



# RAPPORT ANNUEL 2013 de L'ACSTA

É-U / USA	
ALLEGIANTE	816-820
ALLEGIANTE	827-834
ALLEGIANTE	835-842
DELTA	843-851
UNITED	852-858



Pour de plus amples renseignements,  
visitez notre site Web :

[www.catsa-acsta.gc.ca](http://www.catsa-acsta.gc.ca)

**Coordonnées :**

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)  
99, rue Bank, 13<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : 1-888-294-2202

Télécopieur : 613-990-1295

Courriel : [correspondence@catsa-acsta.gc.ca](mailto:correspondence@catsa-acsta.gc.ca)

# CONTENU

SURVOL DE L'ACSTA	4
PROFIL DE L'ORGANISATION	6
MESSAGE DU PRÉSIDENT	10
MESSAGE DE NOTRE PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	11
LEADERSHIP DE L'ACSTA	13
POINTS SAILLANTS ANNUELS	15
RAPPORT SUR LES RÉSULTATS	25
LES DÉFIS DE DEMAIN	32
GOVERNANCE DE L'ORGANISATION	34
GLOSSAIRE	43
RAPPORT DE GESTION	44
ÉTATS FINANCIERS	76

# SURVOL DE L'ACSTA



PLUS DE **51 MILLIONS DE PASSAGERS**  
CONTRÔLÉS EN 2012

---

PLUS DE **5 400 AGENTS DE CONTRÔLE** AU CANADA

---

**106 POINTS DE CONTRÔLE**

---

**311 VOIES DE CONTRÔLE**

---

**89 AÉROPORTS** DANS L'ENSEMBLE DU CANADA

# Survol de l'aéroport

## AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL



CHAQUE ANNÉE LE RAPPORT ANNUEL DE L'ACSTA COMPREND DES PHOTOS DE L'UN DES AÉROPORTS DÉSIGNÉS DU CANADA. CETTE ANNÉE, L'ACCENT EST PLACÉ SUR L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL.

Cet aéroport est situé sur l'île de Montréal à 20 km du centre-ville de Montréal. L'aéroport est l'un des deux aéroports gérés et exploités par Aéroports de Montréal, une société à but non lucratif.

Montréal-Trudeau est l'aéroport le plus achalandé dans la province de Québec, le troisième plus occupé au Canada en fait de trafic passagers et le quatrième en importance pour les déplacements d'aéronefs, avec 13,8 millions de passagers et 230 341 déplacements d'aéronefs en 2012.

Déjà reconnu comme un chef de file mondial dans le domaine de l'enregistrement libre-service, l'aéroport Montréal-Trudeau est récemment devenu le premier aéroport en Amérique du Nord à introduire l'enregistrement des bagages libre-service, ce qui signifie que les passagers peuvent maintenant effectuer tout le processus d'enregistrement sans l'aide du personnel. Une autre initiative prise au cours de la dernière année était la mise en œuvre d'une stratégie pour gérer les files d'attente aux douanes américaines afin d'améliorer le service et la fluidité. De plus, des écrans récemment ajoutés dans le couloir de transit des É.-U. informent les passagers s'ils doivent attendre pour leurs bagages ou se rendre aux douanes américaines. Au cours de la prochaine année, l'aéroport devrait mettre en œuvre des systèmes qui mesurent et affichent les temps d'attente à différents points le long du trajet des passagers dans l'aérogare.

# PROFIL DE L'ORGANISATION



---

ÉTABLIE À TITRE DE SOCIÉTÉ D'ÉTAT FÉDÉRALE LE 1<sup>ER</sup> AVRIL 2002, L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN (ACSTA) EST ENTIÈREMENT FINANCÉE PAR DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES ET REND DES COMPTES AU PARLEMENT DU CANADA PAR L'ENTREMISE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS.

---

Ayant pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels qu'ils ont été désignés par le gouvernement du Canada, l'ACSTA est dirigée par un conseil d'administration et ses activités sont dirigées par une équipe de haute direction.

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

- *Notre service* : nous permettons aux voyageurs d'avoir la meilleure expérience possible et ajoutons une valeur pour les Canadiens grâce à une utilisation optimale de nos ressources.
- *Notre capital humain* : nous sommes dévoués et engagés et nous réussissons grâce au travail d'équipe.
- *Nos partenariats* : nous travaillons en collaboration avec des partenaires pour tirer des occasions d'avantages et d'amélioration mutuels.

---

L'ACSTA EST RESPONSABLE DU CONTRÔLE DE SÛRETÉ AUX 89 AÉROPORTS DÉSIGNÉS DU PAYS AU MOYEN DE TIERS FOURNISSEURS DE SERVICES DE CONTRÔLE. EN JOUANT UN RÔLE PRIMORDIAL DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA, L'ACSTA EXERCE LES QUATRE RESPONSABILITÉS OBLIGATOIRES SUIVANTES:

---

## Contrôle préembarquement (CPE)

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

Les agents de contrôle utilisent différentes technologies et procédures de contrôle pour examiner les passagers et leurs effets personnels, afin de s'assurer qu'ils ne transportent aucun article interdit au-delà du point de contrôle.

## Contrôle des non-passagers (CNP)

Les agents de contrôle de l'ACSTA effectuent, de façon aléatoire, le contrôle de sûreté auprès des non-passagers ayant accès aux zones réglementées des principaux aéroports. 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.









## Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Les agents de contrôle utilisent de l'équipement spécialisé pour contrôler les bagages enregistrés (ou bagages de soute) des passagers afin d'empêcher l'embarquement d'articles interdits comme les explosifs.

## Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

Le système de CIZR, créé par l'ACSTA en partenariat avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires, utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'autorité définitive qui établit l'accès aux zones réglementées de l'aéroport est l'administration aéroportuaire elle-même.



En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a une entente de « bon voisinage » avec Transports Canada pour effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme a été conçu de manière à contrôler des quantités limitées de fret en dehors des heures de pointe, et cela nécessite l'utilisation de la technologie et des ressources existantes. En 2012-2013, ce programme a été élargi afin d'inclure 42 aéroports, pour un total de 49 aéroports.

Chacune de ces activités est assurée de manière efficace, efficiente, uniforme et dans l'intérêt public, comme l'exige la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACSTA)*.

# MESSAGE DU PRÉSIDENT



J'ai l'honneur de me joindre à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au moment où elle entreprend sa deuxième décennie d'exploitation. Au cours des dix dernières années, l'ACSTA a créé des bases solides, en assurant la sûreté des voyageurs et de ceux qui travaillent dans le milieu aéroportuaire. Elle a aussi fait preuve d'un engagement ferme à l'égard de son travail avec des partenaires de l'industrie afin d'améliorer continuellement le système de sûreté aérienne pour tous les passagers.

Tout au long de la dernière année, l'ACSTA a travaillé avec diligence pour repousser les limites de l'efficacité et de l'efficacités, tester les nouvelles améliorations aux procédures et à la technologie de contrôle. Merci à tous ceux dans les aéroports qui se sont associés à nous dans ces efforts. Nous n'aurions pas pu réaliser les progrès que nous avons faits sans ce soutien continu.

La collaboration fait partie intégrante de la vision de l'ACSTA. L'élargissement des partenariats et des alliances stratégiques est essentiel pour améliorer et mieux gérer la sûreté aérienne et doit jouer un rôle clé dans les efforts futurs de l'ACSTA.

L'ACSTA continuera de travailler avec ses intervenants et ses partenaires pour améliorer l'efficacité de son contrôle, investira dans l'innovation, améliorera la prestation de ses services et de ses programmes de formation et élargira son approche de collaboration en matière de contrôle. Je suis certain que ces efforts auront des répercussions positives permanentes sur la sûreté aérienne au Canada.

Merci aux membres du Conseil pour leurs précieux avis et leur dévouement constant à la sûreté aérienne. Merci aussi à toute l'équipe de l'ACSTA, aux agents de contrôle et aux fournisseurs de services de contrôle partout au Canada pour leur dévouement constant et leur professionnalisme.

A handwritten signature in black ink, reading "Lloyd A. McCoomb". The signature is written in a cursive, flowing style.

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

# MESSAGE DE NOTRE PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Chaque jour, plus de 150 000 personnes passent par nos points de contrôle de la sûreté partout au pays. Notre priorité est de nous assurer que les passagers sont en sécurité. C'est la tâche que nous a confiée le gouvernement fédéral et nous travaillons étroitement avec nos fournisseurs de services de contrôle pour y parvenir.

Nous savons que notre succès s'effectue un passager à la fois. Nous sommes fiers des services de contrôle offerts au cours des dix dernières années, mais nous croyons aussi qu'il est nécessaire de s'améliorer continuellement. Nous ne pouvons pas tenir notre succès pour acquis.

Depuis que les nouveaux contrats pour les services de contrôle aux aéroports sont entrés en vigueur en 2011, nous avons vu beaucoup de changements positifs. Les fournisseurs devaient trouver des améliorations liées à la prestation dans bon nombre de secteurs et j'ai le plaisir de dire qu'ils respectent ces objectifs. Nous pouvons maintenant fournir un meilleur contrôle de la sûreté qui combine un niveau élevé d'efficacité avec les services améliorés pour les passagers. Nous avons aussi réussi à atteindre une utilisation plus efficace des ressources.

L'amélioration de l'efficacité et de l'efficience du contrôle préembarquement a été une priorité importante pour l'ACSTA au cours des dernières années. Forts du succès de nos améliorations au processus de contrôle de la sûreté en 2010-2011, nous avons lancé une deuxième phase du plan l'an passé qui traite de la technologie et aussi des éléments humains du contrôle et de la manière dont le rendement des agents de contrôle peut être optimisé.

Nous sommes aussi allés de l'avant avec la recapitalisation sur dix ans de notre système de contrôle des bagages enregistrés, en travaillant étroitement avec les aéroports pour élaborer une approche qui est compatible à leurs propres plans et priorités. En 2012-2013, notre objectif de renouvellement des systèmes de bagage représente toujours une transition sans heurts pour les voyageurs et les activités aéroportuaires quotidiennes.

Cette année, nous avons connu un immense succès en travaillant avec nos partenaires de l'industrie. Nous avons signé des ententes avec la plupart des grands aéroports canadiens pour partager des données de notre Système de sûreté des cartes

---

NOUS SOMMES FIERS DES SERVICES DE CONTRÔLE OFFERTS AU COURS DES DIX DERNIÈRES ANNÉES, MAIS NOUS CROYONS AUSSI QU'IL EST NÉCESSAIRE DE S'AMÉLIORER CONTINUELLEMENT.

NOUS NE POUVONS PAS TENIR NOTRE SUCCÈS POUR ACQUIS.

---

d'embarquement — des renseignements qui peuvent aider les transporteurs aériens canadiens et les aéroports à améliorer la sûreté, le service à la clientèle et les capacités de planification opérationnelle.

Nous avons aussi élaboré un outil d'optimisation des points de contrôle qui a amélioré la façon dont nous gérons nos ressources de contrôle préembarquement. En combinant de l'information de différentes sources, nos fournisseurs de service de contrôle peuvent prévoir plus exactement les exigences de service et établir de meilleurs horaires. Cela se traduit par une amélioration des prévisions et du déploiement de nos ressources en conjonction avec la demande de trafic changeant au point de contrôle.

Au cours de la prochaine année, nous mettrons l'accent sur l'amélioration de la compréhension des attentes et des besoins de nos passagers. Nous continuerons aussi de nous concentrer sur l'aide apportée aux passagers pour qu'ils soient mieux préparés au contrôle de sûreté avant qu'ils arrivent au point de contrôle. Ces efforts pourraient permettre aux agents de contrôle de mieux se concentrer sur les activités de contrôle de base et sur les passagers qui ont besoin d'une aide supplémentaire.

L'accomplissement de notre mission exige la contribution et le travail acharné de plusieurs personnes dévouées. Merci aux membres du Conseil et à tous les employés de l'ACSTA pour leur professionnalisme et leur dévouement. Merci également à tous nos partenaires du milieu de l'aviation et du voyage pour leur appui constant. Surtout, merci aux agents de contrôle partout au pays ; leur travail n'est pas toujours facile, mais ils le font bien.



Angus Watt  
Président et chef de la direction

# LEADERSHIP DE L'ACSTA

L'ACSTA EST DIRIGÉE PAR UN COMITÉ DE LA HAUTE DIRECTION, À LA TÊTE DUQUEL FIGURE LE PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION. LE COMITÉ DE LA HAUTE DIRECTION COMPREND CINQ VICE-PRÉSIDENTS, CHACUN REPRÉSENTANT UN PORTEFEUILLE PRÉCIS. L'ACSTA EST UNE ORGANISATION ORIENTÉE SUR LES RÉSULTATS, ET NOTRE ÉQUIPE DE HAUTE DIRECTION ASSURE LA RÉUSSITE ORGANISATIONNELLE À L'AIDE DE LA SURVEILLANCE STRATÉGIQUE DES INDICATEURS DE RENDEMENT CLÉS, TELS QU'ILS SONT PUBLIÉS DANS LE RAPPORT ANNUEL ET LE RÉSUMÉ DU **PLAN D'ENTREPRISE**. DANS LE BUDGET DE 2012, LA **LOI SUR L'ACSTA** A ÉTÉ MODIFIÉE POUR QUE TOUS LES FUTURS CHEFS DE LA DIRECTION SOIENT NOMMÉS PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

## Haute direction



La structure de la haute direction est telle à partir du 31 mars 2013<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Le 29 mars 2013, le vice-président principal, Opérations et expérience client, Yves Duguay a quitté son poste. Neil Parry, anciennement directeur principal, Prestation des programmes, assumera les fonctions de vice-président, Prestation des services le 1<sup>er</sup> avril 2013.



## HAUTE DIRECTION

### GAUCHE À DROITE :

John Stroud	- Vice-président, Ressources humaines et affaires organisationnelles
Mario Malouin	- Vice-président et chef des services financiers
Yves Duguay	- Vice-président principal, Opérations et expérience client
Angus Watt	- Président et chef de la direction
Lise Patry	- Vice-présidente, Services juridiques et secrétaire de la société
Mike Saunders	- Vice-président et chef de la technologie

CLIQUEZ **ICI** POUR CONSULTER  
LES BIOGRAPHIES DES MEMBRES  
DE LA HAUTE DIRECTION.

# POINTS SAILLANTS

# ANNUELS

## Améliorer nos activités

EN 2012-2013, L'ACSTA A ACCOMPLI DE GRANDES RÉALISATIONS ET DES CHANGEMENTS QUI ONT AMÉLIORÉ SES ACTIVITÉS. BON NOMBRE DE CES INITIATIVES PERMETTRONT À L'ACSTA DE CONTINUER DE RÉPONDRE À L'ÉVOLUTION DES MENACES, DE RÉALISER D'AUTRES GAINS D'EFFICIENCE ET D'AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS.

### Mise en œuvre des ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA)

Le 1<sup>er</sup> novembre 2011, les nouvelles ESCA de l'ACSTA sont entrées en vigueur et la transition vers les nouvelles ententes s'est prolongée jusqu'en 2012-2013. En général, l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle ont obtenu des résultats extraordinaires au cours de la première année. En travaillant ensemble, l'ACSTA et les fournisseurs de services ont pu augmenter la productivité, introduire de nouveaux modèles de gestion, élaborer et mettre en œuvre un plan d'action pour l'amélioration du rendement, maintenir des niveaux élevés de satisfaction des passagers et réduire le coût par passager contrôlé.



