initiative représente l'investissement le plus important consenti à l'ACSTA en faveur de ses infrastructures depuis sa création et il lui permettra de se rapprocher de ses principaux partenaires internationaux. L'organisation continuera également à apporter des améliorations à ses technologies et programmes d'entretien du matériel, et des modifications à ces processus, afin de distribuer ses ressources plus efficacement.

(iii) Services généraux

Dès 2012-2013, l'organisation réalisera des économies et des gains d'efficacité dans le secteur des services généraux. De plus, pour appuyer l'amélioration continue, l'ACSTA continuera à examiner ses systèmes et processus de gestion organisationnelle afin de diriger ses ressources dans les secteurs où les besoins sont plus importants.

Budget 2012

Au plus tard en 2012-2013, l'ACSTA aura entièrement réalisé les gains d'efficacité découlant de l'Examen stratégique de 2009 et de l'Examen de l'ACSTA 2010. À l'avenir, l'organisation axera ses efforts sur la mise en œuvre des initiatives découlant de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012, qui ont été approuvées dans le budget de 2012, dans le but de réaliser des économies annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015.

Le tableau ci-après présente les économies qui seront réalisées de 2012-2013 à 2014-2015 et au-delà grâce aux initiatives découlant de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 :

Économies résultant de l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012				
(en millions de dollars)	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Au-delà
	19,4 \$	32,4 \$	59,7 \$	59,7 \$

Enjeux à relever

Les augmentations prévues des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et du volume de passagers pourraient exercer une pression grandissante sur la capacité de l'ACSTA à maintenir les niveaux de service actuels. En 2011-2012, l'ACSTA a été en mesure de gérer les augmentations grâce à la réalisation plus tôt que prévu de gains d'efficacité du débit de passagers à la suite de la mise en œuvre des recommandations formulées dans l'Examen de l'ACSTA 2010. Cependant, compte tenu des volumes de passagers prévus en 2012-2013, il se pourrait que les niveaux de financement des dépenses opérationnelles de l'ACSTA ne suffisent pas à préserver des niveaux de service comparables à ceux de 2011-2012. L'ACSTA continuera de travailler avec Transports Canada à atténuer toute répercussion sur la prestation des services.

DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

Les états financiers contenus dans le présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière. 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. En outre, la direction est 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. L'ACSTA a un service d'audit interne dont les fonctions comprennent l'examen en continu des contrôles internes et de leur application.

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, le service d'audit interne et avec des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG). Le BVG peut communiquer librement avec tous les membres du Comité d'audit pour discuter de ses constatations. Le Conseil d'administration, sur la recommandation du Comité d'audit, examine et approuve les états financiers.

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

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

Le vice-président et chef des services financiers,



Mario Malouin, CPA, CA

Le 15 juin 2012



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

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 les états de la situation financière au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1^{er} avril 2010, et les états du résultat global, les états des variations des capitaux propres et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, 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 financières (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 mes audits. J'ai effectué mes audits 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 dans le cadre de mes audits 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 2012, au 31 mars 2011 et au 1^{er} avril 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, conformément aux Normes internationales d'information financières (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, compte tenu de l'application rétrospective de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 20 afférente aux états financiers, 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 mes audits 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 ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le vérificateur général du Canada,

Michael Ferguson, FCA

Le 15 juin 2012
Ottawa, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars canadiens)

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie	5 907 \$	7 335 \$	3 512 \$
Clients et autres débiteurs (note 5)	77 489	70 725	112 588
Stocks (note 6)	18 935	21 785	19 695
Charges payées d'avance	4 165	3 355	3 537
Matériel détenu en vue de la vente (note 8)	540	–	–
	107 036	103 200	139 332
Actifs non courants			
Avantages du personnel (note 12)	207	11 804	5 360
Immobilisations corporelles (note 7)	298 162	369 989	404 713
Immobilisations incorporelles (note 9)	11 889	12 849	11 369
	310 258	394 642	421 442
	417 294 \$	497 842 \$	560 774 \$
Passifs et capitaux propres			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs	81 228 \$	78 106 \$	116 014 \$
Provisions (note 10)	2 203	18	86
Financement public différé lié aux activités opérationnelles (note 11)	23 100	25 140	23 232
	106 531	103 264	139 332
Passifs non courants			
Provisions (note 10)	2 304	2 174	6 570
Avantages incitatifs à la location différés	1 481	1 497	730
Financement public différé lié aux immobilisations (note 11)	310 120	382 911	413 900
Avantages du personnel (note 12)	24 307	7 483	5 188
	338 212	394 065	426 388
Capitaux propres			
Résultats non distribués	(27 449)	513	(4 946)
	417 294 \$	497 842 \$	560 774 \$

Engagements (note 15) et passifs éventuels (note 19)

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 15 juin 2012 :

Le vice-président du conseil,



H. Glenn Rainbird, O.C.

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars 2012	Exercices clos le 31 mars 2011
Charges		
Contrôle préembarquement	344 431 \$	355 052 \$
Contrôle des bagages enregistrés	153 788	154 222
Services généraux	53 188	54 844
Contrôle des non-passagers	15 972	17 159
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	5 002	4 480
Total des charges (note 13)	572 381	585 757
Autres (produits) charges		
Produits financiers	(570)	(470)
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement (note 10)	(76)	(449)
Perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente (note 8)	5 092	–
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	3 070	838
Radiation d'immobilisations incorporelles (note 9)	631	476
Perte de change	115	136
Charges financières	62	69
Total des autres charges	8 324	600
Performance financière avant le financement public	580 705	586 357
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles (note 11)	488 471	510 341
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations (note 11)	95 929	85 923
Total du financement public	584 400	596 264
Performance financière	3 695	9 907
Autres éléments du résultat global		
Pertes actuarielles nettes sur les régimes à prestations définies (note 12)	(31 657)	(4 448)
Total du résultat global	(27 962) \$	5 459 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers de dollars canadiens)

	Résultats non distribués
Solde au 1^{er} avril 2010	(4 946) \$
Performance financière de l'exercice	9 907
Autres éléments du résultat global	
Pertes actuarielles nettes sur les régimes à prestations définies (note 12)	(4 448)
Solde au 31 mars 2011	513 \$
Solde au 1^{er} avril 2011	513 \$
Performance financière de l'exercice	3 695
Autres éléments du résultat global	
Pertes actuarielles nettes sur les régimes à prestations définies (note 12)	(31 657)
Solde au 31 mars 2012	(27 449) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars 2012	Exercices clos le 31 mars 2011
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités opérationnelles		
Performance financière	3 695 \$	9 907 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 13)	81 619	79 127
Perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente (note 8)	5 092	–
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 13)	4 924	3 722
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	3 070	838
Radiation d'immobilisations incorporelles (note 9)	631	476
Charge de désactualisation au titre des passifs relatifs au démantèlement (note 10)	50	69
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	(95 929)	(85 923)
Augmentation nette des avantages du personnel (note 18)	(3 236)	(8 597)
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	(76)	(449)
Augmentation (diminution) des avantages incitatifs à la location différés	(16)	767
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (note 18)	(5 647)	15 116
	(5 823)	15 053
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	31 327	76 145
Acquisition d'immobilisations corporelles	(22 882)	(81 375)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(4 050)	(6 002)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	–	2
	4 395	(11 230)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(1 428)	3 823
Trésorerie à l'ouverture de la période	7 335	3 512
Trésorerie à la clôture de la période	5 907 \$	7 335 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES

COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011 (en milliers de dollars canadiens)

1. L'Administration, son mandat et ses programmes

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA) a été établie en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (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 et de leurs bagages avant qu'elles n'accèdent, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée dans les aéroports désignés du Canada. L'ACSTA est aussi chargée, dans l'intérêt du public, de veiller à ce que les activités de contrôle soient menées de façon uniforme. À cette fin, son mandat comprend quatre activités:

- (1) le contrôle préembarquement (CPE) – le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels;
- (2) le contrôle des bagages enregistrés (CBE);
- (3) le contrôle des non-passagers (CNP) – le contrôle aléatoire des non-passagers;
- (4) le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) – la gestion du contrôle de l'accès aux zones réglementées de l'aéroport, au moyen de données biométriques.

L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur le bénéfice aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est cependant assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), qui comprend 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 selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board. Ce sont les premiers états financiers de l'ACSTA qui sont préparés selon les IFRS.

Les états financiers de l'ACSTA étaient préparés antérieurement selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR). Les PCGR canadiens diffèrent des IFRS à certains égards. Lors de la préparation des états financiers, certaines méthodes comptables appliquées auparavant pour la préparation des états financiers selon les PCGR canadiens ont été modifiées pour qu'elles soient conformes aux IFRS. Les chiffres comparatifs pour l'exercice clos le 31 mars 2011 ont été retraités pour refléter les méthodes comptables adoptées selon les IFRS. De plus, l'état de la situation financière d'ouverture selon les IFRS au 1^{er} avril 2010 a également été préparé selon l'IFRS 1, *Première application des Normes internationales d'information financière*.