Avec l'établissement de nouvelles ententes à long terme, l'ACSTA a mis en œuvre un nouveau cadre de gouvernance qui encourage les fournisseurs de services de contrôle à s'harmoniser avec l'orientation stratégique, les priorités et les objectifs de rendement de l'ACSTA et à les appuyer. Le cadre fournit aussi une tribune pour partager les commentaires, pratiques exemplaires et préoccupations qui ont non seulement aidé la transition, mais qui ont aussi mis en place un fondement plus solide pour le succès à long terme des activités obligatoires de l'ACSTA et ses relations de travail avec les fournisseurs de services de contrôle.

Pendant la durée de ces contrats, au fur et à mesure que la relation avec ses fournisseurs de services de contrôle continue d'évoluer, l'ACSTA maintiendra son engagement pour optimiser les avantages des ESCA. L'ACSTA y parviendra en continuant de travailler étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle pour encourager et améliorer l'excellence opérationnelle, mesurer et gérer son rendement opérationnel, encourager et promouvoir la planification efficace des heures de contrôle et continuer de bâtir des relations collaboratives et constructives.

## Outil d'optimisation des points de contrôle (OOPC)

À la suite de la transition aux nouvelles ESCA, l'ACSTA s'est donné comme objectif d'utiliser les ressources plus efficacement, plus particulièrement pour les opérations de CPE. À cette fin, une solution automatisée nationale pour les principaux aéroports au Canada a été élaborée.

L'OOPC est un nouveau système de gestion qui aide l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle à gérer de façon plus efficace la dotation et les ressources aux points de contrôle de sûreté des aéroports. Plus précisément, il permet une planification plus exacte et l'ouverture et la fermeture des voies selon les fluctuations du trafic. Il aide aussi à déterminer les secteurs efficaces et non efficaces.

Même si la mise en œuvre est toujours en cours, l'ACSTA et ses partenaires ont déjà commencé à travailler en collaboration avec ce nouvel outil novateur. Jusqu'à maintenant, il s'annonce très prometteur dans la planification de la prestation des services et l'élargissement des partenariats de l'ACSTA avec les fournisseurs de services de contrôle.





LES NOUVELLES ENTRÉES ET LES FILES DE CONTRÔLE DISTINCTES POUR LES VOYAGEURS DIGNES DE CONFIANCE ONT ÉTÉ AJOUTÉES, CE QUI FOURNIT AUX TITULAIRES DE CARTES NEXUS UN ACCÈS PLUS RAPIDE ET PLUS FACILE À LA ZONE DE CONTRÔLE DANS CERTAINS AÉROPORTS CANADIENS DE TAILLE MOYENNE.

## Nouvelles entrées pour les voyageurs dignes de confiance dans certains aéroports de taille moyenne

Les nouvelles entrées et les files de contrôle distinctes pour les voyageurs dignes de confiance ont été ajoutées au cours de la dernière année, ce qui fournit aux titulaires de cartes NEXUS un accès plus rapide et plus facile à la zone de contrôle dans certains aéroports canadiens de taille moyenne. Lors d'un événement spécial tenu en août 2012 à Toronto, l'honorable Steven Fletcher, ministre d'État (Transports), a annoncé ces voies de contrôle distinctes aux aéroports Billy-Bishop du centre-ville de Toronto, St. John's, Moncton, Québec et Kelowna. L'aéroport situé à Victoria sera ajouté une fois que les rénovations de l'aérogare seront terminées.

D'abord disponible à certains points de contrôle pour les vols intérieurs et internationaux dans les huit plus gros aéroports du Canada, le programme a été élargi en février 2012 afin d'inclure les vols vers les États-Unis. L'ajout des entrées pour les voyageurs dignes de confiance dans les cinq aéroports canadiens de taille moyenne a eu lieu dans le cadre des efforts permanents du gouvernement pour appuyer le plan *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*, qui rend le contrôle de sûreté plus rapide et plus commode pour les passagers.

## Contrôle de la sûreté du fret aérien par l'ACSTA à un plus grand nombre d'aéroports

L'ACSTA a réalisé des progrès importants depuis qu'elle a lancé son projet pilote de contrôle du fret aérien en 2008 avec Transports Canada et Air Canada. L'essai a permis de déterminer que l'ACSTA pouvait effectuer le contrôle du fret aérien composé de petits colis en dehors des heures de pointe sans qu'il y ait de répercussions négatives sur la capacité opérationnelle existante. C'est pourquoi l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada pour commencer le contrôle du fret aérien dans sept petits aéroports plus tôt cette année.

En raison du succès du déploiement initial, l'ACSTA et Transports Canada ont été approchés par l'industrie et on leur a demandé d'augmenter le nombre d'aéroports où l'ACSTA effectue le contrôle du fret. Depuis mars 2013, l'ACSTA effectue le contrôle du fret aérien dans 49 aéroports au Canada.

# Technologie en évolution

---

ALORS QUE LA TECHNOLOGIE AÉRONAUTIQUE CONTINUE D'ÉVOLUER ET QUE LES NORMES INTERNATIONALES CHANGENT, IL EST IMPORTANT QUE L'ACSTA S'ASSURE QU'ELLE RESTE COMPATIBLE AVEC SES PARTENAIRES INTERNATIONAUX ET UTILISE LES MEILLEURES PRATIQUES ET NORMES DE L'INDUSTRIE. PAR CONSÉQUENT, L'ACSTA INVESTIT CONTINUUELLEMENT DANS DE NOUVEAUX OUTILS ET DE NOUVELLES TECHNOLOGIES AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ, L'EFFICIENCE ET L'UNIFORMITÉ DES ACTIVITÉS. LES POINTS SAILLANTS DE LA TECHNOLOGIE POUR 2012-2013 SONT LES SUIVANTS :

---

## Recapitalisation du système de contrôle des bagages enregistrés (CBE)

En 2012-2013, l'ACSTA a continué d'aller de l'avant avec la gestion du cycle de vie de son système de CBE, dans le cadre duquel l'ACSTA va remplacer l'équipement existant par de la technologie plus perfectionnée et compatible à l'échelle internationale. Cette initiative se poursuivra sur une période de dix ans, et le déploiement initial se concentrera sur les aéroports canadiens ayant des opérations de précontrôle pour les vols à destination des É.-U. De tels efforts appuient 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.*

Pour les passagers se rendant aux É.-U. pour faire la correspondance vers d'autres destinations, la nouvelle technologie éliminera la nécessité de contrôler de nouveau les bagages. Par le passé, les passagers qui partaient d'un aéroport canadien devaient faire contrôler leurs bagages deux fois : une fois lors de leur départ du Canada et une deuxième à l'aéroport de correspondance aux É.-U. Maintenant, une fois la technologie installée, les correspondances par les villes américaines seront plus faciles et les risques que les bagages ne se trouvent pas à bord des vols de correspondance seront réduits. Les passagers pourront donc réserver des correspondances plus courtes.

L'ACSTA continue à travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants concernés pour s'assurer, au fur et à mesure que ces mises à niveau du système sont effectuées, qu'il n'y a pas de perturbations pour les activités quotidiennes de l'aéroport, les passagers ou la sûreté.

## Installation du logiciel de reconnaissance automatisée des cibles (RAC) pour les scanners corporels (SC)

Lorsque les SC ont été installés en 2009, l'ACSTA s'est engagée envers le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) à étudier des options qui réduiraient les préoccupations liées à la vie privée associées à la nouvelle technologie. L'ACSTA a respecté cet engagement grâce à la mise en œuvre du logiciel de RAC pour ses SC aux principaux aéroports canadiens comme l'a annoncé l'honorable Steven Fletcher, ministre d'État (Transports), le 16 avril 2013. Le nouveau logiciel de RAC améliorera la vie privée des passagers aux aéroports tout en continuant d'assurer la sécurité et la sûreté des voyageurs canadiens.

Le logiciel de RAC élimine le fait d'avoir à faire appel à un agent de contrôle pour surveiller l'image détaillée d'un passager en analysant automatiquement les données brutes de l'image d'un passager, génère des boîtes d'alarme pour les anomalies et affiche les secteurs préoccupants sur le devant et l'arrière d'une figure générique humaine sur un écran situé où se trouve le SC. Pour continuer de s'assurer que la vie privée de tous les passagers soit entièrement respectée, le scanner ne recueille pas de renseignements personnels du passager qu'il contrôle et l'image n'est pas reliée au nom du passager ou à toute autre information d'identification.

Le nouveau logiciel des scanners corporels est aussi sécuritaire que le logiciel qu'il remplace. La technologie de RAC est conforme aux normes internationales pour le contrôle de sûreté. D'autres pays, y compris les États-Unis et les Pays-Bas, utilisent aussi cette technologie. Il convient de noter que, comme par le passé, les passagers qui doivent subir une fouille secondaire auront toujours l'option de choisir le SC ou une fouille manuelle de la personne.

Les scanners corporels aux aéroports canadiens ne représentent pas un risque pour la santé et la sécurité des personnes. Santé Canada a évalué l'information technique de ces dispositifs et a conclu que l'énergie des radiofréquences émises par le dispositif respecte les lignes directrices du Canada pour l'exposition sécuritaire des humains.



LE NOUVEAU LOGICIEL DE RAC AMÉLIORERA LA VIE PRIVÉE DES PASSAGERS AUX AÉROPORTS TOUT EN CONTINUANT D'ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES VOYAGEURS CANADIENS.

## Outil de surveillance des services et d'enregistrement des données (OSSED)

L'OSSED sert à gérer les incidents, les demandes, les réclamations et les plaintes des passagers, la surveillance opérationnelle et les données de conformité, l'entretien de l'équipement, et à recueillir des données mobiles. En tant que service d'archives de toute cette information essentielle, l'OSSED est la principale source de données pour évaluer l'efficacité, l'efficience et l'uniformité des activités, assurer la conformité aux procédures normalisées d'exploitation de l'ACSTA, appuyer la prise de décisions et soutenir l'amélioration continue.

## Accroître la collaboration

L'ACSTA TENTE DE METTRE EN PLACE ET DE MAINTENIR DES RELATIONS DE COLLABORATION AVEC SES PARTENAIRES ET INTERVENANTS DANS L'INDUSTRIE AÉRIENNE AU NIVEAU NATIONAL ET AUSSI AVEC SES HOMOLOGUES INTERNATIONAUX. EN 2012-2013, L'ACSTA A TRAVAILLÉ ÉTROITEMENT AVEC SES PARTENAIRES POUR DÉTERMINER LES SECTEURS DE COLLABORATION FUTURS AFIN DE MIEUX TIRER PARTI DE L'INFORMATION ET DE FAIRE PROGRESSER LES OBJECTIFS DE SÛRETÉ COMMUNS. LES FAITS SAILLANTS DE CES EFFORTS SONT LES SUIVANTS:

### À l'appui des partenariats internationaux

L'ACSTA a été heureuse d'accueillir le Forum pour le contrôle de sûreté en aviation (FICSA) avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de France. Le thème de la conférence, qui a eu lieu à Paris, en France, en novembre 2012, était : L'équilibre entre la sûreté, les coûts et la qualité du service. La conférence, qui rassemble les cadres supérieurs de la sûreté aérienne de partout dans le monde, était une excellente occasion pour les sept pays participants de discuter

AU COURS DE LA DERNIÈRE ANNÉE, L'**OSSED** A ÉTÉ CHOISI COMME LAURÉAT POUR LE PRIX DE DISTINCTION DE 2012 DE LA **CONFÉRENCE ET EXPOSITION SUR LA TECHNOLOGIE DANS L'ADMINISTRATION GOUVERNEMENTALE (GTEC)**, QUI RECONNAÎT LES PROJETS ET LES PERSONNES QUI ONT DÉMONTRÉ DU LEADERSHIP ET DE L'EXCELLENCE DANS LA GESTION NOVATRICE ET L'APPLICATION DE L'INFORMATION ET DE TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION DANS LE SECTEUR PUBLIC.

de bon nombre de sujets importants et des défis auxquels font face les organisations responsables du contrôle de la sûreté aérienne dans le monde.

Cet événement a donné l'occasion à l'ACSTA de partager des idées et des pratiques exemplaires avec ses partenaires internationaux dans des secteurs comme les procédures de contrôle, la formation, l'équipement, la viabilité et l'expérience des passagers. Les séances ont souligné l'importance de la collaboration étroite entre les partenaires de sûreté et les avantages du partage de renseignements. L'ACSTA s'engage à travailler avec ces partenaires afin de continuer d'élaborer une meilleure expérience de voyage pour les passagers qui voyagent dans les aéroports du Canada tout en remplissant son mandat de sûreté.

[www.voyage.gc.ca](http://www.voyage.gc.ca)

En novembre 2012, le gouvernement du Canada a lancé un nouveau site Web pour le voyage, [www.voyage.gc.ca](http://www.voyage.gc.ca), « guichet unique » officiel du Canada pour les renseignements sur les voyages à l'étranger. Ce site Web constitue une source unique pour les Canadiens, qui leur permet de trouver facilement et efficacement l'information dont ils ont besoin pour voyager ou vivre à l'étranger en toute sécurité et prendre des décisions éclairées relatives à leurs déplacements. L'ACSTA contribue à ce site Web en fournissant de l'information qui peut aider à rendre le contrôle de sûreté plus rapide et plus facile pour les passagers, y compris ce que peuvent contenir les bagages de cabine et les bagages enregistrés des Canadiens.

En plus du site Web, une nouvelle application mobile, Bon voyage, est aussi disponible, ce qui permet aux Canadiens partout dans le monde d'accéder à l'information du gouvernement du Canada et aux services pour les voyages à l'étranger.

## Partenariats avec l'industrie

En 2012-2013, l'ACSTA a établi un tableau de bord de collaboration des aéroports avec chacun des plus gros aéroports afin d'encourager un meilleur partenariat. Ce tableau de bord est utilisé par la haute direction de l'ACSTA sur une base trimestrielle afin de fournir un point de vue clair, national et actuel de la relation entre l'ACSTA et les principaux aéroports du pays.





# RAPPORT SUR LES RÉSULTATS

## Sommaire du rendement

---

L'ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES (AAP) DE L'ACSTA ET SES RÉSULTATS STRATÉGIQUES, COMME LE DÉMONTRE L'ORGANIGRAMME CI-DESSOUS, REFLÈTENT LES ACTIVITÉS OBLIGATOIRES DE L'ORGANISATION. L'AAP, QUI SE CONFORME À LA POLITIQUE SUR LA STRUCTURE DE LA GESTION, DES RESSOURCES ET DES RÉSULTATS DU SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR (SCT) DU CANADA, GARANTIT AUSSI L'HARMONISATION CONTINUE DES ACTIVITÉS OBLIGATOIRES AVEC LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT DU CANADA.

---



## RÉSULTAT STRATÉGIQUE DE L'ACSTA

### LES PROGRAMMES DE CONTRÔLE AUX AÉROPORTS CANADIENS DÉSIGNÉS PROTÈGENT LES VOYAGEURS

Activité de programme:  
**CONTRÔLE  
PRÉEMBARQUEMENT**

Activité de programme:  
**CONTRÔLE  
DES BAGAGES  
ENREGISTRÉS**

Activité de programme:  
**CONTRÔLE DES  
NON-PASSAGERS**

Activité de programme:  
**CARTE D'IDENTITÉ  
POUR LES ZONES  
RÉGLÉMENTÉES**

SERVICES INTERNES

BIEN QUE LES DÉTAILS  
VARIANT D'UN  
PROGRAMME À L'AUTRE,  
L'ACSTA ÉVALUE LE  
RENDEMENT COMME SUIT :

- › **EFFICACITÉ** : LA MESURE SELON LAQUELLE LE PROGRAMME ATTEINT SES RÉSULTATS ESCOMPTÉS.
- › **EFFICIENCE** : LA MESURE SELON LAQUELLE LES RESSOURCES DU PROGRAMME SONT OPTIMISÉES.
- › **UNIFORMITÉ** : LA MESURE SELON LAQUELLE LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES, LES PROCÉDURES NORMALISÉES D'EXPLOITATION, 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 SELON LAQUELLE LE PROGRAMME EST EXÉCUTÉ DANS L'INTÉRÊT DES VOYAGEURS.