Une explication des effets de la transition aux IFRS sur la situation financière, le total du résultat global et les flux de trésorerie est présentée à la note 20.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables

a) Base d'évaluation

Les états financiers ont été préparés selon la convention d'évaluation au coût historique, sauf pour le montant des actifs comptabilisés au titre des régimes à prestations définies, qui correspond au total de la juste valeur nette des actifs des régimes et de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies.

b) Utilisation d'estimations et de jugements

L'information sur les hypothèses et les incertitudes relatives aux estimations qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif des montants ci-présentés au cours du prochain exercice est présentée dans les notes suivantes :

- **note 3 d) f) g), note 7 et note 9 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles**
Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles sont les durées d'utilité des actifs et la valeur des travaux en cours.
- **note 3 e) et note 8 – Matériel détenu en vue de la vente**
Les principales estimations utilisées pour le matériel détenu en vue de la vente concernent la juste valeur de l'actif diminuée des coûts de la vente.
- **note 3 k)(i) et note 10 a) – Passifs relatifs au démantèlement**
Les principales estimations utilisées pour les passifs relatifs au démantèlement sont le taux d'inflation, la durée prévue jusqu'au règlement de l'obligation et les primes relatives aux risques du marché pour les circonstances imprévisibles.
- **note 3 j) et note 12 – Avantages du personnel**
Les principales estimations utilisées pour les avantages du personnel sont le taux de rendement prévu, les taux d'actualisation, les taux d'inflation et le taux de croissance de la rémunération à long terme.

Les hypothèses et les estimations sous-jacentes sont régulièrement passées en revue. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans l'exercice au cours duquel les estimations sont révisées et dans tout exercice futur touché par le changement.

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

- **note 3 f) et note 9 – Immobilisations incorporelles**
Des jugements sont exercés pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées en interne entrent dans la phase de développement.
- **note 3 k)(ii), note 10 b) et note 19 – Litiges**
Des jugements sont exercés pour évaluer la probabilité que les litiges donneront lieu à un règlement.
- **note 3 k), note 10 et note 19 – Provisions et passifs éventuels**
Des jugements sont exercés pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité qu'une revendication entraîne une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques.

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 de réalisation nette. Le coût des stocks est déterminé à l'aide de la méthode du coût moyen pondéré, et la valeur de réalisation nette correspond au coût de remplacement.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

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 matériels électroniques, 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 toutes les dépenses directement attribuables à l'acquisition et à l'installation des immobilisations corporelles, y compris les coûts d'intégration rattachés à leur installation dans les aéroports pour les amener dans l'état où ils doivent se trouver aux fins de leur utilisation prévue et les coûts de démantèlement associés à la mise hors service de certains matériels de contrôle (note 3 k)(i)).

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 est déterminée en fonction des évaluations qui sont effectuées à la clôture de l'exercice par des ingénieurs indépendants ou par la direction, selon l'évaluation des risques effectuée par la direction.

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

Les profits et les pertes découlant de la sortie d'une immobilisation corporelle sont déterminés en comparant les produits de la cession à la valeur comptable, puis ils sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice.

(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 bénéficiera d'avantages économiques futurs associés à cet élément et que le coût de l'élément peut être évalué de façon fiable. Les coûts d'entretien courant des immobilisations corporelles sont comptabilisés dans la performance financière de la période.

(iii) Amortissement

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

Actif	Durée d'utilité
Matériel de CPE	3 à 10 ans
Matériel de CBE	7 à 10 ans
Matériel de CNP	7 à 10 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	3 à 7 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériels électroniques	3 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

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

Les méthodes appliquées pour déterminer l'amortissement, les durées d'utilité estimées et les valeurs résiduelles sont révisées à chaque date de fin de période.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

e) *Matériel détenu en vue de la vente*

Le matériel détenu en vue de la vente se compose de matériels de contrôle pour lequel la valeur comptable sera recouvrée principalement grâce à une transaction de vente plutôt que par une utilisation continue.

Le matériel détenu en vue de la vente est évalué au plus faible de sa valeur comptable et de sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. Immédiatement avant la classification initiale du matériel détenu en vue de la vente, les valeurs comptables des actifs sont évaluées conformément à la note 3 d)(i)(ii) et (iii). Une perte de valeur relative à toute réduction initiale ou ultérieure de la valeur de l'actif est comptabilisée dans la performance financière.

Aucun amortissement n'est comptabilisé lorsqu'un actif est considéré comme détenu en vue de la vente.

f) *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 logiciel qui sera utilisé à l'interne ou qui servira 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 du logiciel. 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;
- l'ACSTA possède la capacité d'utiliser le logiciel;
- l'ACSTA peut démontrer la façon dont le logiciel générera probablement des avantages économiques futurs;
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement du logiciel et de le mettre en service est démontrée;
- les dépenses attribuables au développement du logiciel peuvent être évaluées avec fiabilité.

Les coûts qui répondent aux critères d'inscription à l'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 fur et à mesure qu'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.

g) *Dépréciation*

Les immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles sont examinées à la fin de chaque période de présentation de l'information financière en vue de déterminer s'il existe un indice de dépréciation.

La valeur recouvrable d'un actif est la valeur la plus élevée entre la juste valeur d'un actif diminué des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Pour calculer la valeur d'utilité, les entrées de trésorerie futures estimées sont actualisées à leur valeur actuelle en appliquant un taux qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres à l'actif. L'ACSTA ne génère pas d'entrées de trésorerie à partir de l'utilisation de ses actifs, car

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

g) Dépréciation (suite)

ses activités sont financées au moyen de crédits parlementaires selon le seuil de rentabilité. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours zéro. De plus, il n'y a aucun marché actif pour la plupart des actifs importants de l'ACSTA en raison de leur nature spécialisée. Dans ce cas, la juste valeur d'un actif diminué des coûts de la vente ne peut être estimée avec exactitude.

Comme la valeur recouvrable d'un actif ne peut être déterminée, la durée d'utilité estimée des actifs de l'ACSTA est revue à la fin de chaque période de présentation de l'information financière lorsqu'un indice de dépréciation est observé. Tout changement à la durée d'utilité estimée est comptabilisé prospectivement conformément à l'IAS 8, *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs*.

h) 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 en performance financière de la période selon le mode linéaire appliqué sur la durée du contrat de location.

i) Instruments financiers

(i) Actifs 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. Subséquemment, ces actifs financiers sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

(ii) Passifs financiers non dérivés

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créditeurs. 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 lorsque l'obligation précisée au contrat est exécutée, annulée ou expirée.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

j) Avantages du personnel

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

L'ACSTA a deux régimes de retraite capitalisés à prestations définies pour servir des prestations de retraite à ses employés : un régime de retraite enregistré et un régime de retraite supplémentaire. L'ACSTA est également le promoteur d'un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé, l'autre régime à prestations définies, qui procure notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires admissibles et une assurance-vie. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à la pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Les salariés sont tenus de cotiser aux régimes de retraite en versant un pourcentage de leur salaire ouvrant droit à pension, tandis que l'ACSTA fournit le reste des fonds nécessaires, tel que requis, en fonction des évaluations actuarielles, et effectue des versements mensuels.

La situation nette de l'ACSTA au titre de ces trois régimes est établie séparément pour chacun des régimes en estimant le montant des avantages futurs acquis par les membres du personnel en contrepartie des services rendus pendant l'exercice en cours et les exercices antérieurs. Les avantages futurs sont ensuite actualisés pour déterminer la valeur actuelle de l'obligation. Dans la mesure où cela s'applique, la juste valeur des actifs des régimes et tous les coûts des services passés non encore comptabilisés sont défalqués de la valeur actuelle des avantages futurs. Le taux d'actualisation correspond au taux de rendement, à la date de clôture, d'obligations de qualité supérieure dont les dates d'échéance correspondent approximativement à la durée des obligations de l'ACSTA et qui sont libellées dans la même devise que les prestations que l'ACSTA s'attend à payer.

Ce calcul est effectué chaque année par un actuaire qualifié qui utilise la méthode des unités de crédit projetées. Lorsque le calcul donne lieu à un avantage pour l'ACSTA, la valeur de l'actif comptabilisé ne doit pas dépasser le total des coûts des services passés non comptabilisés et de la valeur actuelle de tous les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs des régimes, soit sous forme de diminution des cotisations futures aux régimes. La valeur actuelle des avantages économiques disponibles est établie en tenant compte des exigences de financement minimal qui s'appliquent à tous les régimes de l'ACSTA. Un avantage économique est disponible si l'ACSTA peut le réaliser à un moment quelconque pendant la durée de vie du régime ou au moment du règlement des passifs du régime.

Lorsque les coûts des services passés résultent d'améliorations portées à un régime, la partie des prestations bonifiées se rattachant aux services passés est comptabilisée en performance financière de l'exercice, selon le mode linéaire, sur la durée moyenne restant à courir jusqu'à ce que les droits correspondants soient acquis par le personnel. Dans la mesure où les droits aux prestations sont acquis immédiatement, la charge est comptabilisée immédiatement en performance financière de l'exercice.

L'ACSTA comptabilise tous les écarts actuariels générés par les régimes postérieurs à l'emploi à prestations définies dans les autres éléments du résultat global. Les charges relatives à ces régimes sont comptabilisées en tant que frais relatifs aux employés en vue de déterminer la performance financière de l'exercice.