La section suivante présente les faits saillants du progrès, des réalisations et du rendement de l'ACSTA en 2012-2013 par rapport à ses activités obligatoires. Veuillez noter que cette section ne comprend pas toutes les initiatives opérationnelles pour 2012-2013.

En raison du caractère sensible des résultats des essais du CPE, du CBE et du CNP, ces renseignements ne sont pas inclus.

## CPE

### Résultats clés

Les activités de CPE de l'ACSTA pour 2012-2013 comprenaient le maintien des niveaux optimaux de débit des passagers et la poursuite de la mise en place du concept de l'aide aux passagers au point de contrôle. Plusieurs essais opérationnels pour l'évaluation de nouveaux processus, de nouvelles technologies et de nouveaux outils ont été élaborés et mis en œuvre pour améliorer les activités de contrôle. L'ACSTA a aussi élaboré et mis en œuvre un plan d'action d'amélioration du rendement pour le CPE. Les initiatives d'amélioration ont compris un projet pilote de séances d'évaluation des compétences des agents de contrôle; un essai du Système de projection d'images de menace (Système TIP), avec des taux de projection accrus et une évaluation des temps de décision; et un examen du programme de formation de l'ACSTA pour les agents de contrôle, appelé Fondements des agents de contrôle (FAC).

L'ACSTA demeure résolue à améliorer constamment le rendement du CPE et continuera de travailler avec les fournisseurs de services de contrôle tant au niveau tactique que stratégique.

# 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.

## Efficience du CPE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	15,0 %	13,9 %	9,4 %	Les niveaux d'attrition des agents de contrôle ont continué de s'améliorer au cours des dernières années et demeureront sous la cible.

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

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Débit de traitement au CPE	120	124	140	148	En 2012-2013, le débit de traitement au CPE était supérieur à la cible et a continué à augmenter en raison de la mise en œuvre d'améliorations au processus de contrôle.

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

## Uniformité du CPE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Conformité du contrôle de sûreté	98,0 %	99,1 %	97,4 %	94,3 %	À la fin de 2011-2012, l'ACSTA a lancé un Programme d'assurance de la qualité révisé pour la surveillance du rendement des fournisseurs de services de contrôle. Cela a fait en sorte que le nombre total d'observations de situations de non-conformité au cours de l'année a été mesuré par rapport à un ensemble plus restreint de critères, ce qui a entraîné un taux de conformité légèrement inférieur. Les fournisseurs de services de contrôle continuent de mettre en œuvre leur programme d'assurance de la qualité, et l'ACSTA prévoit conséquemment que les taux de conformité vont s'améliorer.

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

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	90,0 %	S. O.	87,2 %	91,0 %	Le taux de succès au Programme national de formation et de certification est demeuré élevé en 2012-2013, dépassant le taux cible de 90 %.

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

## Résultats pour le CPE [suite]

CPE dans l'intérêt du public					
Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	68,0 %	71,0 %	71,9 %	La confiance des passagers dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation en 2012-2013, et se rapproche du taux cible. Le principal facteur qui détermine le niveau de confiance élevé est le sentiment que les procédures de contrôle en place sont efficaces.
<b>Définition:</b> 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 7), données en réponse à la question relative à ce sujet dans le sondage.					
Satisfaction à l'égard du contrôle en général	85,0 %	80,0 %	82,3 %	82,6 %	L'ACSTA continue d'améliorer la satisfaction générale des passagers à l'égard de leur expérience liée au contrôle, avec une légère amélioration par rapport à l'exercice 2011-2012.
<b>Définition:</b> 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.					
Indice de satisfaction de la clientèle	85,0 %	S. O.	80,5 %	80,9 %	L'indice de satisfaction de la clientèle est demeuré constant tout au long de 2012-2013, avec une légère amélioration par rapport à 2011-2012.
<b>Définition:</b> L'Indice de satisfaction de la clientèle est une mesure de satisfaction qui comporte les critères suivants en matière de service à la clientèle : vitesse de traitement, courtoisie et respect, professionnalisme et aide offerte par les agents de contrôle. Les résultats sont fondés sur les données de sondages trimestriels effectués aux huit aéroports les plus occupés du Canada.					
Plaintes de passagers réglées en moins de 30 jours	90,0 %	80,3 %	79,8 %	79,8 %	Les événements très médiatisés, comme les conflits de travail, ont contribué à l'augmentation du nombre de plaintes de passagers reçues par l'ACSTA.
<b>Définition:</b> 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.					

# CBE

## Résultats clés

Au cours du dernier exercice financier, l'ACSTA a poursuivi son programme de recapitalisation du CBE, qui continue de respecter la cible et le budget prévus. Des activités d'entretien préventif et correctif ont aussi été menées afin d'assurer le maintien du fonctionnement de l'équipement de CBE grâce à des contrats de services d'entretien avec NAV CANADA et les fabricants de l'équipement. Enfin, des essais ont été menés pour confirmer que le nouvel équipement répondait aux exigences techniques de l'offre à commandes et pour accepter les nouvelles mises à niveau du logiciel et de l'équipement proposées par les fournisseurs.

## 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.

### Efficiences du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Niveaux d'attrition des agents de contrôle	20,0 %	15,0 %	13,9 %	9,4 %	Les niveaux d'attrition des agents de contrôle ont continué de s'améliorer au cours des dernières années et demeureront sous la cible.

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

### Uniformité du CBE

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Taux de succès du Programme national de formation et de certification	80,0 %	S. O.	93,1 %	91,0 %	Le taux de succès au Programme national de formation et de certification est demeuré élevé en 2012-2013, dépassant le taux cible de 90 %.

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

### CBE dans l'intérêt du public

Mesure du rendement	Cible	Résultats de 2010-2011	Résultats de 2011-2012	Résultats de 2012-2013	Observations
Confiance dans le contrôle de sûreté	75,0 %	68,0 %	71,0 %	71,9 %	La confiance dans le contrôle de sûreté a connu une augmentation en 2012-2013. Le principal facteur qui détermine le niveau de confiance élevé est le sentiment que les procédures de contrôle en place sont efficaces.

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



## CNP

### Résultats clés

L'ACSTA a continué de 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, afin d'optimiser les ressources et d'améliorer la couverture du CNP.

## CIZR

### Résultats clés

En 2012-2013, l'ACSTA a réalisé un processus concurrentiel pour les nouveaux lecteurs d'iris qui seront mis en place en 2013-2014. De plus, ACSTA a défini une stratégie et des exigences pour le projet de lecteur biométrique mobile pour les CIZR. Par ailleurs, l'ACSTA a poursuivi sa collaboration avec les administrations aéroportuaires relativement à la gestion du système de CIZR, ce qui a entraîné des améliorations fonctionnelles et une meilleure fiabilité du système.

## Services internes

### Résultats clés

L'ACSTA a continué de contrôler les dépenses de ses services internes et de diminuer la croissance de ceux-ci. L'ACSTA a aussi mis à jour sa stratégie de rémunération totale pour les employés afin de refléter plus étroitement ce qui est offert dans la fonction publique fédérale, ce qui comprend des changements aux avantages sociaux et au régime de retraite des employés admissibles. La mise en œuvre de ces changements pour les nouveaux employés et les employés en poste débutera au cours de l'exercice financier 2013-2014.

# LES DÉFIS DE DEMAIN

---

L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ET DE L'EFFICIENCE DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE A ÉTÉ UNE PRIORITÉ IMPORTANTE POUR L'ACSTA AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES. PAR CONSÉQUENT, L'ACSTA A PU RÉDUIRE LE COÛT DU CONTRÔLE SANS QU'IL Y AIT DE RÉPERCUSSIONS SUR LE NIVEAU DE SÛRETÉ ET PEUT MAINTENANT CONTRÔLER DAVANTAGE DE PASSAGERS À L'HEURE PAR VOIE DE CONTRÔLE LORS DES PÉRIODES DE POINTE AUX AÉROPORTS LES PLUS OCCUPÉS DU CANADA.

---

Grâce à ses nouvelles ESCA, l'ACSTA est maintenant capable de mieux planifier, prévoir et surveiller le déploiement des ressources pour répondre à la demande associée au volume de passagers.

L'ACSTA continue d'investir dans la technologie et l'équipement de contrôle, en particulier au moment où elle installe son nouveau système de CBE dans les aéroports du Canada à l'appui du plan d'action *Par-delà la frontière: une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre.*







En général, tout en continuant de remplir son mandat de sûreté, l'ACSTA a grandement amélioré ses activités et s'engage à faire la même chose à l'avenir pour continuer d'offrir le meilleur service possible aux voyageurs aériens au Canada. L'ACSTA et Transports Canada travaillent ensemble pour évaluer et atténuer les répercussions de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services et de l'augmentation des volumes de passagers.

Au cours des dernières années, l'OACI a préconisé avec vigueur le resserrement du contrôle des travailleurs qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports. L'ACSTA travaillera avec Transports Canada, les aéroports et les transporteurs aériens pour surmonter ce défi en adoptant une approche fondée sur des changements novateurs et axée sur le risque.

# GOUVERNANCE DE L'ORGANISATION



---

L'ACSTA REND COMPTE AU PARLEMENT PAR L'ENTREMISE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS. ELLE EST GOUVERNÉE PAR UN CONSEIL D'ADMINISTRATION DE 11 MEMBRES, NOMMÉS PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL. DEUX ADMINISTRATEURS SONT PROPOSÉS PAR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN ET DEUX PAR L'INDUSTRIE AÉROPORTUAIRE.

---

**En date du 31 mars 2013, le Conseil d'administration de l'ACSTA comprenait les membres suivants :**

- > Lloyd McCoomb, président
- > Michael D. Campbell
- > William Deluce
- > Jean-Marc Dufour
- > John Kaldeway
- > Dora Koop
- > Gene McLean
- > H. Glenn Rainbird
- > Donald K. Robinson
- > Allan Rowe
- > Peter Wallis

Les biographies des membres du Conseil sont présentées [ici](#).

Le 4 octobre 2012, Lloyd McCoomb a été nommé président du Conseil d'administration pour un mandat de quatre ans, en remplacement de D. Ian Glen, dont le mandat à ce titre s'est terminé le 4 juin 2012. Le Conseil d'administration a désigné H. Glenn Rainbird au poste de vice-président en l'absence d'un président.

Allan Rowe a été nommé administrateur le 3 mai 2012 en remplacement de Denis Jacob, et Peter Wallis a été nommé administrateur le 4 octobre 2012 en remplacement de M.H. (Mike) Shaikh.

Après la fin de l'exercice 2012-2013, un nouveau membre, Joanne Whittle, a été nommé au Conseil d'administration. Mme Whittle a été nommée pour un mandat de trois ans débutant le 25 avril 2013, en remplacement de H. Glenn Rainbird.

**Le Conseil a de nombreuses responsabilités, notamment les obligations suivantes :**

- rédiger, modifier ou abroger les règlements administratifs (*Loi sur la gestion des finances publiques*, art. 114);
- approuver l'orientation stratégique de l'ACSTA;
- surveiller le rendement organisationnel;
- approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement (*Loi sur l'ACSTA*, art. 17);
- s'assurer que les principaux risques associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- examiner et approuver le plan de relève de la haute direction.

EN 2012-2013, LE CONSEIL D'ADMINISTRATION A POURSUIVI SA SURVEILLANCE DE LA TRANSITION DE L'ACSTA VERS LES NOUVEAUX CONTRATS DE SERVICES DE CONTRÔLE QUI SONT ENTRÉS EN VIGUEUR EN NOVEMBRE 2011 ET A AUSSI SUIVI LES PROGRÈS DU PLAN DE RECAPITALISATION DU CBE DE L'ACSTA.



Le Conseil d'administration a supervisé la mise en œuvre par la direction des initiatives entreprises par l'ACSTA en réponse à l'Examen des dépenses dans le cadre du Plan d'action économique de 2012 du gouvernement et a approuvé le Plan d'entreprise de l'ACSTA et les renseignements financiers trimestriels.

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 des initiatives de l'ACSTA en matière de ressources humaines ;
- la surveillance des régimes de retraite de l'ACSTA, y compris un examen approfondi des stratégies d'investissement et du financement ;
- la prestation de conseils à la direction sur la conception d'un nouveau régime de retraite pour les nouveaux employés afin d'en assurer la viabilité à long terme ;
- la surveillance des risques potentiels associés aux relations de travail des fournisseurs de services de contrôle à la grandeur du pays.

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. En plus de participer en tant que membre du Conseil d'administration de l'ACSTA, chaque administrateur siège au moins à deux comités.

# Rémunération, dépenses et présence aux réunions du Conseil d'administration

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

Membre du Conseil d'administration	Honoraires [A]	Indemnité journalière [B]	Rémunération totale [A+B]
Lloyd A. McCoomb [prés.] <sup>1</sup>	5 317 \$	13 230 \$	18 547 \$
D. Ian Glen [ancien prés.]*	1 869 \$	5 670 \$	7 539 \$
Michael D. Campbell <sup>2</sup>	5 400 \$	18 915 \$	24 315 \$
William S. Deluce	5 400 \$	13 260 \$	18 660 \$
Jean-Marc Dufour	5 400 \$	15 795 \$	21 195 \$
Allan Rowe <sup>3</sup>	4 922 \$	14 235 \$	19 157 \$
Peter Wallis	2 658 \$	7 800 \$	10 458 \$
John Kaldewey	5 400 \$	14 430 \$	19 830 \$
Dora Koop <sup>4</sup>	5 400 \$	16 575 \$	21 975 \$
Gene McLean	5 400 \$	11 700 \$	17 100 \$
H. Glenn Rainbird <sup>5</sup>	9 575 \$	35 130 \$	44 705 \$
Donald K. Robinson	5 400 \$	12 090 \$	17 490 \$
Denis Jacob**	498 \$	390 \$	888 \$
Mike Shaikh***	2 430 \$	7 215 \$	9 645 \$
<b>TOTAUX</b>	<b>65 069 \$</b>	<b>186 435 \$</b>	<b>251 504 \$</b>

La rémunération totale (honoraires annuels et indemnités journalières) versée aux administrateurs et au président s'élève à 251 504 \$ en 2012-2013 comparativement à 272 550 \$ en 2011-2012.

# Présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités

Membre du Conseil d'administration	Réunions du Conseil	Comités <sup>6</sup>				
		Gouvernance et ressources humaines	Audit	Régime de retraite	Stratégie	Mixte CGRH - CRR <sup>7</sup>
Lloyd A. McCoomb <sup>1</sup>	4/8	2/4	3/7	2/4	2/4	2/2
D. Ian Glen*	1/8					
Michael D. Campbell <sup>2</sup>	7/8			4/4	4/4	2/2
William S. Deluce	7/8	4/4			4/4	2/2
Jean-Marc Dufour	8/8	4/4		4/4	1/4	2/2
Allan Rowe <sup>3</sup>	7/8		7/7	1/4+	4/4	1/2
John Kaldeway	8/8		6/7		4/4	1/2
Dora Koop <sup>4</sup>	8/8	4/4	7/7		1/4	2/2
Gene McLean	7/8	4/4		3/4	1/4	2/2
H. Glenn Rainbird <sup>5</sup>	8/8	3/4	4/7	4/4	4/4	2/2
Donald K. Robinson	6/8	3/4	6/7			2/2
Peter Wallis	5/8		4/7	2/4		2/2
Denis Jacob**	1/8					
Mike Shaikh***	3/8		3/7	2/4	1/4	

<sup>1</sup> Membre d'office de tous les comités du Conseil d'administration.