L'ACSTA comptabilise les profits et les pertes enregistrés au titre de la réduction ou de la liquidation d'un régime postérieur à l'emploi à prestations définies au moment où se produit la réduction ou la liquidation. Le profit ou la perte lié à une réduction doit comprendre tous les changements de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies, toutes les variations de la juste valeur des actifs du régime et tous les écarts actuariels et coûts des services passés correspondants qui n'avaient pas été comptabilisés antérieurement.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

j) Avantages du personnel (suite)

(ii) Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont généralement versées lorsque l'ACSTA met fin à l'emploi de membres du personnel avant la date normale de la retraite ou lorsqu'un employé accepte de partir volontairement en échange de ces indemnités. L'ACSTA comptabilise les indemnités de fin de contrat de travail lorsqu'elle est manifestement engagée à mettre fin à l'emploi de certains membres du personnel selon un plan formalisé et détaillé de licenciement sans possibilité réelle de se rétracter ou à octroyer des indemnités de fin de contrat de travail à la suite d'une offre faite pour encourager les départs volontaires. Si les indemnités sont à payer plus de 12 mois après la clôture de l'exercice, le passif est calculé en actualisant l'obligation pour déterminer sa valeur actuelle.

(iii) 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 cours de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants. Un passif est comptabilisé au poste fournisseurs et autres créditeurs au montant que l'ACSTA s'attend à payer lorsque l'organisation a une obligation actuelle, juridique ou implicite, d'effectuer ces paiements au titre de services rendus par le passé par l'employé et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée.

k) Provisions

Une provision est comptabilisée lorsque l'ACSTA a une obligation actuelle, juridique 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 sera nécessaire pour éteindre l'obligation.

(i) Passifs relatifs au démantèlement

L'ACSTA comptabilise une provision au titre de passifs relatifs au démantèlement associé au coût de mise hors service, dans le respect de l'environnement, de certains matériels de contrôle, et relatifs au coût de restauration des locaux loués, à la fin du contrat de location, selon une norme convenue. Au cours de l'année d'acquisition du matériel de contrôle ou au moment de la signature du contrat de location, le passif relatif au démantèlement est calculé en fonction d'une estimation des sorties de trésorerie futures actualisées. Le passif relatif au démantèlement est inscrit à la valeur comptable de l'immobilisation en question et amorti sur la durée d'utilité estimée de l'immobilisation.

Le passif relatif au démantèlement est passé en revue à chaque clôture afin de tenir compte des variations des sorties estimées de ressources représentatives d'avantages économiques nécessaires pour éteindre l'obligation, des variations du taux d'actualisation courant fondé sur le marché (ce qui inclut les variations de la valeur temps de l'argent et les risques propres au passif), et des augmentations qui reflètent le passage du temps. L'effet d'un changement d'estimation comptable est comptabilisé de manière prospective et amorti sur la durée d'utilité résiduelle de l'immobilisation correspondante.

La désactualisation est comptabilisée en tant que charge financière, alors que les effets des variations du montant ou de l'échéancier de l'estimation initiale des flux de trésorerie futurs ou du taux d'actualisation fondé sur le marché sont comptabilisés dans le passif relatif au démantèlement correspondant et dans la valeur comptable de l'immobilisation correspondante.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

k) Provisions (suite)

(ii) Litiges

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

(iii) Contrats déficitaires

Une provision au titre des contrats déficitaires est comptabilisée lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. La provision est évaluée à la valeur actuelle qui correspond au plus faible du coût net attendu d'exécution du contrat ou du coût découlant de la résiliation du contrat. Avant de comptabiliser une provision, l'ACSTA constate toute perte de valeur survenue sur les actifs dédiés au contrat en question.

l) Financement public

Le financement de l'ACSTA consiste en des crédits parlementaires reçus ou à recevoir du gouvernement du Canada. Les crédits parlementaires liés aux charges opérationnelles sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les charges qui s'y rattachent sont engagées.

Les crédits parlementaires utilisés pour acquérir des stocks, des immobilisations corporelles et incorporelles et pour les charges payées d'avance sont comptabilisés en tant que financement public différé et sont amortis dans la performance financière selon le même mode que le coût que les crédits visent à compenser.

Lors de la sortie d'actifs amortissables financés par ces crédits, l'ACSTA comptabilise le solde du financement différé qui est rattaché à ces actifs 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.

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 la charge de désactualisation relative à la provision au titre des passifs relatifs au démantèlement et sont comptabilisées dans la performance financière de l'exercice au cours duquel elles ont été engagées.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

3. Résumé des principales méthodes comptables (suite)

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 ont été assumées.

p) Avantages incitatifs à la location différés

Les avantages incitatifs à la location différés représentent le coût d'une période de location des aires communes gratuite ainsi qu'une réduction importante du loyer des locaux loués sur une certaine période. Les avantages incitatifs à la location sont différés et comptabilisés comme partie intégrante des charges opérationnelles de location dans la performance financière selon le mode linéaire sur la durée du bail, qui expire le 30 novembre 2017.

q) Normes comptables en voie d'adoption

Il n'est pas obligatoire, pour établir les états financiers de la période considérée, d'adopter certaines des nouvelles normes comptables et modifications qui ont été publiées. À la date des présents états financiers, les normes et les modifications suivantes, qui ont été publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur, peuvent avoir une incidence significative sur les états financiers futurs :

- L'IAS 1, *Présentation des états financiers*, a été modifiée pour exiger que les éléments des autres éléments du résultat global soient classés selon leur nature, et que les entités regroupent les éléments compris dans les autres éléments du résultat global qui ne sont pas susceptibles d'être reclassés en performance financière et ceux qui le sont lorsque des conditions spécifiques sont satisfaites. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2012.
- L'IAS 19, *Avantages du personnel*, a été modifiée pour éliminer la possibilité de reporter la comptabilisation des gains et des pertes actuariels, modifier la présentation des modifications des obligations au titre des prestations définies et des actifs des régimes dans l'état du résultat global, exiger que le calcul de l'intérêt net soit effectué en utilisant le taux de rendement du marché des obligations de sociétés de première catégorie, et augmenter les informations à fournir sur les risques découlant des régimes à prestations définies. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2013.
- L'IFRS 9, *Instruments financiers*, a été publiée pour énoncer les exigences de classement et d'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015.
- IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*, a été publiée pour fournir une source unique de directives sur toutes les évaluations de la juste valeur et la présentation des informations à ce sujet, pour mieux définir la juste valeur et la façon de la déterminer, et pour énoncer les informations à fournir sur les évaluations de la juste valeur. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2013.

L'ACSTA évalue présentement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

4. Instruments financiers

Dans le cadre 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, qui est 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 en raison des fournisseurs et autres créditeurs qui sont libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien, qui est sa devise fonctionnelle. La direction surveille l'exposition aux fluctuations du taux de change, mais elle n'utilise pas de stratégie de couverture externe pour compenser l'effet de ces fluctuations.

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 2012	4 217 \$	4 206 \$
31 mars 2011	5 121	5 061
1 ^{er} avril 2010	18 831	19 124

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de cinq pour cent du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de la performance financière de l'exercice de 210 \$ (248 \$ en 2011).

b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouve des difficultés à honorer ses obligations associées aux passifs financiers qui sont réglées en livrant des liquidités ou en transférant un actif financier. L'ACSTA gère son risque de liquidité en préparant et en surveillant des prévisions détaillées des flux de trésorerie opérationnels et de ses activités d'investissement et de financement anticipées. Le risque de liquidité est faible, car l'ACSTA ne possède pas de titres de créance à régler, et reçoit régulièrement du financement du gouvernement du Canada.

Les fournisseurs et autres créditeurs et la partie courante des 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	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à 1 an	Total
31 mars 2012	80 332 \$	676 \$	2 423 \$	83 431 \$
31 mars 2011	77 031	–	1 093	78 124
1 ^{er} avril 2010	114 299	164	1 637	116 100

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

5. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Crédits parlementaires	59 569 \$	52 183 \$	103 219 \$
TPS et TVH à recouvrer	16 648	17 044	7 720
TVP à recouvrer	1 188	1 369	1 578
Autres	84	129	71
	77 489 \$	70 725 \$	112 588 \$

6. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Pièces de rechange	17 533 \$	19 688 \$	17 710 \$
Uniformes	1 062	990	81
CIZR	340	1 107	1 904
	18 935 \$	21 785 \$	19 695 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 3 958 \$ (1 468 \$ en 2011) ont été passés en charges, y compris la somme de 2 293 \$ (523 \$ en 2011) en raison de leur dépréciation à leur valeur de réalisation nette. Aucune reprise de pertes de valeur antérieures n'a été comptabilisée en 2012 ou en 2011.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