<sup>2</sup> Président du Comité du régime de retraite.

<sup>3</sup> Président du Comité d'audit.

<sup>4</sup> Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines.

<sup>5</sup> Président du Comité de stratégie et vice-président du Conseil d'administration. Il a remplacé l'ancien président, dont le mandat prenait fin le 4 juin 2012, jusqu'à la nomination d'un nouveau président en octobre 2012.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> En 2012, le Comité de gouvernance et des ressources humaines (CGRH) et le Comité du régime de retraite (CRR) se sont réunis à deux reprises pour se pencher sur l'examen de la rémunération totale.

\* Le mandat a pris fin le 4 juin 2012.

\*\* Le mandat a pris fin le 3 mai 2012.

\*\*\* En congé de décembre 2011 à juin 2012. Le mandat a pris fin le 12 octobre 2012. Président du Comité d'audit jusqu'en octobre 2012.

+ Observateur

*Rouge: indique que le membre a été nommé en 2012.*

## 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* et est déterminée à créer et à maintenir un environnement respectueux des deux langues officielles — dans les aéroports bilingues et dans ses bureaux administratifs.

En partenariat avec ses fournisseurs de services de contrôle, l'ACSTA offre des services dans les deux langues officielles aux voyageurs dans les aéroports bilingues. Grâce à ses contrats de services de contrôle, aux *Procédures normalisées d'exploitation* et à la formation sur les langues officielles pour le personnel de contrôle, l'ACSTA renforce ses obligations législatives, comme la nécessité d'offrir le choix de services bilingues aux voyageurs.

L'ACSTA évalue régulièrement son rendement de première ligne en matière de langues officielles. Grâce à un suivi quotidien et à un programme de surveillance du rendement, le personnel de l'ACSTA surveille le respect des procédures et des obligations contractuelles en ce qui a trait aux langues officielles. L'ACSTA a mis en place des mesures incitatives afin de s'assurer que les fournisseurs de services de contrôle respectent les exigences en matière de langues officielles. Elle mène aussi des sondages auprès des passagers et surveille les plaintes afin d'élaborer des mesures du rendement fiables et efficaces et d'apporter des améliorations sur une base continue.

En 2012-2013, on a sondé les employés de tout le pays sur l'utilisation des deux langues officielles en milieu de travail. Les résultats démontrent que 85 % des employés sont à l'aise d'utiliser la langue qu'ils préfèrent lors des réunions. Les pratiques exemplaires d'autres organismes ont aussi été examinées. L'ACSTA a aussi tenu diverses activités pour appuyer *Les Rendez-vous de la Francophonie* et la *Journée internationale de la Francophonie*. Cette initiative annuelle rejoint des employés de toutes les régions et favorise la sensibilisation aux collectivités de culture et d'expression francophones.

L'ACSTA S'ENGAGE  
À RESPECTER SES  
OBLIGATIONS EN VERTU  
DE LA **LOI SUR LES  
LANGUES OFFICIELLES**  
ET EST DÉTERMINÉE À  
CRÉER ET À MAINTENIR  
UN ENVIRONNEMENT  
RESPECTUEUX DES DEUX  
LANGUES OFFICIELLES —  
DANS LES AÉROPORTS  
BILINGUES ET DANS SES  
BUREAUX ADMINISTRATIFS.



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

En 2011, le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) a effectué une vérification des pratiques de l'ACSTA concernant la gestion des renseignements personnels et certaines technologies de contrôle. Le rapport de vérification, qui comprend 12 recommandations, a été déposé au Parlement le 17 novembre 2011. En réponse, l'ACSTA a mis en œuvre huit des 12 recommandations du CPVP, notamment l'établissement d'un programme permanent de formation et de sensibilisation. De plus, l'ACSTA continue de travailler avec diligence à achever la mise en œuvre des quatre recommandations restantes.

L'ACSTA respecte ses obligations en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et des dix principes du *Code type sur la protection des renseignements personnels de l'Association canadienne de normalisation* pour l'évaluation de pratiques justes en matière de traitement des renseignements. L'ACSTA s'efforce d'appliquer ces principes dans chaque programme, activité ou système qu'elle met en œuvre.

Pour faire en sorte que les programmes de l'ACSTA puissent respecter ces exigences, l'organisation cherche à élaborer un cadre officiel de gestion des renseignements personnels. Ce cadre établit les structures, les politiques, les systèmes et les procédures de l'ACSTA servant à attribuer les responsabilités en matière de protection des renseignements personnels, à coordonner le travail sur ces questions, à gérer les risques liés à la protection des renseignements personnels et à assurer le respect de la Loi.

## 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*. Elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire

à leurs exigences. Entre le 1<sup>er</sup> avril 2012 et le 31 mars 2013, l'ACSTA a reçu 22 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Si l'on y ajoute les huit demandes de l'année précédente qui n'avaient pas encore été réglées, l'ACSTA a traité 30 demandes. De ce nombre, 28 ont été réglées au cours de l'exercice et deux ont été reportées à l'exercice 2013-2014. En outre, entre le 1<sup>er</sup> avril 2012 et le 31 mars 2013, l'ACSTA a reçu 17 demandes de consultation en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* provenant d'autres ministères fédéraux. Les 17 demandes ont été réglées au cours de l'exercice financier.

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

## Équité en matière d'emploi et multiculturalisme

Le Comité de la haute direction de l'ACSTA s'est engagé 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 un rapport annuel sur le respect de la *Loi sur le multiculturalisme canadien*.



# GLOSSAIRE

## ASFC

Agence des services frontaliers du Canada

## CBE

Contrôle des bagages enregistrés: le contrôle des bagages enregistrés à l'aide de l'équipement de détection d'explosifs.

## CIZR

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

## CNP

Contrôle des non-passagers: le contrôle des non-passagers qui ont accès aux zones réglementées des aéroports. Les non-passagers comprennent les membres d'équipage, les préposés à l'avitaillement des aéronefs, les traiteurs, les préposés au nettoyage des aéronefs, le personnel de maintenance et de construction, les bagagistes, les fournisseurs et le personnel des concessions.

## CPE

Contrôle préembarquement: le contrôle des passagers, de leurs effets personnels et de leurs bagages de cabine.

## ESCA

Entente sur les services de contrôle aux aéroports: entente contractuelle avec un fournisseur de services de contrôle désigné qui régit la prestation des services de contrôle aux aéroports par l'ACSTA.

## LES 28 PRINCIPAUX AÉROPORTS DU CANADA

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

## LES HUIT AÉROPORTS LES PLUS OCCUPÉS DU CANADA

En ordre alphabétique: aéroport international de Calgary, aéroport international d'Edmonton, Halifax (aéroport international Stanfield), Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau), Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier), Toronto (aéroport international Lester-B.-Pearson), aéroport international de Vancouver et Winnipeg (aéroport international James-Armstrong-Richardson).

## OACI

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

## PROGRAMME NEXUS

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

## SC

Scanner corporel: technologie de balayage qui détecte la présence possible d'objets sur les passagers qui peuvent représenter une menace.

## SDE

Système de détection d'explosifs: l'équipement 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 codes à barres, afin de garantir que les cartes d'embarquement ne sont pas frauduleuses et n'ont pas été altérées.

# RAPPORT DE GESTION

---

LE RAPPORT DE GESTION PRÉSENTE LES RÉSULTATS FINANCIERS ET LES CHANGEMENTS DANS LE FONCTIONNEMENT DE L'ACSTA POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2013. 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 2013, QUI ONT ÉTÉ PRÉPARÉS CONFORMÉMENT AUX NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS). LES INFORMATIONS COMMUNIQUÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT SONT EXPRIMÉES EN DOLLARS CANADIENS ET SONT À JOUR AU 14 JUIN 2013, SAUF INDICATION CONTRAIRE.

---

Les lecteurs sont avisés que le présent rapport renferme un certain nombre d'informations et de déclarations prospectives. Ces déclarations prospectives 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 comme guide pour la présentation. La direction estime que des informations sont significatives s'il est vraisemblable que leur omission ou une anomalie les concernant, appréciée par rapport aux circonstances particulières, puisse influencer sur les décisions économiques prises par les intervenants de l'ACSTA.

## Partie 1 – Aperçu de l'organisation

### Mandat et mission

L'ACSTA est une société d'État qui a pour mission de fournir un contrôle efficace et efficient des personnes – ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport – qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée désignée. L'ACSTA doit aussi veiller à ce que le niveau de contrôle soit uniforme partout au Canada et exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, sous réserve des modalités qu'il détermine, lui confère. L'ACSTA exerce les attributions qui lui sont confiées dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs. Sa mission est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels qu'ils sont désignés par le gouvernement du Canada.

Pour ce faire, l'ACSTA assure des services de contrôle dans les quatre secteurs suivants :

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

En plus de mener les activités découlant de son mandat, l'ACSTA a un accord avec Transports Canada visant le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme, destiné à contrôler de petites quantités de fret en dehors des heures de pointe, prévoit l'utilisation du matériel technologique et des ressources en place. En 2012-2013, ce programme a été élargi et englobe maintenant 42 aéroports supplémentaires, ce qui porte à 49 aéroports le nombre total d'aéroports contrôlés.

## Cadre législatif

L'ACSTA est une société d'État qui a été fondée en vertu de la *Loi sur l'ACSTA* le 1<sup>er</sup> avril 2002. L'ACSTA est entièrement financée par des crédits parlementaires provenant du Trésor fédéral et 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. Transports Canada 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.

L'ACSTA doit mener ses activités et procéder aux opérations de contrôle dans le respect des lois et des règlements en vigueur au Canada, notamment la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et l'*Arrêté sur le contrôle de sûreté*.

## Partenaires

L'ACSTA fonctionne dans un environnement très intégré, dans lequel interviennent plusieurs entités différentes chargées de responsabilités précises en matière de sûreté, entre autres les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et les organismes d'application de la loi. Les activités telles que la programmation des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle

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.

des passagers et de leurs bagages, la manutention des bagages, le chargement des bagages enregistrés et l'embarquement des passagers dans les aéronefs doivent se dérouler sans heurt afin d'assurer une circulation optimale des personnes et des marchandises.

Cette intégration nécessite un haut niveau de communication et coordination entre l'ACSTA et ses partenaires non seulement pour assurer un contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs bagages, mais également pour favoriser la fluidité constante au sein du réseau. Des retards dans un aéroport peuvent avoir un effet d'entraînement sur l'ensemble du réseau. L'ACSTA reconnaît que de bonnes relations avec ses partenaires sont critiques pour assurer l'efficacité et le succès de l'ensemble des activités en matière de sûreté aérienne et pour s'acquitter au mieux de son mandat au quotidien. L'ACSTA est engagée à continuer de renforcer et créer les liens de collaboration avec ses partenaires du secteur.

## Partie 2 – Contexte opérationnel

---

LES ACTIVITÉS DE L'ACSTA SONT GRANDEMENT INFLUENCÉES PAR LES ÉVÉNEMENTS ET FAITS QUI SE PRODUISENT SUR LA SCÈNE NATIONALE ET INTERNATIONALE. POUR S'ACQUITTER DE SON MANDAT AVEC SUCCÈS, L'ACSTA DOIT CONSTAMMENT ÉVALUER SON CONTEXTE OPÉRATIONNEL. UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DE CETTE ÉVALUATION EST QUE L'ORGANISATION DOIT S'ASSURER DE DISPOSER DES RESSOURCES SUFFISANTES POUR REMPLIR SON MANDAT.

---

### Financement public

Dans son budget de 2013, le gouvernement du Canada a confirmé son intention de rétablir l'équilibre budgétaire d'ici à 2015-2016, ce qui sera accompli en continuant de freiner la progression des dépenses directes de programmes.

Ces dernières années, l'ACSTA a lancé plusieurs initiatives qui lui ont permis d'optimiser ses activités, particulièrement le CPE. Grâce à ces gains d'efficacité, l'ACSTA a été en mesure de réduire les coûts du contrôle des passagers sans que cela influe sur le niveau de sûreté. En mettant en œuvre les recommandations formulées dans l'Examen stratégique 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010, l'ACSTA a réalisé des économies annuelles de 41,0 millions de dollars.

Dans l'Examen des dépenses du Plan d'action économique de 2012 du gouvernement du Canada, l'ACSTA a formulé plusieurs propositions qui devaient entraîner des économies de fonctionnement annuelles de 59,7 millions de dollars d'ici à 2014-2015. De ces propositions, l'ACSTA a obtenu l'approbation de procéder à la réalisation des économies annuelles prévues de 32,1 millions de dollars, desquels 19,4 millions de dollars ont été économisés en 2012-2013. La réalisation d'économies pour les 27,6 millions de dollars restants a été mise en attente jusqu'à ce qu'un nouvel examen soit effectué.

---

CES DERNIÈRES ANNÉES, L'ACSTA A LANCÉ PLUSIEURS INITIATIVES QUI LUI ONT PERMIS D'OPTIMISER SES ACTIVITÉS, PARTICULIÈREMENT LE CPE. GRÂCE À CES GAINS D'EFFICACITÉ, L'ACSTA A ÉTÉ EN MESURE DE RÉDUIRE LES COÛTS DU CONTRÔLE DES PASSAGERS SANS QUE CELA INFLUE SUR LE NIVEAU DE SÛRETÉ.

---



Il se pourrait que le profil de financement de fonctionnement de l'ACSTA ne tienne pas complètement compte de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, et il est possible qu'il ne tienne pas compte de la croissance du volume de passagers. L'organisation continuera à remplir son mandat de contrôler les passagers, elle pourrait à l'avenir être soumise à une pression financière pour composer avec l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle et la croissance du volume de passagers. Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA poursuit sa collaboration avec Transport Canada.

## 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 2011-2012, les nouvelles ESCA de l'ACSTA sont entrées en vigueur et la période de transition s'est poursuivie en 2012-2013. Dans l'ensemble, les ESCA et le modèle articulé autour de quatre régions ont donné de bons résultats au cours de la première année des ententes. Ensemble, l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle ont pu accroître la productivité, maintenir un niveau élevé de satisfaction des passagers et réduire le coût par passager contrôlé.

Bien déterminée à optimiser les avantages liés aux ESCA, l'ACSTA continuera de collaborer avec les fournisseurs de services de contrôle en prolongeant et en amplifiant les progrès réalisés au cours de l'année écoulée et de favoriser l'excellence sur le plan opérationnel au cours des années à venir.

## Relations de travail

La majorité des conventions collectives des agents de contrôle venait à échéance le 31 mars 2012. En 2012-2013, de nouvelles conventions ont été conclues entre les fournisseurs de services de contrôle et les syndicats représentant les agents de contrôle pour la majorité des effectifs au Canada.

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 établir les conventions collectives et gérer les relations de travail avec les syndicats.

## Menaces contre la sûreté

Depuis la création de l'ACSTA dans la foulée des attentats du 11 septembre 2001, l'industrie internationale du transport aérien a fait face à plusieurs tentatives de sabotage de l'intégrité du système d'aviation. À la lumière de ces menaces constantes et évolutives, la sûreté aérienne demeure une préoccupation de grande importance au Canada. L'ACSTA collabore activement avec Transports Canada afin de s'adapter aux nouvelles menaces, aux avancées technologiques et aux normes internationales accrues en matière de sûreté.

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 l'organisation pourrait encore être appelée à le faire. Des menaces imprévues et 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 la capacité de répondre à de nouvelles exigences ou de donner suite à des événements exceptionnels.

## Cadre réglementaire

Les modifications réglementaires apportées par Transports Canada et les partenaires de la sûreté sur la scène internationale, comme les États-Unis et l'Union européenne, ont des répercussions sur l'ACSTA. Lorsque d'autres pays adoptent de nouvelles réglementations, Transports Canada travaille avec ses homologues pour réduire au minimum les perturbations pour les passagers qui prennent des vols internationaux. De plus, à titre de pays membre de l'OACI, le Canada est tenu de respecter les normes en matière de sûreté aérienne.

Transports Canada est responsable de surveiller les modifications réglementaires auxquelles sont assujettis ses partenaires internationaux en vue de déterminer les répercussions opérationnelles et financières que pourrait avoir toute modification réglementaire future sur le système de sûreté aérienne du Canada, y compris le mandat de contrôle de l'ACSTA. L'OACI a récemment adopté une nouvelle norme régissant le contrôle des non-passagers et l'ACSTA travaillera avec Transports Canada, les aéroports et les transporteurs aériens à l'élaboration d'options pour répondre à cette nouvelle exigence.

# Partie 3 – Conjoncture économique

---

DES ÉVÉNEMENTS ET L'ÉVOLUTION DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE PEUVENT AVOIR UNE INCIDENCE IMPORTANTE SUR LES ACTIVITÉS DE L'ACSTA.

---

## Perspectives économiques

La croissance économique mondiale est passée de 3,9 % en 2011 à 3,0 % en 2012, selon les estimations établies. On s'attend à ce que l'activité économique mondiale connaisse une croissance modeste en 2013 avant de reprendre de la vigueur en 2014 et en 2015. En 2013, il est prévu que l'économie mondiale poursuivra une croissance modeste, de l'ordre de 2,9 %, avant d'atteindre 3,5 % en 2014. Au Canada, après la faiblesse affichée au second semestre de 2012, la croissance économique devrait reprendre de la vigueur tout au long de 2013 et atteindre sa pleine capacité au milieu de 2015. On s'attend à ce que l'économie croisse de 1,5 % en 2013, de 2,8 % en 2014 et de 2,7 % en 2015<sup>1</sup>.

## Croissance du nombre de passagers et coûts de l'inflation

Outre les perspectives économiques mentionnées précédemment, les statistiques de Transports Canada montrent que le volume de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 4 % en 2012 par rapport en 2011. Une croissance annuelle est prévue au cours des cinq prochaines années.

Les prévisions du nombre de passagers s'appuient sur la croissance annuelle moyenne à l'échelle nationale. Toutefois, la croissance n'est pas la même dans tous les aéroports. Les changements touchant le nombre de passagers se produisent en grande partie dans certaines régions ou à certains aéroports, sans beaucoup de préavis, et souvent à la suite de modifications apportées aux horaires des vols et/ou à l'offre de nouveaux services par les transporteurs aériens. Pour l'ACSTA, toute évolution du nombre de passagers se traduit souvent par une demande plus élevée et/ou plus soudaine du nombre d'heures de contrôle et un alourdissement des charges opérationnelles.

En plus des augmentations du nombre de passagers, on prévoit que les taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle augmenteront annuellement tel qu'il est établi dans les ESCA.

---

<sup>1</sup> Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2013.

## Partie 4 – Capacité à remplir son mandat

---

LA CAPACITÉ DE L'ACSTA À S'ACQUITTER DES RESPONSABILITÉS LIÉES À SON MANDAT REPOSE SUR SES ACTIVITÉS DE PREMIÈRE LIGNE ET SUR LES SERVICES INTERNES QUI APPUIENT CES ACTIVITÉS.

---

### Activités de contrôle essentielles

Deux éléments sont essentiels pour que l'ACSTA puisse réaliser son mandat : les agents de contrôle et les technologies de contrôle utilisées.

#### 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.

En 2012-2013, dans le cadre de ses efforts constants pour améliorer la sûreté, l'ACSTA a mis l'accent sur la conception et la mise en œuvre d'initiatives visant à renforcer l'efficacité de ses activités. L'ACSTA a également examiné son programme de formation destiné aux agents de contrôle, ce qui l'a amenée à établir des documents de formation supplémentaires.

---

DEUX ÉLÉMENTS SONT ESSENTIELS POUR QUE L'ACSTA PUISSE RÉALISER SON MANDAT : LES AGENTS DE CONTRÔLE ET LES TECHNOLOGIES DE CONTRÔLE UTILISÉES.

---

De plus, l'ACSTA s'est concentrée à améliorer la facilitation des passagers par ses agents.

Les principales initiatives mises en œuvre pour concrétiser cet objectif incluent :

- un examen exhaustif, axé sur la clientèle, des procédures de contrôle de l'ACSTA, qui a permis d'apporter un certain nombre d'améliorations pour les passagers ayant des besoins spéciaux, les familles qui voyagent et le contrôle des bébés ;
- un examen continu de la formation destinée aux agents de contrôle et le perfectionnement de cette formation, qui est maintenant axée davantage sur les notions de service à la clientèle.

## Technologies de contrôle

Afin de mener à bien les activités de contrôle découlant de son mandat, l'ACSTA doit disposer d'un matériel de contrôle fiable et sophistiqué, lui permettant de repérer les menaces qui pèsent sur le système d'aviation. Pour ce faire, l'ACSTA a commencé à remplacer son matériel de CBE, qui est en fin de vie utile, avec du matériel de contrôle ayant une capacité de détection plus grande et améliorée.

Sous la direction de Transports Canada, l'ACSTA a formulé un plan de déploiement accéléré du matériel de CBE dans les aéroports offrant des vols à destination des États-Unis à l'appui du *Plan d'action Par-delà la frontière*. D'après ce plan de déploiement, 100% des bagages enregistrés en provenance des aéroports canadiens dotés d'installations de précontrôle américaines seront contrôlés au moyen de la nouvelle technologie d'ici 2015. Cette initiative favorise des correspondances moins longues en éliminant la nécessité, pour les autorités américaines chargées de la sûreté des transports, de contrôler à nouveau les bagages en correspondance provenant d'aéroports canadiens.

En 2012-2013, l'ACSTA a continué à mettre en place le nouveau système de CBE dans certains autres aéroports (sans installations de précontrôle américaines), tout en collaborant avec divers intervenants au perfectionnement de son plan de déploiement. L'ACSTA a également commencé à acheter du nouveau matériel de détection de traces d'explosifs. Au cours des prochaines années, l'ACSTA remplacera le matériel qu'elle utilise par un matériel plus perfectionné technologiquement aux points de CPE et de CBE à mesure que le matériel de détection de traces d'explosifs atteint la fin de sa durée de vie utile.

## 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 de contrôle essentielles.

### Ressources humaines

En 2012-2013, le nombre approuvé d'équivalents temps plein de l'ACSTA, qui s'établissait à 513, a été réduit à 458. L'ACSTA a également rationalisé ses processus internes afin d'optimiser l'utilisation de ses ressources existantes en réduisant au minimum les répercussions sur ses activités opérationnelles.

De plus, l'ACSTA a mené un examen de sa stratégie de rémunération globale afin de s'assurer :

- que l'ensemble de son régime de rémunération était concurrentiel de façon à attirer, à garder en poste et à motiver les employés ;
- que son régime de retraite enregistré était mieux harmonisé avec celui de la fonction publique fédérale et que sa viabilité était assurée pour les années à venir.

À la suite de cet examen, certaines modifications ont été apportées au régime d'avantages des employés de l'organisation. Notamment, les nouveaux employés ne pourront plus bénéficier du régime de retraite à prestations définies, et ce, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2013. Après cette date, les employés nouvellement engagés participeront à un régime de retraite à cotisations définies.

L'ACSTA A RATIONALISÉ  
SES PROCESSUS  
INTERNES AFIN  
D'OPTIMISER  
L'UTILISATION DE  
SES RESSOURCES  
EXISTANTES EN  
RÉDUISANT AU  
MINIMUM LES  
RÉPERCUSSIONS  
SUR SES ACTIVITÉS  
OPÉRATIONNELLES.

## Plan stratégique de gestion des urgences et Plan de continuité des activités

Le *Plan stratégique de gestion des urgences* et le *Plan de continuité des activités* de l'ACSTA proposent une approche globale d'intervention et de reprise des activités après des incidents critiques, une grave interruption des activités ou une panne des systèmes. Le *Plan stratégique de gestion des urgences* décrit les mesures d'intervention précises de l'ACSTA devant un éventail de menaces et d'incidents. Le *Plan de continuité des activités* définit les services essentiels, établit les exigences de fonctionnement minimales et comprend une stratégie détaillée qui inclue le rendement des fournisseurs, le rétablissement de l'infrastructure et les facteurs nécessaires à la récupération des données.

En 2012-2013, l'ACSTA a mené des exercices d'entraînement et d'urgence pour tester divers éléments de ses plans qui visent à parer à des situations données de conflits de travail et à contrer certains risques qui menacent la sûreté aérienne. Tous les services opérationnels au sein de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle et un éventail d'intervenants, entre autres Transports Canada, les administrations aéroportuaires et les organismes locaux d'application de la loi ont participé à ces exercices complets. L'ACSTA continue de définir et d'affiner ses plans en ciblant en premier lieu leur intégration dans les régions.



# Partie 5 – Gestion des risques

---

LA CAPACITÉ DE L'ACSTA À S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DE SON ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL EST ESSENTIELLE POUR LE SUCCÈS DE L'ORGANISATION. LA GESTION DES RISQUES À L'ACSTA S'INSCRIT DANS UNE APPROCHE OFFICIELLE ET SYSTÉMATIQUE QUI PERMET DE DÉTERMINER LA MEILLEURE CONDUITE À TENIR EN PÉRIODE D'INCERTITUDES EN IDENTIFIANT, EN ÉVALUANT, EN COMPRENANT ET EN COMMUNIQUANT LES RISQUES DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION, ET EN PRENANT LES MESURES VOULUES. CELA FAVORISE DES PROCESSUS DÉCISIONNELS AXÉS SUR LA CONNAISSANCE DU RISQUE QUI PERMETTENT À L'ORGANISATION DE MAÎTRISER EFFICACEMENT LES INCERTITUDES ET DE TIRER PARTI DES POSSIBILITÉS QUI S'OFFRENT À ELLE.

---

Le programme de gestion des risques de l'ACSTA est surtout axé sur les risques pouvant nuire à la capacité de l'organisation de fournir :

- un contrôle efficace, efficient et uniforme, conformément à sa mission, tout en protégeant les intérêts des voyageurs ;
- des services ou des programmes à l'appui de ses activités obligatoires.

L'ACSTA n'a pas le mandat d'un service du renseignement; elle compte plutôt sur les renseignements que lui fournissent Transports Canada et les services du renseignement pour prévenir, déceler et donner suite aux menaces et aux risques. Les programmes obligatoires de l'organisation contribuent à l'instauration d'un niveau de sûreté qui aide à réduire les risques menaçant la sûreté aérienne dans l'ensemble du système.

## Gestion des risques

L'ACSTA a établi un cadre de gestion des risques qui permet d'identifier les principaux risques associés à ses activités professionnelles et opérationnelles. Le cadre permet également d'évaluer la probabilité et les répercussions possibles des risques, et de définir des mesures d'atténuation visant à les éliminer ou à les réduire au minimum. Il est intégré au processus annuel de planification stratégique de l'organisation

pour garantir que les secteurs et les activités 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 ce processus à l'ACSTA.

## Conseil d'administration

Les principales fonctions et responsabilités du Conseil d'administration 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. À l'égard de la gestion des risques, le Conseil doit 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. Le Conseil est tenu au courant de tous les changements apportés à ce profil lors des séances d'information trimestrielles.

## Comité de la haute direction

Le Comité de la haute direction est chargé d'évaluer 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. Le Comité favorise aussi des actions de sensibilisation au risque et de communication dans l'ensemble de l'organisation.

## Risques et incertitudes

---

L'ACSTA EST EXPOSÉE À DIVERS RISQUES AU SEIN DE SON ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL. VOICI UN RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX RISQUES ORGANISATIONNELS QUI PÈSENT SUR L'ACSTA.

---

## Risques liés aux responsabilités

### **Capacité de détection**

L'ACSTA est investie du mandat d'exercer des activités de contrôle conformément aux règlements, aux mesures et aux directives en matière de sûreté établies par Transports Canada. L'ACSTA court le risque de ne pas détecter tous les articles interdits, ce qui pourrait entraîner des conséquences importantes pour le système d'aviation civile.

Pour contrer ce risque, l'ACSTA s'efforce d'améliorer constamment l'efficacité de ses processus et procédures opérationnels. L'organisation dispose aussi d'un programme d'immobilisations qui facilite le remplacement et la mise à niveau du matériel.

### **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 prendre des mesures pour déjouer les menaces et les risques nouveaux. Il y a donc un risque que l'ACSTA ne puisse pas donner suite aux renseignements sur les menaces ou les risques en temps opportun ou ne puisse pas faire preuve de la diligence raisonnable nécessaire lorsqu'elle reçoit ces renseignements.

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA surveille et analyse constamment les renseignements provenant de sources externes sur les risques et les menaces et les diffuse aux décideurs compétents. L'ACSTA dispose de stratégies détaillées d'intervention intégrée pour donner suite à ces renseignements sur les risques et menaces dans le respect de ses procédures normalisées d'exploitation.

## Risque lié à la capacité

Il se pourrait que le profil de financement de fonctionnement de l'ACSTA ne tienne pas complètement compte de l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle, et il est possible qu'il ne tienne pas compte de la croissance du volume de passagers. L'organisation continuera à remplir son mandat de contrôler les passagers, elle pourrait à l'avenir être soumise à une pression financière pour composer avec l'augmentation des taux

de facturation des fournisseurs de services de contrôle et la croissance du volume de passagers. Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA poursuit sa collaboration avec Transport Canada.

## Risque lié à la prestation des services par des tiers

### **Interruptions de travail légales ou illégales**

L'ACSTA fait appel à des fournisseurs externes pour assurer les services de contrôle. Ceux-ci confient à leur tour la prestation de ces services à des agents de contrôle syndiqués. Il y a un risque que des interruptions de travail, légales ou illégales, surviennent à certains aéroports dans le cadre de négociations collectives ou d'activités menées par les syndicats.

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. Pour parer à l'éventualité d'une interruption de travail légale et/ou illégale, l'ACSTA dispose de plans d'urgence comportant des volets opérationnels, juridiques et de communications. Toutefois, la capacité de l'organisation d'influer directement sur un retour à des services normaux est limitée.

### **Modèle de prestation des services**

Compte tenu de son modèle de prestation des services, l'ACSTA dépend entièrement des fournisseurs de services de contrôle pour assurer un service obligatoire qui est essentiel à la population canadienne. L'organisation court donc le risque que sa prestation des services soit compromise si un fournisseur n'était pas en mesure de rendre les services de contrôle conformément aux modalités du contrat.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA assure une surveillance constante du rendement des fournisseurs de services de contrôle et a mis au point un cadre de gestion des relations avec les fournisseurs, lequel favorise une relation systématique et collaborative entre l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle.

## Risque lié à la réputation

Les intervenants ont soulevé des préoccupations à l'égard de nombreux aspects des activités de l'ACSTA et remis en cause le rapport qualité-prix des services offerts par l'organisation. Il y a un risque que la réputation de l'ACSTA soit ternie.

Pour maîtriser ce risque, l'ACSTA continue d'améliorer l'expérience des passagers en répondant rapidement aux plaintes des clients et en faisant la promotion d'une culture axée sur le service à la clientèle. L'ACSTA communique régulièrement avec les intervenants du secteur et a mis en œuvre diverses stratégies de communication, fondées notamment sur les médias sociaux, pour sensibiliser les groupes d'intervenants.