7. Immobilisations corporelles

	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	Améliora- tions locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 1 ^{er} avril 2010	96 412 \$	624 360 \$	3 895 \$	19 020 \$	18 617 \$	3 674 \$	13 597 \$	77 867 \$	857 442 \$
Entrées	14 173	9 017	2 639	(8)	5 048	–	65	19 261	50 195
Sorties	(4 220)	(3 989)	(75)	(12 993)	(7 813)	(2 945)	(1 516)	(613)	(34 164)
Reclassements	27 993	17 672	3 177	2 625	10 042	–	125	(61 505)	129
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	(1 245)	(2 561)	(28)	–	–	–	(25)	–	(3 859)
Solde au 31 mars 2011	133 113 \$	644 499 \$	9 608 \$	8 644 \$	25 894 \$	729 \$	12 246 \$	35 010 \$	869 743 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2011	133 113 \$	644 499 \$	9 608 \$	8 644 \$	25 894 \$	729 \$	12 246 \$	35 010 \$	869 743 \$
Entrées	2 431	10 109	–	60	883	–	99	8 196	21 778
Sorties	(12 466)	(13 492)	(4 305)	(2 333)	(3 367)	(92)	(298)	(891)	(37 244)
Matériel détenue en vue de la vente	(7 205)	–	–	–	–	–	–	–	(7 205)
Reclassements	11 189	17 244	122	140	1 953	–	722	(31 915)	(545)
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	75	29	4	–	–	–	10	1	119
Solde au 31 mars 2012	127 137 \$	658 389 \$	5 429 \$	6 511 \$	25 363 \$	637 \$	12 779 \$	10 401 \$	846 646 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 1 ^{er} avril 2010	51 755 \$	358 201 \$	1 397 \$	16 198 \$	13 895 \$	3 289 \$	7 994 \$	– \$	452 729 \$
Amortissement	11 856	57 502	972	1 346	5 593	166	1 692	–	79 127
Sorties	(4 073)	(3 058)	(76)	(12 993)	(7 734)	(2 944)	(1 428)	–	(32 306)
Reclassements	–	–	–	–	(196)	–	–	–	(196)
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	284	116	–	–	–	–	–	–	400
Solde au 31 mars 2011	59 822 \$	412 761 \$	2 293 \$	4 551 \$	11 558 \$	511 \$	8 258 \$	– \$	499 754 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2011	59 822 \$	412 761 \$	2 293 \$	4 551 \$	11 558 \$	511 \$	8 258 \$	–	499 754 \$
Amortissement	13 722	56 305	1 143	1 566	7 058	129	1 696	–	81 619
Sorties	(11 693)	(12 513)	(1 129)	(2 232)	(3 366)	(83)	(298)	–	(31 314)
Matériel détenue en vue de la vente	(1 573)	–	–	–	–	–	–	–	(1 573)
Révisions des estimations des passifs relatifs au démantèlement	(2)	–	–	–	–	–	–	–	(2)
Solde au 31 mars 2012	60 276 \$	456 553 \$	2 307 \$	3 885 \$	15 250 \$	557 \$	9 656 \$	– \$	548 484 \$
Valeurs comptables									
Au 1 ^{er} avril 2010	44 657 \$	266 159 \$	2 498 \$	2 822 \$	4 722 \$	385 \$	5 603 \$	77 867 \$	404 713 \$
Au 31 mars 2011	73 291	231 738	7 315	4 093	14 336	218	3 988	35 010	369 989
Au 31 mars 2012	66 861	201 836	3 122	2 626	10 113	80	3 123	10 401	298 162

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

7. Immobilisations corporelles (suite)

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations d'une valeur de 21 778 \$ (50 195 \$ en 2011), ce qui comprend une somme de 35 \$ (216 \$ en 2011) qui est attribuable aux passifs relatifs au démantèlement.

Au 31 mars 2012, la durée d'utilité estimative d'une partie du matériel de contrôle a été révisée de sept à dix ans, afin de refléter plus adéquatement la gestion du cycle de vie de ces actifs. Ce changement d'estimation comptable va être comptabilisé de façon prospective commençant le 1^{er} avril 2012 et va diminuer la charge d'amortissement de 2012-2013 de 13 388 \$. La diminution de la charge d'amortissement va être entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations. De 2013-2014 à 2021-2022, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations devraient augmenter d'un total de 13 388 \$.

Au cours de l'exercice 2010-2011, la durée d'utilité estimative d'une partie du matériel de contrôle rattaché aux aéroports de Winnipeg et d'Edmonton a aussi été réduite afin de refléter la date prévue de démantèlement. Ce changement d'estimation comptable a été comptabilisé de façon prospective et a augmenté la charge d'amortissement de 2010-2011 et de 2011-2012 de 1 682 \$ et de 1 260 \$, respectivement. L'augmentation de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une augmentation de l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations. Au cours des exercices 2012-2013 à 2016-2017, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations devraient diminuer de 2 942 \$ en tout.

Au 31 mars 2010, la durée d'utilité estimative des frais d'intégration concernant une partie du matériel de contrôle a été révisée, de sept à dix ans, afin de refléter plus adéquatement la gestion du cycle de vie de ces actifs. Ce changement d'estimation comptable a été comptabilisé de façon prospective commençant le 1^{er} avril 2010 et a diminué la charge d'amortissement de 2010-2011 de 28 999 \$. La diminution de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations. De 2011-2012 à 2019-2020, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux immobilisations devraient augmenter d'un total de 28 999 \$.

Au 31 mars 2012, les engagements de l'ACSTA en ce qui concerne l'achat de matériel de contrôle et d'autres projets d'immobilisations totalisaient 48 497 \$ (38 786 \$ au 31 mars 2011; 18 944 \$ au 1^{er} avril 2010).

8. Matériel détenu en vue de la vente

	31 mars 2012	31 mars 2011
Solde d'ouverture	– \$	– \$
Éléments d'immobilisations corporelles reclassés	540	–
Sorties	–	–
Solde de clôture	540 \$	– \$

Au cours de l'exercice, la direction a approuvé un plan pour céder neuf véhicules de contrôle mobiles. En date du 31 mars 2012, l'ACSTA n'envisage plus la possibilité que ces actifs soient utilisés à l'avenir. Lors de leur classification initiale comme matériel détenu en vue de la vente, une perte de valeur de 5 092 \$ (0 \$ en 2011) a été comptabilisée en performance financière de l'exercice. L'ACSTA s'emploie actuellement à négocier les modalités définitives de la vente du matériel à une tierce partie. Cette vente devrait avoir lieu au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2013.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

9. Immobilisations incorporelles

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés en interne	En développement	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} avril 2010	6 405 \$	7 033 \$	7 267 \$	20 705 \$
Entrées	440	1 965	3 597	6 002
Sorties	(370)	(945)	(124)	(1 439)
Reclassements	(1 991)	9 256	(7 394)	(129)
Solde au 31 mars 2011	4 484 \$	17 309 \$	3 346 \$	25 139 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2011	4 484 \$	17 309 \$	3 346 \$	25 139 \$
Entrées	418	2 914	718	4 050
Sorties	(340)	(3 184)	(631)	(4 155)
Reclassements	615	2 641	(2 711)	545
Solde au 31 mars 2012	5 177 \$	19 680 \$	722 \$	25 579 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 1 ^{er} avril 2010	4 741 \$	4 595 \$	– \$	9 336 \$
Amortissement	1 034	2 688	–	3 722
Sorties	(370)	(594)	–	(964)
Reclassements	(1 674)	1 870	–	196
Solde au 31 mars 2011	3 731 \$	8 559 \$	– \$	12 290 \$
Solde au 1 ^{er} avril 2011	3 731 \$	8 559 \$	– \$	12 290 \$
Amortissement	722	4 202	–	4 924
Sorties	(340)	(3 184)	–	(3 524)
Solde au 31 mars 2012	4 113 \$	9 577 \$	– \$	13 690 \$
Valeurs comptables				
Au 1 ^{er} avril 2010	1 664 \$	2 438 \$	7 267 \$	11 369 \$
Au 31 mars 2011	753	8 750	3 346	12 849
Au 31 mars 2012	1 064	10 103	722	11 889

Au 31 mars 2012, les engagements de l'ACSTA en ce qui concerne l'achat de licences d'utilisation de logiciels et d'autres projets de développement de logiciels totalisent 1 413 \$ (2 823 \$ au 31 mars 2011; 2 029 \$ au 1^{er} avril 2010).

La direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels générés en interne ne satisfaisaient plus aux critères d'incorporation dans le coût de l'actif, car la portée du projet a évolué au cours de l'exercice. Par conséquent, un montant de 631 \$ (476 \$ en 2011) au titre des immobilisations incorporelles a été passé en charges dans l'état du résultat global.

Au cours de l'exercice, des frais de recherche et développement de 578 \$ (27 \$ en 2011) ont été passés en charges.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

10. Provisions

Les provisions sont constituées de ce qui suit :

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Passifs relatifs au démantèlement	2 304 \$	2 174 \$	6 570 \$
Litiges	2 203	18	86
	4 507	2 192	6 656
Moins la partie courante	(2 203)	(18)	(86)
Partie non courante	2 304 \$	2 174 \$	6 570 \$

a) Passifs relatifs au démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs relatifs au démantèlement liés à certains matériels de CPE, CBE et CNP, ainsi qu'à un contrat de location. L'ACSTA s'attend à devoir régler les obligations au titre de ces passifs relatifs au démantèlement entre 2012 et 2022.

Le montant non actualisé des flux de trésorerie estimés nécessaires au règlement des passifs relatifs au démantèlement au 31 mars 2012 s'établit à 2 543 \$ (2 377 \$ au 31 mars 2011; 6 871 \$ au 1^{er} avril 2010). Le passif lié aux flux de trésorerie attendus a été actualisé au moyen d'un taux sans risque ajusté en fonction de la qualité du crédit de 1,88 % (3,00 % au 31 mars 2011; 3,25 % au 1^{er} avril 2010).