## Risque lié aux systèmes de gestion et aux systèmes de contrôle

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

Pour atténuer ce risque, l'ACSTA a mis en place un éventail de contrôles liés à la sécurité matérielle et aux technologies de l'information et effectue des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée pour l'ensemble des activités et programmes, nouveaux ou modifiés, qui comportent l'utilisation de renseignements personnels. L'ACSTA a également élaboré des politiques et des procédures sur la protection des renseignements personnels qui la prémunissent contre ce risque.

## Partie 6 – Contrôles internes

---

IL INCOMBE À LA DIRECTION D'ÉTABLIR ET DE MAINTENIR UN SYSTÈME DE CONTRÔLE INTERNE SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE. LE PROGRAMME DE CERTIFICATION DE L'ACSTA RELATIF AUX CONTRÔLES INTERNES, QUI COMPORTE UNE ÉVALUATION ANNUELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'EFFICACITÉ DES PRINCIPAUX CONTRÔLES INTERNES EXERCÉS SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE, FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE CETTE RESPONSABILITÉ. CE PROGRAMME REPOSE SUR LE CADRE PUBLIÉ PAR LE COMMITTEE OF SPONSORING ORGANIZATIONS DE LA COMMISSION TREADWAY ET SUR LA DIRECTIVE INTITULÉE **RÉGIME DE CERTIFICATION ET DE CONTRÔLE INTERNE POUR LES SOCIÉTÉS D'ÉTAT** PUBLIÉE PAR LE SCT.

---

L'évaluation fournit régulièrement à la direction des observations sur l'état des contrôles internes. La direction définit des plans d'action pour tirer parti de toutes les possibilités d'amélioration recensées. Le Conseil d'administration de l'ACSTA reçoit des comptes-rendus trimestriels sur les efforts déployés par la direction en vue d'améliorer les contrôles internes et surveille la progression de la mise en œuvre des plans d'action de la direction.

# Partie 7 – Analyse des résultats financiers

## Charges opérationnelles

La présente partie du Rapport donne de l'information sur les principaux écarts relevés au sein de l'état du résultat global de l'exercice 2012-2013 par rapport à 2011-2012.

<b>Points saillants financiers — État du résultat global</b>				
[en millions de dollars]	2012-2013	2011-2012	Écart en \$	Écart en %
<b>Charges<sup>1</sup></b>				
Services de contrôle et autres coûts connexes	347,8 \$	355,8 \$	[8,0] \$	[2 %]
Frais d'administration directs et services généraux	81,3	85,3	[4,0]	[5 %]
Amortissement	73,1	86,5	[13,4]	[15 %]
Exploitation et entretien du matériel	43,7	44,8	[1,1]	[2 %]
<b>Total des charges</b>	<b>545,9 \$</b>	<b>572,4 \$</b>	<b>[26,5] \$</b>	<b>[5 %]</b>
Total des autres charges (produits)	[1,7]	8,3	[10,0]	[120 %]
<b>Performance financière avant le financement public</b>	<b>544,2 \$</b>	<b>580,7 \$</b>	<b>[36,5] \$</b>	<b>[6 %]</b>
<b>Financement public</b>				
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles	475,9	488,5	[12,6]	[3 %]
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	74,0	95,9	[21,9]	[23 %]
<b>Total du financement public</b>	<b>549,9 \$</b>	<b>584,4 \$</b>	<b>[34,5] \$</b>	<b>[6 %]</b>
Performance financière	5,7 \$	3,7 \$	2,0 \$	54 %
Autres éléments du résultat global	3,3 \$	[31,7] \$	35,0 \$	110 %
<b>Total du résultat global</b>	<b>9,0 \$</b>	<b>[28,0] \$</b>	<b>37,0 \$</b>	<b>[132 %]</b>

<sup>1</sup> Les charges opérationnelles sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par grande catégorie de charge dans le tableau ci-haut, conformément à la note complémentaire 13 des états financiers audités de l'exercice clos le 31 mars 2013.

## Services de contrôle et autres coûts connexes

Les charges relatives aux services de contrôle et aux autres coûts connexes se composent des paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle, des frais liés aux uniformes et autres coûts liés aux services de contrôle et des coûts du matériel de détection de traces d'explosifs et des biens non durables. Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle représentent la plus importante dépense de l'ACSTA. De fait, ils constituent 72,4 % du montant total des charges opérationnelles (à l'exclusion de l'amortissement). Ces charges représentent 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 coûts incluent le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

La croissance du nombre de passagers et l'agrandissement d'aéroports peuvent avoir des répercussions sur l'achat d'heures de contrôle. Par ailleurs, l'évolution des menaces et les incidents de sûreté peuvent entraîner la mise en œuvre de nouvelles réglementations, ce qui peut faire fluctuer le nombre d'heures de contrôle nécessaires. Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux ESCA. Les ententes prévoient également des primes de rendement qui sont versées aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement qui y sont précisés.

Les charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes ont diminué de 8,0 millions de dollars en 2012-2013, surtout en raison de la diminution des paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle. Ces paiements ont diminué à la suite de la baisse du nombre d'heures de contrôle achetées, qui a été partiellement compensée par l'augmentation des taux moyens de facturation et des primes de rendement.

Moins d'heures de contrôle ont été achetées en 2012-2013 puisqu'une année complète de gains d'efficacité a été réalisée, qui avaient été décrits dans l'Examen stratégique 2009 et l'Examen de l'ACSTA 2010. Cette diminution a aussi été rendue possible par une optimisation de l'affectation du personnel, à la suite de la mise en œuvre des ESCA actuellement en vigueur et du recours à des outils d'optimisation des services de contrôle. Ces gains d'efficacité opérationnelle ont

LES PAIEMENTS VERSÉS  
AUX FOURNISSEURS DE  
SERVICES DE CONTRÔLE  
REPRÉSENTENT LA  
PLUS IMPORTANTE  
DÉPENSE DE L'ACSTA.  
DE FAIT, ILS CONSTITUENT  
72,4 % DU MONTANT  
TOTAL DES CHARGES  
OPÉRATIONNELLES  
(À L'EXCLUSION DE  
L'AMORTISSEMENT).



permis à l'ACSTA d'offrir des services de contrôle avec des ressources moindres. Les primes de rendement versées ont augmenté en 2012-2013 à la suite du réaménagement du régime dans le cadre des ESCA actuellement en vigueur. Le régime de primes qui est prévu dans les ESCA est fondé sur les résultats et sur le rendement, ce qui favorise une plus grande reddition de comptes axée sur les résultats obtenus.

L'augmentation des taux moyens de facturation en 2012-2013 est attribuable aux hausses des taux moyen de facturation accordées en vertu des ESCA.

## Frais d'administration directs et services généraux

Les frais d'administration directs et de services généraux sont les coûts qui sont engagés pour appuyer la mise en œuvre des programmes prescrits de l'ACSTA et sa structure organisationnelle. Ils englobent principalement les frais relatifs aux employés, les services professionnels, les frais de bureau et frais informatiques, les loyers et des coûts liés aux installations.

Les frais d'administration directs et de services généraux ont diminué de 4,0 millions de dollars en 2012-2013. Cette diminution s'explique par la baisse des frais relatifs aux employés à la suite de la réduction du nombre moyen de postes pourvus, ainsi que la baisse des frais de services professionnels et de communication. La diminution de ces charges a été en partie compensée par une augmentation du coût des services rendus au cours de l'exercice considéré au titre des régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA. Cette hausse des coûts est attribuable au changement apporté à la méthode utilisée pour définir le taux d'actualisation aux fins de l'évaluation comptable à la clôture de l'exercice précédent, qui a eu une incidence sur le coût de l'exercice considéré.

## Amortissement

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

Le montant de l'amortissement a diminué de 13,4 millions de dollars en 2012-2013, principalement en raison du prolongement de la durée d'utilité estimée de certains matériels de SDE, qui est passée de sept à dix ans le 31 mars 2012. Cette diminution a été en partie compensée par une réduction de la durée d'utilité estimée de certains matériels de CBE en 2012-2013. Ces appareils seront remplacés dans certains aéroports dans le cadre du programme pluriannuel de gestion du cycle de vie du matériel de CBE mentionné précédemment.

## Exploitation et entretien du matériel

Les charges au titre de l'exploitation et de l'entretien du matériel sont liées à l'entretien courant du matériel et des convoyeurs. De plus, des pièces de rechange sont achetées et entreposées pour assurer l'entretien et la réparation du matériel dans les meilleurs délais. Il incombe aussi à l'ACSTA de superviser la formation et la certification des techniciens d'entretien.

Les coûts engagés à ce titre en 2012-2013 étaient comparables à ceux de 2011-2012.

## Total des autres charges [produits]

Le total des autres charges (produits) se compose de la perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente, de la perte immobilisations corporelles, de la dépréciation d'immobilisations incorporelles, de la reprise des passifs relatifs au démantèlement, du gain sur le règlement des passifs relatifs au démantèlement, des pertes de change, des charges financières et des produits financiers.

Le total des autres produits s'élève à 1,7 million de dollars en 2012-2013, alors que le total des autres charges se chiffrait à 8,3 millions de dollars en 2011-2012. Cet écart de 10,0 millions de dollars s'explique surtout par une perte de valeur ponctuelle de 5,1 millions de dollars

du matériel détenu en vue de la vente enregistrée en 2011-2012 et une perte de 3,0 millions de dollars attribuable à la conclusion du projet pilote de fouille des véhicules des non-passagers à l'aéroport international de Vancouver au cours du même exercice. Par ailleurs, en 2012-2013, une reprise de la provision pour passifs relatifs au démantèlement a été comptabilisée à la suite de la révision des estimations par la direction. Cela a pour origine de nouvelles informations qui ont permis à la direction de conclure qu'il n'était plus probable que l'ACSTA doive engager des coûts pour l'enlèvement de matières dangereuses de son matériel de SDE.

## Financement public

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

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

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

Les crédits parlementaires pour les charges opérationnelles ont diminué de 12,6 millions de dollars en 2012-2013, à la suite de la réduction des charges opérationnelles (exclusion faite de l'amortissement), comme cela a été expliqué précédemment.

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a diminué de 21,9 millions de dollars en 2012-2013. Cette diminution s'explique par la réduction du montant de l'amortissement ainsi qu'à la perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente et la perte due à la conclusion du projet pilote de CNP en 2011-2012.

Le tableau ci-après présente un rapprochement entre les charges opérationnelles comptabilisées dans l'état du résultat global et les crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles.

<b>Rapprochement du total des charges et des crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles</b>			
[en millions de dollars]	2012-2013	2011-2012	Écart en \$
<b>Total des charges</b>	<b>545,9 \$</b>	<b>572,4 \$</b>	<b>(26,5) \$</b>
Produits financiers et gains nets/pertes nettes de change	(0,4)	(0,5)	0,1
<b>Charges opérationnelles hors trésorerie</b>			
Amortissement	(73,1)	(86,5)	13,4
Charge au titre des avantages du personnel <sup>1</sup>	3,6	3,2	0,4
Charge au titre des avantages incitatifs à la location différés <sup>2</sup>	0,2	-	0,2
Pièces de rechange provenant des immobilisations <sup>3</sup>	(0,3)	(0,1)	(0,2)
<b>Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles</b>	<b>475,9 \$</b>	<b>488,5 \$</b>	<b>(12,6) \$</b>
<b>Autres éléments affectant le financement</b>			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks <sup>4</sup>	(2,6)	(2,1)	(0,5)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles</b>	<b>473,3 \$</b>	<b>486,4 \$</b>	<b>(13,1) \$</b>

- 1 Les avantages du personnel sont comptabilisés dans l'état du résultat global, conformément aux IFRS. Aux termes de la *Directive sur l'utilisation du Trésor pour les sociétés d'État* du SCT du Canada, l'ACSTA est autorisée à prélever du Trésor du Canada les fonds pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Le montant à prélever est déterminé en fonction d'une évaluation de la solvabilité et d'une évaluation axée sur la poursuite des activités des régimes de retraite, qui sont exécutées par les 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 selon les 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 les réductions significatives du loyer et l'utilisation gratuite de parties communes. Les charges de location sont financées avec les crédits au fur et à mesure des décaissements, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.
- 3 Les pièces de rechange provenant des immobilisations se composent d'éléments qui ont été financés grâce à des crédits parlementaires liés aux dépenses en immobilisations au cours des exercices antérieurs, mais qui ont été passés en charges au cours de l'exercice considéré, ce qui a créé un élément de rapprochement.
- 4 Les charges payées d'avance et les stocks sont passés en charges au fur et à mesure qu'un avantage lié à l'actif est obtenu. Ils sont financés au moyen des crédits lors de leur achat, ce qui crée un élément de rapprochement.

## Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués de la perte actuarielle nette/gain actuariel net lié aux trois régimes à prestations définies de l'ACSTA. L'écart entre le montant des autres éléments du résultat global et celui de l'exercice précédent est expliqué dans la partie consacrée aux avantages du personnel.

## Liquidités et ressources en capital

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA repose sur les crédits parlementaires octroyés pour financer les charges 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 SCT.

Liquidités et ressources en capital			
[en millions de dollars]	31 mars 2013	31 mars 2012	Écart en \$
Trésorerie	9,1 \$	5,9 \$	3,2 \$
Clients et autres débiteurs	60,6 \$	77,5 \$	[16,9] \$
Fournisseurs et autres créditeurs	69,7 \$	81,2 \$	[11,5] \$
Partie courante des provisions	- \$	2,2 \$	[2,2] \$

Le montant de la trésorerie au 31 mars 2013 est comparable à celui de l'exercice précédent. Les sommes dues aux clients et autres débiteurs ont diminué de 16,9 millions de dollars en 2012-2013, car moins de crédits parlementaires étaient dus à l'ACSTA à la clôture de l'exercice. Les sommes dues aux fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 11,5 millions de dollars en 2012-2013, car il y avait moins de factures des fournisseurs de services de contrôle à payer à la clôture de l'exercice. Les provisions ont été reprises en 2012-2013 à la suite d'un règlement au cours de l'exercice.

## Dépenses en immobilisations

Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles représentent 75,2 % du total de l'actif au 31 mars 2013. En 2012-2013, les dépenses en immobilisations ont totalisé 39,3 millions de dollars. Elles englobaient le matériel lié aux SDE et le matériel non lié aux SDE, tel que présenté ci-après :

<b>Rapprochement des acquisitions d'immobilisations et des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations</b>			
[en millions de dollars]	2012-2013	2011-2012	Écart en \$
Matériel lié aux SDE	34,9 \$	19,3 \$	15,6 \$
Matériel non lié aux SDE	4,4	6,5	[2,1]
<b>Total des acquisitions d'immobilisations</b>	<b>39,3 \$</b>	<b>25,8 \$</b>	<b>13,5 \$</b>
Produits de la cession d'immobilisations corporelles et de matériel détenu en vue de la vente	[0,9]	[2,6]	1,7
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations</b>	<b>38,4 \$</b>	<b>23,2 \$</b>	<b>15,2 \$</b>

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

- Déploiement d'un nouveau système de CBE à l'un des huit aéroports les plus occupés du pays, et début du déploiement de nouveaux systèmes de CBE dans d'autres aéroports.
- Remplacement en continu des appareils de radioscopie à angle de vue unique par des appareils à angles de vue multiples aux points de CPE et de CBE.
- Gestion du cycle de vie du matériel de détection de traces d'explosifs.
- Déploiement d'un logiciel de reconnaissance automatisée des cibles pour les scanners corporels.

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

- Installation du SSCE dans certains aéroports.
- Remplacement de caméras dans le système de télévision en circuit fermé de divers aéroports.
- Amélioration des systèmes de gestion interne de l'ACSTA.

## Avantages du personnel

L'ACSTA a deux régimes 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 promotrice d'un régime d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisé qui procure notamment des prestations pour soins de santé et soins dentaires éligibles et une assurance-vie.

Avantages du personnel			
[en millions de dollars]	31 mars 2013	31 mars 2012	Écart en \$
Actif au titre des avantages du personnel	0,6 \$	0,2 \$	0,4 \$
Passif au titre des avantages du personnel	17,8 \$	24,3 \$	[6,5] \$

Au 31 mars 2013, 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 à l'autre régime à prestations définies 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 de croissance de la rémunération, la durée résiduelle moyenne d'activité prévue des salariés actifs et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la situation nette des régimes sont présentées à la note 12 des états financiers annuels audités.

La variation nette de l'actif et du passif au titre des avantages du personnel est surtout le fait d'un meilleur rendement du capital investi que ce qui était prévu et des cotisations versées par l'employeur qui ont dépassé le coût des avantages pour les deux régimes de retraite à prestations définies. Cela a été en partie compensé par le coût au titre de l'autre régime à prestations déterminées, pour lequel des prestations s'accumulent alors que le régime n'est pas financé.



# Partie 8 – Performance financière par rapport au Plan d'entreprise

LA PARTIE CI-APRÈS PRÉSENTE DE L'INFORMATION SUR LES PRINCIPAUX ÉCARTS ENTRE LES CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS PAR L'ACSTA EN 2012-2013 ET LES MONTANTS QUI ÉTAIENT PRÉVUS DANS LE BUDGET DU PLAN D'ENTREPRISE APPROUVÉ DE 2012-2013.

## Charges opérationnelles

Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles et le Plan d'entreprise				
(en millions de dollars)	Réel 2012-2013	Budget du Plan d'entreprise 2012-2013	Écart en \$	Écart en %
<b>Charges opérationnelles</b>				
Services de contrôle et autres coûts connexes	347,8 \$	343,1 \$	4,7 \$	1 %
Frais d'administration directs et services généraux	81,3	81,0	0,3	0 %
Exploitation et entretien du matériel	43,7	43,8	[0,1]	0 %
Autres ajustements <sup>1</sup>	0,5	-	0,5	100 %
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles</b>	<b>473,3 \$</b>	<b>467,9 \$</b>	<b>5,4 \$</b>	<b>1 %</b>

<sup>1</sup> Les autres ajustements incluent les produits financiers et les gains nets/pertes nettes de change, la variation nette des charges payées d'avance et des stocks, et les charges opérationnelles hors trésorerie (à l'exclusion de l'amortissement).

Le total des crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles en 2012-2013 se chiffre à 473,3 millions dollars, alors que le budget du Plan d'entreprise prévoyait 467,9 millions de dollars à ce titre.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a viré des fonds de son budget d'investissement à son budget de fonctionnement en vue de financer l'achat d'heures de contrôle. Résultat, les dépenses réelles au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes ont dépassé le montant prévu dans le budget du Plan d'entreprise.

## Dépenses en immobilisations

<b>Comparaison entre les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations et le Plan d'entreprise</b>						
(en millions de dollars)	Réel 2012-2013	Budget du Plan d'entreprise 2012-2013	Report des crédits pour immobilisations approuvé	Budget d'immobilisations révisé 2012-2013	Écart en \$	Écart en %
<b>Matériel lié aux SDE</b>						
Matériel de CPE et intégration	5,7 \$	7,7 \$	[2,8] \$	4,9 \$	0,8 \$	16 %
Matériel de CBE et intégration	29,2	76,1	[25,2]	50,9	[21,7]	[43 %]
<b>Total du matériel lié aux SDE</b>	<b>34,9 \$</b>	<b>83,8 \$</b>	<b>[28,0] \$</b>	<b>55,8 \$</b>	<b>[20,9] \$</b>	<b>[37 %]</b>
Matériel non lié aux SDE	4,4	5,3	-	5,3	[0,9]	[17 %]
<b>Total des acquisitions d'immobilisations</b>	<b>39,3 \$</b>	<b>89,1 \$</b>	<b>[28,0] \$</b>	<b>61,1 \$</b>	<b>[21,8] \$</b>	<b>[36 %]</b>
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et de matériel détenu en vue de la vente	[0,9]	-	-	-	[0,9]	[100 %]
<b>Total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations</b>	<b>38,4 \$</b>	<b>89,1 \$</b>	<b>[28,0] \$</b>	<b>61,1 \$</b>	<b>[22,7] \$</b>	<b>[37 %]</b>

Le montant total des crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2012-2013 s'est élevé à 38,4 millions de dollars, comparativement au montant de 89,1 millions de dollars qui était prévu dans le budget du Plan d'entreprise. Au cours de l'exercice, l'ACSTA a été autorisée à reporter de 2012-2013 à 2013-2014 des crédits pour immobilisations de 28,0 millions de dollars. Ce report s'explique surtout par les changements qui ont été apportés aux exigences des administrations aéroportuaires à l'égard d'un certain nombre de projets de CBE, qui ont entraîné des retards.

## Matériel lié aux SDE

Les dépenses en immobilisations au titre des SDE ont été inférieures à ce qui était prévu principalement pour les raisons suivantes :

- Retards supplémentaires dans un certain nombre de projets de CBE.
- Réduction des coûts associés au déploiement du nouveau système de CBE dans certains aéroports à la suite de la diminution des exigences, et acquisition de matériel tomodensitométrie à des prix avantageux.
- Prix favorables obtenus au moyen d'un appel d'offres pour l'acquisition de matériel de détection de traces d'explosifs.

## Matériel non lié aux SDE

Les dépenses en immobilisations non liées aux SDE pour 2012-2013 ont été comparables à ce qui était prévu dans le plan de 2012-2013.

## Produits de la cession

Une contrepartie de 0,9 million 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 pour l'exercice, ce qui a donné lieu à une réduction correspondante des crédits parlementaires pour les immobilisations utilisés par l'ACSTA.

États financiers

ADMINISTRATION  
CANADIENNE  
DE LA SÛRETÉ DU  
TRANSPORT AÉRIEN

Exercice clos le 31 mars 2013

# DÉCLARATION DE LA RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice clos le 31 mars 2013

Les états financiers contenus dans le présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux IFRS. La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers incombe à la direction. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleurs jugements et estimations de la direction et tiennent dûment compte du caractère significatif. 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, MA

Le 14 juin 2013



## 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 l'état de la situation financière au 31 mars 2013, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information 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 mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

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

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

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

#### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au 31 mars 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information 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 les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CA  
vérificateur général adjoint

Le 14 juin 2013  
Ottawa, Canada

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars canadiens)

	31 mars 2013	31 mars 2012
<b>ACTIFS</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Trésorerie	9 076 \$	5 907 \$
Clients et autres débiteurs (note 5)	60 645	77 489
Stocks (note 6)	17 765	18 935
Charges payées d'avance	2 677	4 165
Matériel détenu en vue de la vente (note 8)	-	540
	<b>90 163</b>	107 036
<b>Actifs non courants</b>		
Avantages du personnel (note 12)	611	207
Immobilisations corporelles (note 7)	266 325	298 162
Immobilisations incorporelles (note 9)	8 198	11 889
	<b>275 134</b>	310 258
	<b>365 297 \$</b>	<b>417 294 \$</b>
<b>PASSIFS ET CAPITAUX PROPRES</b>		
<b>Passifs courants</b>		
Fournisseurs et autres créditeurs	69 721 \$	81 228 \$
Provisions (note 10)	-	2 203
Financement public différé lié aux charges opérationnelles (note 11)	20 442	23 100
	<b>90 163</b>	106 531
<b>Passifs non courants</b>		
Provisions (note 10)	-	2 304
Avantages incitatifs à la location différés	1 286	1 481
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	274 523	310 120
Avantages du personnel (note 12)	17 797	24 307
	<b>293 606</b>	338 212
<b>Capitaux propres</b>		
Déficit accumulé	(18 472)	(27 449)
	<b>365 297 \$</b>	<b>417 294 \$</b>

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

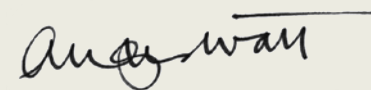
Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 14 juin 2013 :

Le président du Conseil,



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

Le président et chef de la direction,



Angus Watt

# ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos les 31 mars	
	2013	2012
<b>Charges</b>		
Contrôle préembarquement	<b>328 448</b> \$	344 431 \$
Contrôle des bagages enregistrés	<b>143 176</b>	153 788
Services généraux	<b>52 712</b>	53 188
Contrôle des non-passagers	<b>17 670</b>	15 972
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	<b>3 955</b>	5 002
Total des charges (note 13)	<b>545 961</b>	572 381
<b>Autres charges (produits)</b>		
Perte sur immobilisations corporelles	<b>618</b>	3 070
Perte de change	<b>57</b>	115
Charges financières	<b>30</b>	62
Dépréciation d'immobilisations incorporelles (note 9)	<b>7</b>	631
Passifs relatifs au démantèlement repris (note 10)	<b>(1 876)</b>	-
Produits financiers	<b>(484)</b>	(570)
Gain sur règlement de passifs relatifs au démantèlement (note 10)	<b>(6)</b>	(76)
Perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente (note 8)	-	5 092
Total des autres charges (produits)	<b>(1 654)</b>	8 324
<b>Performance financière avant le financement public</b>	<b>544 307</b>	<b>580 705</b>
<b>Financement public</b>		
Crédits parlementaires pour les charges opérationnelles (note 11)	<b>475 945</b>	488 471
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	<b>73 995</b>	95 929
Total du financement public	<b>549 940</b>	584 400
<b>Performance financière</b>	<b>5 633</b>	<b>3 695</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Gains (pertes) actuariels nets sur les régimes à prestations définies (note 12)	<b>3 344</b>	(31 657)
<b>Total du résultat global</b>	<b>8 977</b> \$	<b>(27 962)</b> \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



# ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers de dollars canadiens)

	Résultats non distribués (déficit accumulé)
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2011	513 \$
Performance financière	3 695
Autres éléments du résultat global	
Pertes actuarielles nettes sur les régimes à prestations définies (note 12)	(31 657)
<b>Solde au 31 mars 2012</b>	<b>(27 449) \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2012	<b>(27 449) \$</b>
Performance financière de l'exercice	<b>5 633</b>
Autres éléments du résultat global	
Gains actuariels nets sur les régimes à prestations définies (note 12)	<b>3 344</b>
<b>Solde au 31 mars 2013</b>	<b>(18 472) \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos les 31 mars	
	2013	2012
<b>Flux de trésorerie liés aux :</b>		
<b>Activités opérationnelles</b>		
Performance financière	5 633 \$	3 695 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 13)	67 436	81 619
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 13)	5 684	4 924
Perte sur immobilisations corporelles	618	3 070
Charge de désactualisation au titre des passifs relatifs au démantèlement (note 10)	30	50
Dépréciation d'immobilisations incorporelles (note 9)	7	631
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	(73 995)	(95 929)
Augmentation nette des avantages du personnel (note 18)	(3 570)	(3 236)
Passifs relatifs au démantèlement repris (note 10)	(1 876)	-
Diminution des avantages incitatifs à la location différés	(195)	(16)
Gain sur règlement de passifs relatifs au démantèlement (note 10)	(6)	(76)
Perte de valeur du matériel détenu en vue de la vente (note 8)	-	5 092
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement (note 18)	4 058	(5 647)
	3 824	(5 823)
<b>Activités d'investissement</b>		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	39 137	31 327
Acquisition d'immobilisations corporelles	(38 005)	(22 882)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(1 787)	(4 050)
	(655)	4 395
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie</b>	3 169	(1 428)
<b>Trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>	5 907	7 335
<b>Trésorerie à la clôture de l'exercice</b>	9 076 \$	5 907 \$

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 1. L'Administration, son mandat et ses programmes

L'ACSTA a été établie en vertu de la *Loi sur l'ACSTA*, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> 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, ainsi que des biens en leur possession ou sous leur garde, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport, avant qu'elles n'accèdent, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée. L'ACSTA est aussi chargée de veiller à ce que les activités de contrôle soient menées de façon uniforme dans l'ensemble du Canada et d'exécuter les autres fonctions liées à la sûreté du transport aérien attribuées à l'organisation par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, sous réserve des modalités qu'il détermine. L'ACSTA doit exercer ses responsabilités dans l'intérêt public et en tenant compte des intérêts des voyageurs.

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

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

En plus de ses activités obligatoires, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada pour effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports. Ce programme a été conçu de manière à contrôler des quantités limitées de fret durant les périodes hors pointe utilisant la technologie et les ressources opérationnelles existantes. L'ACSTA n'est pas soumise à l'impôt sur le bénéfice aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). L'ACSTA 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.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 2. Base d'établissement

Les états financiers ont été préparés selon les IFRS qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board.

## 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 les avantages du personnel qui correspondent 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 au cours du prochain exercice est présentée dans les notes suivantes :

- note 3 d), f) et g), note 7 et note 9 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles comportent 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

La principale estimation utilisée pour le matériel détenu en vue de la vente est la juste valeur de l'actif diminuée des coûts de la vente.

- note 3 k)(i) et note 10 b) – Passifs relatifs au démantèlement

Les principales estimations utilisées pour les passifs relatifs au démantèlement comprennent 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 comprennent les taux de rendement attendu, 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 de manière prospective.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### b) Utilisation d'estimations et de jugements (suite)

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), 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 de sortie d'avantages économiques futurs.

### c) Stocks

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

### d) Immobilisations corporelles

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

#### (i) Comptabilisation et évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût moins le 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. Les coûts comprennent aussi les coûts de démantèlement associés à la sortie de certains matériels de contrôle s'il est probable que cela entraînera une sortie d'avantages économiques (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 à la clôture de l'exercice est déterminée en fonction des estimations qui sont préparées par des ingénieurs indépendants ou par la direction, selon l'évaluation des risques effectuée par la direction.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### d) Immobilisations corporelles (suite)

#### (i) Comptabilisation et évaluation (suite)

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

Les profits et les pertes découlant de la cession 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.

#### (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.

#### (iii) Amortissement

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

#### Catégorie d'actifs

#### 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 matériel électronique	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 de la 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 clôture.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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 dont 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) tel qu'indiqué. 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 logiciels qui seront utilisés à l'interne ou qui serviront à fournir des services de contrôle sont inscrits à l'actif une fois que le projet a dépassé la phase préliminaire de la conception et a atteint la phase de développement. Les coûts de développement qui sont directement attribuables à la conception et à la mise à l'essai de logiciels identifiables et uniques qui sont contrôlés par l'ACSTA sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères suivants sont respectés :

- la faisabilité technique de l'achèvement du logiciel en vue de sa mise en service est démontrée ;
- la direction a l'intention d'achever le logiciel et de le mettre en service ;
- la capacité d'utiliser le logiciel est démontrée ;
- la façon dont le logiciel générera probablement des avantages économiques futurs peut être démontrée ;
- les ressources techniques, financières et autres appropriées pour achever le développement du logiciel et le mettre en service sont disponibles ;
- 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 entre trois et cinq ans.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### 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 ses activités sont financées au moyen de crédits parlementaires selon le seuil de rentabilité. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours de 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.

### 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 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.



# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### i) Instruments financiers (suite)

#### (ii) Passifs financiers non dérivés (suite)

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 évalués 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.