Le rapprochement du passif relatif au démantèlement se présente comme suit :

	31 mars 2012	31 mars 2011
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 174 \$	6 570 \$
Révision des flux de trésorerie estimés, y compris le changement du taux d'actualisation	121	(4 232)
Gain sur le règlement des passifs	(76)	(449)
Charge de désactualisation	50	69
Provision additionnelle pour immobilisations acquises au cours de l'exercice	35	216
Solde à la clôture de l'exercice	2 304 \$	2 174 \$

Au cours de l'exercice précédent, l'ACSTA a passé un contrat avec un fournisseur pour la mise hors service de ses actifs. La direction a donc revu son estimation des flux de trésorerie futurs non actualisés nécessaires pour éteindre les passifs relatifs au démantèlement de l'organisation afin de mieux refléter les coûts prévus en vertu du contrat. Le changement d'estimation a donné lieu à une diminution des passifs relatifs au démantèlement et de la valeur comptable des actifs touchés de 4 232 \$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

10. Provisions (suite)

b) Litiges

La direction a comptabilisé une provision pour litiges, car l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de compensations monétaires. Une provision a été comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'une obligation actuelle, juridique ou implicite existe et qu'il est probable que le litige soit réglé. La provision a été établie par la direction aux termes d'évaluations juridiques, de renseignements disponibles actuellement et d'autres recours. La période des sorties de trésorerie associées aux litiges ne peut être raisonnablement déterminée. En conséquence, le montant total de la provision a été classé comme passif courant et les flux de trésorerie futurs prévus n'ont pas été actualisés.

Le rapprochement de la provision pour litiges se présente comme suit :

	31 mars 2012	31 mars 2011
Solde à l'ouverture de l'exercice	18 \$	86 \$
Provision supplémentaire établie au cours de l'exercice	2 203	113
Sommes versées en règlement	–	(77)
Provision reprise au cours de l'exercice	(18)	(104)
Solde à la clôture de l'exercice	2 203 \$	18 \$

c) Contrats déficitaires

Aucun contrat déficitaire n'a été recensé au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1^{er} avril 2010.

11. Financement public différé

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

	31 mars 2012	31 mars 2011
Financement public différé lié aux activités opérationnelles		
Solde d'ouverture	25 140 \$	23 232 \$
Crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles	486 431	512 249
Crédits parlementaires comptabilisés en tant que financement public pour les charges opérationnelles de l'exercice	(488 471)	(510 341)
Solde de clôture	23 100	25 140
Financement public différé lié aux immobilisations		
Solde d'ouverture	382 911 \$	413 900 \$
Crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations	23 138	54 934
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations	(95 929)	(85 923)
Solde de clôture	310 120	382 911
Total du financement public différé à la clôture	333 220 \$	408 051 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel

L'ACSTA a trois régimes de prestations : un régime de retraite enregistré (RRE), un régime de retraite supplémentaire (RRS) et un autre régime à prestations définies (ARPD).

Les montants comptabilisés à l'état de la situation financière sont les suivants :

1^{er} avril 2010

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	48 152 \$	2 098 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	42 868	2 022	5 188
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	5 284 \$	76 \$	(5 188) \$

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	64 806 \$	3 304 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	53 936	2 370	7 483
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	10 870 \$	934 \$	(7 483) \$

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	73 636 \$	3 815 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	85 671	3 608	12 272
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	(12 035) \$	207 \$	(12 272) \$

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice	207 \$	11 804 \$	5 360 \$
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice	(24 307)	(7 483)	(5 188)
Avantages du personnel – actif (passif) net à la clôture de l'exercice	(24 100) \$	4 321 \$	172 \$

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Variation de la juste valeur des actifs des régimes			
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	48 152 \$	2 098 \$	– \$
Rendement attendu des actifs des régimes	3 613	76	–
Gains (pertes) actuariels	527	(138)	–
Cotisations de l'ACSTA	11 641	1 316	34
Cotisations des participants aux régimes	2 453	1	–
Prestations payées et transférées	(1 580)	(49)	(34)
Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice	64 806 \$	3 304 \$	– \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel (suite)

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Variation de la juste valeur des actifs des régimes			
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	64 806 \$	3 304 \$	– \$
Rendement attendu des actifs des régimes	4 476	113	–
Pertes actuarielles	(4 174)	(167)	–
Cotisations de l'ACSTA	8 264	607	118
Cotisations des participants aux régimes	2 445	4	–
Prestations payées et transférées	(2 181)	(46)	(118)
Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice	73 636 \$	3 815 \$	– \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2012, le rendement réel des actifs des régimes s'établit à 248 \$ (4 078 \$ au 31 mars 2011).

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Variation de l'obligation au titre des prestations définies			
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	42 868 \$	2 022 \$	5 188 \$
Cotisations des participants aux régimes	2 453	1	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 890	125	528
Coût financier	3 051	133	356
Prestations payées et transférées	(1 580)	(49)	(34)
Pertes actuarielles	3 254	138	1 445
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	53 936 \$	2 370 \$	7 483 \$

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Variation de l'obligation au titre des prestations définies			
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	53 936 \$	2 370 \$	7 483 \$
Cotisations des participants aux régimes	2 445	4	–
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 855	143	1 079
Coût financier	3 605	150	510
Prestations payées et transférées	(2 181)	(46)	(118)
Pertes actuarielles	23 011	987	3 318
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	85 671 \$	3 608 \$	12 272 \$

L'ACSTA estime que les sorties de trésorerie destinées à ses régimes d'avantages postérieurs à l'emploi pour l'exercice clos le 31 mars 2013 totaliseront 8 357 \$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel (suite)

Les éléments des coûts des prestations définies comptabilisés dans l'état du résultat global pour l'exercice clos le 31 mars s'établissent comme suit :

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Coût net des prestations comptabilisé au cours de l'exercice			
Coût des services rendus	3 890 \$	125 \$	528 \$
Coût financier	3 051	133	356
Rendement attendu des actifs des régimes	(3 613)	(76)	–
Coût net des prestations comptabilisé au cours de l'exercice	3 328 \$	182 \$	884 \$
Écarts actuariels comptabilisés en autres éléments du résultat global			
Montant cumulé à l'ouverture de l'exercice	– \$	– \$	– \$
Montant comptabilisé au cours de l'exercice	2 727	276	1 445
Montant cumulé à la clôture de l'exercice	2 727 \$	276 \$	1 445 \$

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Coût net des prestations comptabilisé au cours de l'exercice			
Coût des services rendus	4 855 \$	143 \$	1 079 \$
Coût financier	3 605	150	510
Rendement attendu des actifs des régimes	(4 476)	(113)	–
Coût net des prestations comptabilisé au cours de l'exercice	3 984 \$	180 \$	1 589 \$
Écarts actuariels comptabilisés en autres éléments du résultat global			
Montant cumulé à l'ouverture de l'exercice	2 727 \$	276 \$	1 445 \$
Montant comptabilisé au cours de l'exercice	27 185	1 154	3 318
Montant cumulé à la clôture de l'exercice	29 912 \$	1 430 \$	4 763 \$

Répartition des actifs des régimes

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

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Titres de capitaux propres	64 %	63 %	63 %
Titres de créance	33 %	33 %	33 %
Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada	2 %	2 %	2 %
Divers	1 %	2 %	2 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel (suite)

Hypothèses actuarielles

Les hypothèses significatives moyennes pondérées utilisées pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont les suivantes :

1^{er} avril 2010

	RRE	RRS	ARPD
Taux d'actualisation pour l'obligation au titre des prestations définies	6,25 %	6,25 %	6,25 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations définies	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme, incluant l'inflation et les promotions	4,25 %	4,25 %	4,25 %

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	7,00 %	3,50 %	S.O.
Taux d'actualisation pour le coût des prestations	6,25 %	6,25 %	6,25 %
Taux d'actualisation pour l'obligation au titre des prestations définies	6,00 %	6,00 %	6,00 %
Inflation pour le coût des prestations	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations définies	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme, incluant l'inflation et les promotions	4,25 %	4,25 %	4,25 %

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,50 %	3,25 %	S.O.
Taux d'actualisation pour le coût des prestations	6,00 %	6,00 %	6,00 %
Taux d'actualisation pour l'obligation au titre des prestations définies	4,50 %	4,50 %	4,50 %
Inflation pour le coût des prestations	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations définies	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme, incluant l'inflation et les promotions	4,25 %	4,25 %	4,25 %

Selon l'IAS 19, le taux d'actualisation à utiliser pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies doit être basé sur le taux du marché des titres de créance de sociétés de qualité supérieure dont les caractéristiques correspondent à la devise et à la durée estimée de l'obligation. Puisque les obligations au titre des régimes postérieurs à l'emploi sont à long terme, le rendement des titres de créance à long terme est très important. Sur un marché comme le Canada, les titres de créance à long terme de qualité supérieure émis par les sociétés sont peu nombreux. En raison de cette lacune sur le marché à long terme, l'Institut canadien des actuaires a publié, en septembre 2011, une note éducative intitulée « Note éducative – Hypothèse relative au taux d'actualisation comptable en matière de régimes de retraite et de régimes d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi », qui propose une méthode préférentielle pour extrapoler la partie à long terme de la courbe des taux des obligations de sociétés de qualité supérieure. Cette méthode préférentielle complétait la courbe des taux à long terme en y ajoutant des points de données supplémentaires relatifs aux obligations notées AA émises par les provinces canadiennes, ajustées en fonction des écarts pour le risque de crédit par comparaison avec le rendement des titres de créance de sociétés. Le taux d'actualisation de 4,50 % ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations définies au 31 mars 2012 a été obtenu suivant une méthode conforme à la méthode préférentielle prescrite dans la note éducative de l'Institut canadien des actuaires.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel (suite)

Hypothèses actuarielles (suite)

Le taux global de rendement prévu est une moyenne pondérée des rendements prévus des diverses catégories d'actifs des régimes. L'évaluation des rendements prévus repose sur les tendances historiques des rendements et les prévisions des analystes des marchés pour les actifs considérés au cours des 12 mois à venir.

Hypothèses relatives aux taux d'évolution des coûts médicaux

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Taux d'évolution initial des coûts médicaux	7,60 %	7,90 %	8,00 %
Taux d'évolution cible des coûts médicaux	4,60 %	4,60 %	4,90 %
Année d'atteinte du taux cible	2021	2021	2018

Les hypothèses relatives aux taux d'évolution des coûts médicaux peuvent avoir une incidence significative sur les montants présentés au sujet des régimes de soins de santé. Une variation d'un point de pourcentage du taux d'évolution des coûts médicaux aurait les effets suivants :

1^{er} avril 2010

	Augmentation	Diminution
Obligation au titre des prestations définies	1 004 \$	(761) \$

31 mars 2011

	Augmentation	Diminution
Total du coût des services rendus et du coût financier	1 120 \$	(712) \$
Obligation au titre des prestations définies	1 666 \$	(1 248) \$

31 mars 2012

	Augmentation	Diminution
Total du coût des services rendus et du coût financier	2 035 \$	(1 267) \$
Obligation au titre des prestations définies	3 100 \$	(2 273) \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

12. Avantages du personnel (suite)

Informations historiques

L'évolution des régimes à prestations définies de l'ACSTA se résume comme suit :

1^{er} avril 2010

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	48 152 \$	2 098 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	42 868	2 022	5 188
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	5 284 \$	76 \$	(5 188) \$

31 mars 2011

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	64 806 \$	3 304 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	53 936	2 370	7 483
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	10 870 \$	934 \$	(7 483) \$
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs des régimes	527 \$	(138) \$	S.O. \$
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux passifs des régimes	3 254 \$	138 \$	1 445 \$

31 mars 2012

	RRE	RRS	ARPD
Juste valeur des actifs des régimes	73 636 \$	3 815 \$	– \$
Obligation au titre des prestations définies	85 671	3 608	12 272
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	(12 035) \$	207 \$	(12 272) \$
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs des régimes	(4 174) \$	(167) \$	S.O. \$
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux passifs des régimes	23 011 \$	987 \$	3 318 \$

Indemnités de fin de contrat de travail

L'ACSTA a comptabilisé des indemnités de fin de contrat de travail de 4 301 \$ (0 \$ en 2011) à la suite de la réduction du nombre de ses ETP. La version définitive d'un plan détaillé de réaménagement des effectifs a été préparée et approuvée avant le 31 mars 2012. Une charge à payer pour la totalité des indemnités a été comptabilisée dans le poste fournisseurs et autres créiteurs au 31 mars 2012.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

13. Charges

L'ACSTA mène ses activités en se servant d'une structure organisationnelle qui est divisée en fonctions. L'état du résultat global présente les charges opérationnelles par activité prescrite. Le tableau qui suit présente les charges opérationnelles engagées pendant les exercices clos le 31 mars selon leur nature :

	2012	2011
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	348 884 \$	365 442 \$
Amortissement des immobilisations corporelles	81 619	79 127
Frais relatifs aux employés	59 187	54 260
Entretien du matériel et pièces de rechange	43 249	39 276
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	6 929	10 070
Contrats de location simple	6 721	6 639
Autres frais d'administration	6 351	7 025
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	4 974	6 456
Amortissement des immobilisations incorporelles	4 924	3 722
Frais de bureau et frais informatiques	4 195	6 415
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	1 884	2 405
Communication et sensibilisation du public	1 871	1 728
Formation et certification	820	2 395
CIZR	773	797
Total	572 381 \$	585 757 \$

Les autres coûts liés aux affaires comprennent les frais de déplacement, les coûts et frais liés aux conférences et aux réunions, les divers droits d'adhésion et les coûts liés aux matériels de formation. Les autres frais d'administration englobent les coûts d'assurance et de réseau et de téléphonie.

14. Financement public

Les crédits parlementaires approuvés et les montants utilisés par l'ACSTA au cours de l'exercice sont les suivants :

	31 mars 2012	31 mars 2011
Crédits parlementaires approuvés	519 224 \$	577 646 \$
Crédits parlementaires dépassés (inutilisés) (activités opérationnelles)	174	(6 504)
Crédits parlementaires inutilisés (immobilisations)	(9 829)	(3 959)
Total des crédits parlementaires utilisés	509 569 \$	567 183 \$

Les crédits parlementaires ont été utilisés comme suit :

	31 mars 2012	31 mars 2011
Charges opérationnelles (note 11)	486 431 \$	512 249 \$
Dépenses en immobilisations (note 11)	23 138	54 934
Total des crédits parlementaires utilisés	509 569 \$	567 183 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

15. Engagements

a) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple de matériel et de locaux. Les paiements minimaux au titre des contrats de location sont les suivants :

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
1 an ou moins	10 634 \$	10 693 \$	10 114 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans ou moins	20 739	21 871	25 724
Plus de 5 ans	3 923	6 609	9 729

Le contrat de location simple pour les locaux à bureau à l'administration centrale contient une option de renouvellement pour cinq années supplémentaires, aux mêmes conditions que le contrat original. Après l'expiration de la période de prolongation, il n'y a aucun droit de prolongation et le loyer futur sera établi en fonction des conditions du marché à la date de prolongation.

Des passifs relatifs au démantèlement sont associés au contrat de location simple pour les locaux à bureau à l'administration centrale qui correspondent au coût de restauration des locaux suivant une norme convenue.

b) Obligations contractuelles

Les obligations contractuelles comprennent divers contrats pour l'acquisition de matériel, de services de contrôle et d'entretien du matériel. Les obligations contractuelles sont assujetties aux crédits autorisés et assorties de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de résilier, quand elle le veut, les contrats sans pénalité.

Le tableau ci-après présente les engagements minimaux au titre de ces obligations contractuelles :

	31 mars 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
1 an ou moins	500 055 \$	342 809 \$	462 321 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans ou moins	1 654 648	139 514	24 084
Plus de 5 ans	26 235	31	–

16. 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 sociétés d'État

L'ACSTA appartient à part entière au gouvernement du Canada, et est liée par propriété communes aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle 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 selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent à tous les particuliers et sociétés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

16. Transactions entre parties liées (suite)

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

Les produits provenant de ces parties liées ont totalisé 584 400 \$ (596 264 \$ en 2011), ce qui représente les crédits parlementaires utilisés pour charges opérationnelles et les crédits parlementaires amortis pour dépenses en immobilisations. Les charges se rapportant à ces parties liées ont totalisé 11 919 \$ (15 668 \$ en 2011), ce qui comprend 10 165 \$ (11 610 \$ en 2011) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

Les montants à recevoir de parties liées s'établissent à 76 301 \$ (69 320 \$ au 31 mars 2011; 111 026 \$ au 1^{er} avril 2010). Ils comprennent des créances de 16 648 \$ (17 044 \$ au 31 mars 2011; 7 720 \$ au 1^{er} avril 2010) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes payées sur les charges et des créances de 59 569 \$ (52 183 \$ au 31 mars 2011; 103 219 \$ au 1^{er} avril 2010) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice mais qui n'avaient pas été reçus à la fin de l'exercice. Les montants à payer à des parties liées s'établissent à 441 \$ (1 601 \$ au 31 mars 2011; 1 921 \$ au 1^{er} avril 2010). Les engagements non réglés envers des parties liées était de 1 944 \$ (3 382 \$ au 31 mars 2011; 4 122 \$ au 1^{er} avril 2010).

b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2012, les principaux dirigeants de l'ACSTA comprennent onze membres du Conseil d'administration et les sept membres de l'équipe de la haute direction. Après la clôture de l'exercice, l'ACSTA a remanié son équipe de la haute direction, qui est passée de sept à six membres.

La rémunération des membres du Conseil d'administration et des autres principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 mars comprend ce qui suit :

	2012	2011
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	2 487 \$	1 978 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	264	247
	2 751 \$	2 225 \$

À part la rémunération ci-dessus, il n'y a eu aucune transaction importante entre parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents en 2012 ou en 2011.

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 menées dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec ces trois régimes correspondent au versement des cotisations établies par évaluations actuarielles, comme cela est expliqué à la note 12. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

17. 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 d'emprunter de l'argent. 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 Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, en prélevant du Trésor du Canada 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 2012	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Trésorerie	5 907 \$	7 335 \$	3 512 \$
Clients et autres débiteurs	77 489	70 725	112 588
Fournisseurs et autres créditeurs	(81 228)	(78 106)	(116 014)
Partie courante des provisions	(2 203)	(18)	(86)
	(35) \$	(64) \$	– \$

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA sont inchangés depuis le 31 mars 2011. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

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

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

	2012	2011
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	(14 953) \$	20 652 \$
Diminution (augmentation) des stocks	3 055	(2 090)
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	(810)	182
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	6 916	(5 468)
Augmentation (diminution) de la partie courante des provisions	2 185	(68)
Augmentation (diminution) de la partie courante du financement public différé lié aux activités opérationnelles	(2 040)	1 908
	(5 647) \$	15 116 \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 559 \$ (445 \$ en 2011).

Les charges d'intérêts payées et passées en charges au cours de l'exercice se chiffrent à 12 \$ (8 \$ en 2011).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 8 189 \$ (21 211 \$ en 2011) pour le financement public lié aux immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

18. Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie et informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (suite)

La variation des stocks exclut un montant de 205 \$ (0 \$ en 2011) au titre du transfert de pièces de rechange des immobilisations corporelles aux stocks, car le montant est lié à une opération non monétaire.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 3 794 \$ (32 440 \$ en 2011) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles.

L'augmentation nette des avantages du personnel exclut un montant de 31 657 \$ (4 448 \$ en 2011) au titre des pertes actuarielles nettes pour l'exercice, qui a été comptabilisé en autres éléments du résultat global.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits hors trésorerie de 2 636 \$ (1 045 \$ en 2011) qui sont liés à la sortie d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

19. Passifs éventuels

Au cours de l'exercice courant, l'ACSTA a été désignée comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts contre plusieurs défendeurs. La direction estime qu'elle dispose d'une défense. L'ACSTA n'est pas en mesure de fournir un estimé du passif ou des dommages-intérêts, car le processus en est aux premières étapes. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice en rapport à ce cas. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige. L'ACSTA possède une police d'assurance qui rembourserait une partie du montant réclamé.

Au cours de l'exercice précédent, l'ACSTA a été désignée comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts avec le procureur général du Canada. Bien qu'aucune somme n'ait été précisée dans la déclaration de litige, on estime que la réclamation s'élèverait à plusieurs millions de dollars. La direction estime qu'elle dispose d'une solide défense. Il est impossible de déterminer la probabilité d'une sortie d'avantages économiques à l'heure actuelle. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice courant ou précédent en rapport à ce cas. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige. L'ACSTA a avisé ses assureurs, mais il est impossible de déterminer la possibilité de remboursement à l'heure actuelle.

20. Explication de la transition aux IFRS

La date de la transition de l'ACSTA aux IFRS était le 1^{er} avril 2010 (date de transition). L'ACSTA a préparé un état de la situation financière d'ouverture selon les IFRS à la date de transition. Pour préparer cet état de la situation financière d'ouverture selon les IFRS, l'ACSTA a ajusté les montants présentés dans ses états financiers précédents qui ont été préparés selon les PCGR canadiens.

Application de l'IFRS 1

L'IFRS 1 constitue la base pour la préparation des états financiers lors de la première application des IFRS. L'ACSTA est tenu d'établir ses méthodes comptables conformément aux IFRS et de les appliquer rétrospectivement pour établir son état de la situation financière d'ouverture à la date de transition. Cette norme comptable prévoit un certain nombre d'exceptions obligatoires et d'exemptions facultatives à l'application du principe général de retraitement rétrospectif. Pour la préparation de ses états financiers, l'ACSTA a appliqué l'exception obligatoire et certaines exemptions facultatives prévues par l'IFRS 1 :

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Application de l'IFRS 1 (suite)

- (i) Exception obligatoire à l'application rétrospective complète

Estimations

L'ACSTA a appliqué l'exception obligatoire concernant l'utilisation d'estimations à la date de transition. En conséquence, les estimations utilisées à la date de transition sont cohérentes avec les estimations établies à la même date selon le référentiel comptable antérieur (PCGR canadiens), sauf si des éléments probants objectifs montrent que ces dernières estimations étaient erronées.

- (ii) Exemptions facultatives à l'application rétrospective complète :

Passifs relatifs au démantèlement

L'ACSTA a choisi d'appliquer l'exemption facultative pour l'évaluation des passifs relatifs au démantèlement. Aussi, l'ACSTA a réévalué la provision pour passifs relatifs au démantèlement et le coût des actifs correspondants, à la date de transition, en appliquant la méthode prescrite par l'IFRS 1.

L'alinéa (ii) dans l'index des notes complémentaires aux rapprochements contient de plus amples renseignements sur l'ajustement apporté aux passifs relatifs au démantèlement lors de la transition aux IFRS.

Avantages du personnel

L'ACSTA a choisi d'appliquer l'exemption facultative pour la présentation des gains et des pertes actuariels sur les avantages du personnel à la date de transition. Une évaluation actuarielle a été obtenue à la date de transition et tous les écarts actuariels cumulés ont été comptabilisés dans le solde d'ouverture des résultats non distribués à la date de transition.

L'alinéa (iii) dans l'index des notes complémentaires aux rapprochements contient de plus amples renseignements sur les ajustements apportés aux avantages du personnel lors de la transition aux IFRS.

L'ACSTA a décidé d'appliquer également l'exemption facultative visant les informations à fournir sur les avantages du personnel. C'est donc dire que les informations à fournir aux termes de l'IAS 19 sont présentées à titre prospectif à compter de la date de transition.

Contrats de location

L'ACSTA a choisi d'appliquer l'exemption facultative pour déterminer si les accords contenaient un contrat de location selon l'IFRIC 4, *Déterminer si un accord contient un contrat de location*. La direction n'a donc pas réévalué si les accords existants conclus après la date d'entrée en vigueur de l'abrégé du CPN-150, *Comment déterminer si un accord est assorti d'un contrat de location* (norme équivalente selon les PCGR canadiens), contenaient un contrat de location. Dans le cas des accords conclus avant la date d'entrée en vigueur de l'abrégé du CPN-150, la direction a réévalué si ces accords contenaient un contrat de location selon les directives prescrites par l'IFRIC 4.

Aucun autre contrat de location n'a été identifié à la suite de la réévaluation.

Les effets de la transition des PCGR canadiens aux IFRS sur la situation financière, le résultat global et les flux de trésorerie de l'ACSTA sont expliqués dans les tableaux suivants et les notes complémentaires aux tableaux.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Rapprochement des capitaux propres

	Note	31 mars 2011			1 ^{er} avril 2010		
		PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actif							
Trésorerie		7 335 \$	– \$	7 335 \$	3 512 \$	– \$	3 512 \$
Clients et autres débiteurs		70 725	–	70 725	112 588	–	112 588
Stocks		21 785	–	21 785	19 695	–	19 695
Charges payées d'avance		3 355	–	3 355	3 537	–	3 537
Actifs courants		103 200	–	103 200	139 332	–	139 332
Avantages du personnel	iii	21 694	(9 890)	11 804	11 468	(6 108)	5 360
Immobilisations corporelles	i,ii	369 945	44	369 989	405 921	(1 208)	404 713
Immobilisations incorporelles		12 849	–	12 849	11 369	–	11 369
Actifs non courants		404 488	(9 846)	394 642	428 758	(7 316)	421 442
Total de l'actif		507 688 \$	(9 846) \$	497 842 \$	568 090 \$	(7 316) \$	560 774 \$
Passif et capitaux propres							
Fournisseurs et autres créditeurs	v	78 124 \$	(18) \$	78 106 \$	116 100 \$	(86) \$	116 014 \$
Provisions	v	–	18	18	–	86	86
Financement public différé lié aux activités opérationnelles	iv	–	25 140	25 140	–	23 232	23 232
Passifs courants		78 124	25 140	103 264	116 100	23 232	139 332
Provisions	ii	2 378	(204)	2 174	7 112	(542)	6 570
Avantages incitatifs à la location différés		1 497	–	1 497	730	–	730
Financement public différé lié aux immobilisations	i	383 726	(815)	382 911	414 983	(1 083)	413 900
Avantages du personnel	iii	5 521	1 962	7 483	4 759	429	5 188
Passifs non courants		393 122	943	394 065	427 584	(1 196)	426 388
Résultats non distribués	vi	36 442	(35 929)	513	24 406	(29 352)	(4 946)
Total des capitaux propres		36 442	(35 929)	513	24 406	(29 352)	(4 946)
Total du passif et des capitaux propres		507 688 \$	(9 846) \$	497 842 \$	568 090 \$	(7 316) \$	560 774 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Rapprochement du résultat global pour l'exercice clos le 31 mars 2011

	Note	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Charges				
Contrôle préembarquement	i,ii,iii,v	355 261 \$	(209) \$	355 052 \$
Contrôle des bagages enregistrés	ii,iii,v	154 909	(687)	154 222
Services généraux	ii,iii,v	54 515	329	54 844
Contrôle des non-passagers	ii,iii	17 151	8	17 159
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	iii	4 464	16	4 480
Total des charges		586 300	(543)	585 757
Autres (produits) charges				
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	ii	(919)	470	(449)
Produits financiers		(470)	–	(470)
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	i	881	(43)	838
Radiation d'immobilisations incorporelles		476	–	476
Pertes de change		136	–	136
Charges financières	ii,v	–	69	69
Total des autres charges		104	496	600
Performance financière avant le financement public		586 404	(47)	586 357
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	iv	512 249	(1 908)	510 341
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations corporelles	i	86 191	(268)	85 923
		598 440	(2 176)	596 264
Performance financière		12 036	(2 129)	9 907
Autres éléments du résultat global				
Pertes actuarielles nettes sur les régimes à prestations définies	iii	–	(4 448)	(4 448)
Total du résultat global		12 036 \$	(6 577) \$	5 459 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Ajustements significatifs au tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 mars 2011

Les ajustements qui ont été comptabilisés lors de la transition aux IFRS étaient tous des ajustements hors trésorerie et n'ont eu aucune incidence sur le tableau des flux de trésorerie. Il n'existe pas d'autres écarts significatifs entre le tableau des flux de trésorerie selon les IFRS et l'état des flux de trésorerie selon les PCGR canadiens.

Index des notes complémentaires aux rapprochements

(i) Dates de début de l'amortissement :

PCGR canadiens

L'amortissement des immobilisations corporelles commence dès que les actifs sont mis en service.

IFRS

Les actifs sont amortis dès qu'ils sont prêts à être utilisés. Par conséquent, la direction a ajusté les dates de début de l'amortissement de certains actifs qu'elle a jugés prêts à être utilisés avant la date de début de l'amortissement selon les PCGR canadiens. L'ajustement apporté aux immobilisations corporelles a également entraîné un ajustement du financement public différé.

L'effet de ce changement est résumé ci-après :

	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
État du résultat global		
Contrôle des bagages enregistrés	225 \$	– \$
Perte sur sortie d'immobilisations corporelles	43	–
Amortissement du financement public différé lié aux immobilisations corporelles	(268)	–
Ajustement du total du résultat global	– \$	– \$
État de la situation financière		
Immobilisations corporelles	(815) \$	(1 083) \$
Financement public différé lié aux immobilisations	815	1 083
Ajustement des résultats non distribués	– \$	– \$

(ii) Passifs relatifs au démantèlement

PCGR canadiens

Les passifs relatifs au démantèlement sont évalués initialement à la valeur actuelle des coûts futurs estimés de démantèlement des actifs. Dans les périodes postérieures à l'évaluation initiale, les passifs sont réévalués pour constater les variations, d'une période à l'autre, qui résultent de l'écoulement du temps et des révisions de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation originale.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Index des notes complémentaires aux rapprochements (suite)

(ii) Passifs relatifs au démantèlement (suite)

IFRS

Le choix d'appliquer l'exemption à l'application rétrospective complète permise par l'IFRS 1 a entraîné une réévaluation des passifs relatifs au démantèlement à la date de transition. Par conséquent, les passifs relatifs au démantèlement ont été réévalués selon les critères d'évaluation prescrits par l'IFRS 1 qui exigent ce qui suit :

- calculer la provision à la date de transition comme si l'obligation avait pris naissance à cette date, en actualisant la provision au moyen d'un taux d'actualisation courant fondé sur le marché;
- déterminer la valeur actuelle de la provision en actualisant l'obligation à la date où elle a pris naissance, en utilisant la meilleure estimation du taux d'actualisation historique ajusté au titre du risque qui se serait appliqué à cette obligation dans l'intervalle;
- amortir la valeur actuelle obtenue depuis la date où l'obligation a pris naissance jusqu'à la date de transition.

Après la date de transition, les IFRS exigent que les passifs relatifs au démantèlement soient réévalués pour prendre en compte les modifications des taux d'actualisation.

L'effet de ce changement est résumé ci-après :

	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
État du résultat global		
Contrôle préembarquement	242 \$	– \$
Contrôle des bagages enregistrés	707	–
Services généraux	31	–
Contrôle des non-passagers	11	–
Profit sur le règlement de passifs relatifs au démantèlement	(470)	–
Coût financier	125	–
Ajustement du total du résultat global	646 \$	– \$
État de la situation financière		
Immobilisations corporelles	859 \$	(125) \$
Partie à long terme des provisions	204	542
Ajustement des résultats non distribués	1 063 \$	417 \$

(iii) Obligations au titre des régimes à prestations définies

PCGR canadiens

Pour l'évaluation de ses obligations au titre de ses régimes à prestations définies, une entité peut choisir une date d'évaluation qui se situe dans les trois mois précédant sa date de clôture. L'ACSTA évalue ses obligations au titre des régimes à prestations définies en prenant le 31 décembre comme date d'évaluation, soit trois mois avant la date de clôture.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Index des notes complémentaires aux rapprochements (suite)

(iii) Obligations au titre des régimes à prestations définies (suite)

De plus, les gains et les pertes actuariels sont constatés selon la méthode du corridor. Selon cette méthode, les gains et les pertes actuariels excédant 10 % du montant le plus élevé du solde de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice, sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée moyenne d'activité des participants actifs au régime et comptabilisés comme élément des frais relatifs aux employés. Les gains et les pertes actuariels inférieurs au seuil fixé pour la méthode du corridor sont reportés.

Enfin, les passifs et les charges liés au coût des services passés acquis dans le cadre d'un régime à prestations définies sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des participants au régime.

IFRS

Les obligations au titre des prestations définies doivent être déterminées avec une régularité suffisante pour que les montants comptabilisés dans les états financiers ne diffèrent pas de manière significative des montants qui seraient déterminés à la fin de la période de présentation de l'information financière. Par conséquent, l'ACSTA a choisi d'évaluer son obligation au titre des prestations définies selon les IFRS en utilisant le 31 mars comme date d'évaluation.

Le choix d'appliquer l'exemption à l'application rétrospective complète permise par l'IFRS 1 a entraîné la comptabilisation de tous les écarts actuariels cumulés qui sont liés aux régimes à prestations définies, à la date de transition, dans le solde d'ouverture des résultats non distribués. De plus, l'ACSTA comptabilisera tous les écarts actuariels générés ultérieurement qui sont liés aux régimes à prestations définies directement dans les autres éléments du résultat global à la fin de chaque exercice.

Enfin, les passifs et les charges liés au coût des services passés acquis dans le cadre d'un régime à prestations définies sont comptabilisés immédiatement. Par conséquent, tous les coûts résiduels liés aux services passés acquis à la date de transition ont été comptabilisés directement dans le solde d'ouverture des résultats non distribués.

L'effet de ce changement est résumé ci-après :

	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
État du résultat global		
Contrôle préembarquement	(384) \$	– \$
Contrôle des bagages enregistrés	(96)	–
Services généraux	(352)	–
Contrôle des non-passagers	(19)	–
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	(16)	–
Perte actuarielle sur les régimes à prestations définies	(4 448)	–
Ajustement du total du résultat global	(5 315) \$	– \$
État de la situation financière		
Actif au titre des avantages du personnel	(9 890) \$	(6 108) \$
Passif au titre des avantages du personnel	(1 962)	(429)
Ajustement des résultats non distribués	(11 852) \$	(6 537) \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Index des notes complémentaires aux rapprochements (suite)

(iv) Financement public

PCGR canadiens

L'ACSTA comptabilise les crédits parlementaires reçus pour acquérir des stocks et pour les charges payées d'avance dans la performance financière des exercices au cours desquels les crédits sont utilisés.

IFRS

Les crédits parlementaires reçus pour acquérir des stocks et pour les charges payées d'avance sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les charges connexes sont engagées. La direction a donc ajusté le montant des crédits parlementaires pour les charges opérationnelles pour qu'il corresponde aux charges opérationnelles engagées, selon la comptabilité d'exercice. L'ajustement apporté aux crédits parlementaires pour les charges opérationnelles a aussi donné lieu à un ajustement au financement public différé lié aux activités opérationnelles.

L'incidence de ce changement se résume comme suit :

	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
État du résultat global		
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	(1 908) \$	– \$
Ajustement au total du résultat global	(1 908) \$	– \$
État de la situation financière		
Financement public différé lié aux activités opérationnelles	(25 140) \$	(23 232) \$
Ajustement aux résultats non distribués	(25 140) \$	(23 232) \$

(v) Reclassements

Certains soldes selon les PCGR canadiens ont été reclassés de manière à ce qu'ils soient conformes à la présentation adoptée selon les IFRS. Ces reclassements sont résumés ci-après :

	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
État du résultat global		
Contrôle préembarquement	126 \$	– \$
Contrôle des bagages enregistrés	76	–
Services généraux	(8)	–
Coût financier	(194)	–
Ajustement du total du résultat global	– \$	– \$
État de la situation financière		
Fournisseurs et autres créiteurs	18 \$	86 \$
Partie courante des provisions	(18)	(86)
Ajustement des résultats non distribués	– \$	– \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011
(en milliers de dollars canadiens)

20. Explication de la transition aux IFRS (suite)

Index des notes complémentaires aux rapprochements (suite)

(vi) Résultats non distribués

Les changements ci-dessus ont fait augmenter (diminuer) les résultats non distribués comme suit :

	Note	31 mars 2011	1 ^{er} avril 2010
Passifs relatifs au démantèlement	ii	1 063 \$	417 \$
Avantages du personnel	iii	(11 852)	(6 537)
Financement public	iv	(25 140)	(23 232)
Ajustement des résultats non distribués		(35 929) \$	(29 352) \$



Coordonnées :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
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

Pour de plus amples renseignements, visitez notre site Web :
acsta-catsa.gc.ca

La présente publication est imprimée et reliée au Canada.
Numéro de catalogue CC401-2012F-PDF