### 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. À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2013, les régimes de retraite à prestations définies seront fermés aux nouveaux adhérents et les nouveaux employés adhéreront à un régime de retraite à cotisations définies.

La situation nette de l'ACSTA au titre des trois régimes à prestations définies est établie séparément pour chacun des régimes par l'estimation du 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.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### j) Avantages du personnel (suite)

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

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 diminutions 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. 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 des 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, 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 dans les autres éléments du résultat global. Les charges relatives à ces régimes sont comptabilisées en tant que frais relatifs au personnel en vue de déterminer la performance financière.

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 au moment où se produit la réduction ou la liquidation. Le profit ou la perte lié à une réduction comprend tous les changements de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies, toutes les variations de la juste valeur des actifs des régimes, et tous les écarts actuariels et coûts des services passés qui n'avaient pas été comptabilisés antérieurement.

#### (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.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### j) Avantages du personnel (suite)

#### (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

S'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques sera nécessaire, l'ACSTA comptabilise une provision au titre des passifs relatifs au démantèlement liés au coût de mise hors service, dans le respect de l'environnement, de certains matériels de contrôle, et liés au coût de remise en état 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.

Les passifs relatifs au démantèlement sont passés en revue à la clôture de chaque exercice afin de tenir compte de la probabilité qu'une sortie d'avantages économiques sera nécessaire, des sorties estimées de ressources 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 constaté de manière prospective.

La charge de 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 COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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 contreparties monétaires. Une provision est comptabilisée dans la mesure où la direction estime qu'un litige résultant d'événements passés donne naissance à une obligation 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 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 correspond à la valeur actuelle du plus faible des coûts suivants : le coût net attendu pour exécuter le contrat et le coût attendu pour résilier le contrat. Avant de comptabiliser une provision, l'ACSTA constate toute perte de valeur survenue sur les actifs associés au contrat en question.

### l) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Les crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de subventions publiques, puis sont constatés de façon systématique dans la performance financière des périodes au cours desquelles l'ACSTA a comptabilisé en tant que charges les coûts liés à ce que les subventions visent à compenser. Les crédits parlementaires ne sont constatés dans la performance financière de la période qu'au moment où il existe une assurance raisonnable que l'ACSTA se conformera aux conditions qui s'y rattachent et que les subventions seront reçues.

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

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### **l) Financement public (suite)**

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

Les crédits parlementaires non utilisés à la clôture de l'exercice sont périmés.

### **m) 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.

### **n) 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.

### **o) Charges financières**

Les charges financières comprennent principalement la charge de désactualisation au titre des passifs relatifs au démantèlement et sont comptabilisées dans la performance financière de l'exercice au cours duquel elles ont été engagées.

### **p) 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.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### 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 ont été publiées mais ne sont pas encore en vigueur :

- *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 subséquemment reclassés en performance financière et ceux qui le sont lorsque des conditions spécifiques sont satisfaites. Étant donné qu'aucune composante des autres éléments du résultat global de l'ACSTA ne sera reclassée dans la performance financière, la seule incidence de cette modification sera l'identification du gain (perte) actuariel net sur les régimes à prestations définies comme élément n'étant pas susceptible d'être subséquemment reclassé en performance financière. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013.
- *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 qui devrait avoir la plus grande incidence sur les états financiers de l'ACSTA est l'utilisation du taux de rendement des obligations de sociétés de première catégorie (taux d'actualisation) pour calculer le produit des actifs des régimes au lieu du taux de rendement à long terme prévu, comme l'exige la norme existante. L'hypothèse sur le taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes ne sera plus utilisée aux fins d'évaluation des régimes à prestations définies.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### q) Normes comptables en voie d'adoption (suite)

Cette modification devrait avoir l'incidence suivante :

État du résultat global	Montants présentés	Incidence de la modification de l'IAS 19	Soldes ajustés
Exercices clos le 31 mars 2013			
Coût des avantages du personnel :			
CPE	4 791	585	5 376
CBE	1 423	173	1 596
CNP	297	36	333
CIZR	95	11	106
Services généraux	5 093	622	5 715
Performance financière	5 633	(1 427)	4 206
Autres éléments du résultat global	3 344	1 427	4 771
Total du résultat global	8 977	-	8 977

Il devrait n'y avoir aucune incidence sur l'état de la situation financière. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013.

- *L'IAS 32, Instruments financiers : Présentation*, a été modifiée pour fournir des directives supplémentaires sur les critères concernant la compensation des actifs financiers et des passifs financiers, et la présentation du montant net dans l'état de la situation financière. L'adoption de cette norme ne devrait pas avoir d'incidence sur la présentation des actifs et des passifs compensés de l'ACSTA. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2014.
- *L'IFRS 7, Instruments financiers : Informations à fournir*, a été modifiée afin d'inclure les exigences particulières en matière d'informations à fournir pour les actifs financiers et les passifs financiers qui sont compensés et présentés sous forme d'un montant net dans l'état de la situation financière. Cette modification permettra d'améliorer les informations fournies sur la compensation d'actifs et de passifs. La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 3. Résumé des principales méthodes comptables [suite]

### q) Normes comptables en voie d'adoption (suite)

- *L'IFRS 9, Instruments financiers*, a été publiée pour énoncer les exigences de classement et d'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers. Pour ce qui est des actifs financiers, l'évaluation initiale sera effectuée en fonction de la juste valeur, alors que pour les actifs financiers qui ne sont pas désignés à leur juste valeur par le biais du résultat net, certains coûts de transaction seront inclus. Les actifs financiers seront subséquemment évalués au coût amorti ou à la juste valeur. En ce qui a trait aux passifs financiers, les exigences relatives à cette norme demeurent principalement les mêmes que celles de *l'IAS 39, Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, qui sera remplacé par *l'IFRS 9*. L'incidence de l'adoption de cette norme n'a pas encore été déterminée. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2015.
- *L'IFRS 13, Évaluation de la juste valeur*, a été publiée pour regrouper toutes les directives sur l'évaluation 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. L'adoption de cette norme ne devrait pas avoir d'incidence sur l'évaluation de la juste valeur des actifs et des passifs. La norme pourrait cependant améliorer les informations fournies sur les justes valeurs. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et l'ACSTA prévoit adopter la modification à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013.



# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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
<b>31 mars 2013</b>	<b>4 251 \$</b>	<b>4 403 \$</b>
31 mars 2012	4 217	4 206

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 216 \$ (210 \$ en 2012).

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 4. Instruments financiers [suite]

### b) Risque de liquidité

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

Les fournisseurs et autres créiteurs 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	De 3 mois à moins de 6 mois	De 6 mois à 1 an	Total
<b>31 mars 2013</b>	<b>68 554 \$</b>	<b>760 \$</b>	<b>407 \$</b>	<b>69 721 \$</b>
31 mars 2012	80 332	676	2 423	<b>83 431</b>

## 5. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	<b>31 mars 2013</b>	31 mars 2012
Crédits parlementaires	<b>45 685 \$</b>	59 569 \$
TPS et TVH à recouvrer	<b>13 329</b>	16 648
TVP à recouvrer	<b>1 496</b>	1 188
Autres	<b>135</b>	84
	<b>60 645 \$</b>	<b>77 489 \$</b>

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 6. Stocks

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Pièces de rechange	16 881 \$	17 533 \$
Uniformes	587	1 062
CIZR	297	340
	17 765 \$	18 935 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 4 898 \$ (6 251 \$ en 2012) ont été passés en charges. Ce montant comprend 63 \$ (2 293 \$ en 2012) au titre de la dépréciation des stocks et 875 \$ (0 \$ en 2012) qui correspond au montant de la reprise de dépréciations antérieures, en raison de l'augmentation du coût de remplacement de certaines pièces de rechange et au changement relatif à l'utilisation prévue des certaines pièces de rechange précédemment identifiées comme désuètes.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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
<b>Coût</b>									
Solde au 1 <sup>er</sup> 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	(7 628)	(4 556)	(106)	(910)	(258)	-	-	(808)	(14 266)
Dépréciations	(4 838)	(8 936)	(4 199)	(1 423)	(3 109)	(92)	(298)	(83)	(22 978)
Matériel détenu en vue de la vente	(7 205)	-	-	-	-	-	-	-	(7 205)
Reclassements	11 189	17 244	122	140	1 953	-	722	(31 915)	(545)
Révisions des passifs relatifs au démantèlement	75	29	4	-	-	-	10	1	119
<b>Solde au 31 mars 2012</b>	<b>127 137 \$</b>	<b>658 389 \$</b>	<b>5 429 \$</b>	<b>6 511 \$</b>	<b>25 363 \$</b>	<b>637 \$</b>	<b>12 779 \$</b>	<b>10 401 \$</b>	<b>846 646 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2012	127 137 \$	658 389 \$	5 429 \$	6 511 \$	25 363 \$	637 \$	12 779 \$	10 401 \$	846 646 \$
Entrées	5 437	4 577	-	543	1 318	-	422	25 204	37 501
Sorties	(4 307)	(5 413)	(134)	(11)	(872)	(202)	-	(17)	(10 956)
Dépréciations	(6 583)	(1 413)	(83)	(1 490)	(2 691)	-	(2 753)	(61)	(15 074)
Reclassements	1 414	639	-	-	998	-	-	(3 051)	-
Révisions des passifs relatifs au démantèlement	(891)	(537)	(45)	-	-	-	(212)	(29)	(1 714)
<b>Solde au 31 mars 2013</b>	<b>122 207 \$</b>	<b>656 242 \$</b>	<b>5 167 \$</b>	<b>5 553 \$</b>	<b>24 116 \$</b>	<b>435 \$</b>	<b>10 236 \$</b>	<b>32 447 \$</b>	<b>856 403 \$</b>
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde au 1 <sup>er</sup> 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	(7 453)	(4 570)	(107)	(909)	(258)	-	-	-	(13 297)
Dépréciations	(4 240)	(7 943)	(1 022)	(1 323)	(3 108)	(83)	(298)	-	(18 017)
Matériel détenu en vue de la vente	(1 573)	-	-	-	-	-	-	-	(1 573)
Révisions des passifs relatifs au démantèlement	(2)	-	-	-	-	-	-	-	(2)
<b>Solde au 31 mars 2012</b>	<b>60 276 \$</b>	<b>456 553 \$</b>	<b>2 307 \$</b>	<b>3 885 \$</b>	<b>15 250 \$</b>	<b>557 \$</b>	<b>9 656 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>548 484 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2012	60 276 \$	456 553 \$	2 307 \$	3 885 \$	15 250 \$	557 \$	9 656 \$	- \$	548 484 \$
Amortissement	8 778	48 750	396	959	6 712	80	1 761	-	67 436
Sorties	(4 153)	(5 216)	(134)	(8)	(720)	(202)	-	-	(10 433)
Dépréciations	(6 528)	(878)	(83)	(1 450)	(2 679)	-	(2 753)	-	(14 371)
Reclassements	(8)	176	-	-	45	-	-	-	213
Révisions des passifs relatifs au démantèlement	(452)	(590)	(18)	-	-	-	(191)	-	(1 251)
<b>Solde au 31 mars 2013</b>	<b>57 913 \$</b>	<b>498 795 \$</b>	<b>2 468 \$</b>	<b>3 386 \$</b>	<b>18 608 \$</b>	<b>435 \$</b>	<b>8 473 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>590 078 \$</b>
<b>Valeurs comptables</b>									
Au 31 mars 2012	66 861 \$	201 836 \$	3 122 \$	2 626 \$	10 113 \$	80 \$	3 123 \$	10 401 \$	298 162 \$
<b>Au 31 mars 2013</b>	<b>64 294 \$</b>	<b>157 447 \$</b>	<b>2 699 \$</b>	<b>2 167 \$</b>	<b>5 508 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>1 763 \$</b>	<b>32 447 \$</b>	<b>266 325 \$</b>

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 7. Immobilisations corporelles [suite]

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 37 501 \$ (21 778 \$ en 2012), ce qui comprend une somme de 11 \$ (35 \$ en 2012) qui est attribuable aux passifs relatifs au démantèlement.

En 2011-2012, l'ACSTA a entrepris un plan décennal d'investissement en immobilisations qui est lié à la conversion de son système de CBE dans tous les grands aéroports au Canada. En conséquence, l'ACSTA prévoit que la durée d'utilité de certains appareils de CBE différera de son estimation initiale qui était de sept à dix ans. La durée d'utilité des actifs qui seront aliénés en raison de la conversion pourrait être réduite, tandis que celle des actifs qui continueront d'être utilisés après la conversion pourrait être prolongée. Autrement à ce qui est indiqué plus bas, la durée d'utilité restante précise de la plupart de ces actifs est inconnue pour le moment en raison de divers facteurs, notamment la planification détaillée et les négociations avec les autorités aéroportuaires qui se poursuivent et qui sont susceptibles d'entraîner des modifications concernant le calendrier et l'étendue des conversions. Lorsque les incertitudes entourant ces facteurs seront levées, l'ACSTA examinera les durées d'utilité restantes des actifs concernés et tous les changements apportés aux estimations seront constatés de manière prospective.

En 2012-2013, à la suite de révisions apportées au plan d'investissement en immobilisations telles que décrites plus haut, les durées d'utilité estimées de certains matériels de CBE ont été réduites en fonction de la date prévue de leur mise hors service. Le changement d'estimation comptable a été constaté prospectivement et a fait augmenter de 7 862 \$ la charge d'amortissement pour 2012-2013. L'augmentation de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par une augmentation de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2013-2014 à 2024-2025, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient diminuer d'un total de 7 862 \$.

Au 31 mars 2012, la durée d'utilité estimée 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 a été comptabilisé de façon prospective à compter du 1<sup>er</sup> avril 2012 et fait diminuer de 13 388 \$ la charge d'amortissement de 2012-2013. La diminution de la charge d'amortissement a été entièrement compensée par la diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. De 2013-2014 à 2021-2022, la charge d'amortissement et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations devraient augmenter d'un total de 13 388 \$.

Au 31 mars 2013, les engagements de l'ACSTA en ce qui concerne l'achat de matériel de contrôle et d'autres projets d'immobilisations totalisent 76 822 \$ (48 497 \$ en 2012).

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 8. Matériel détenu en vue de la vente

Le rapprochement du matériel détenu en vue de la vente se présente comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de l'exercice	540 \$	- \$
Éléments d'immobilisations corporelles reclassés	-	540
Sorties	540	-
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>- \$</b>	<b>540 \$</b>

En 2011-2012, la direction a approuvé un plan de cession de neuf véhicules de contrôle mobiles. Au 31 mars 2012, l'ACSTA n'envisageait 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 \$ a été comptabilisée en performance financière de l'exercice clos le 31 mars 2012. En 2012-2013, ces véhicules ont été vendus et leur propriété a été cédée à un tiers.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 9. Immobilisations incorporelles

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés en interne	En développement	Total
<b>Coût</b>				
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2011	4 484 \$	17 309 \$	3 346 \$	25 139 \$
Entrées	418	2 914	718	4 050
Dépréciations	(340)	(3 184)	(631)	(4 155)
Reclassements	615	2 641	(2 711)	545
<b>Solde au 31 mars 2012</b>	<b>5 177 \$</b>	<b>19 680 \$</b>	<b>722 \$</b>	<b>25 579 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2012	5 177 \$	19 680 \$	722 \$	25 579 \$
Entrées	231	1 319	237	1 787
Dépréciations	(1 598)	(2 063)	–	(3 661)
Reclassements	475	183	(658)	–
<b>Solde au 31 mars 2013</b>	<b>4 285 \$</b>	<b>19 119 \$</b>	<b>301 \$</b>	<b>23 705 \$</b>
<b>Amortissement cumulé</b>				
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2011	3 731 \$	8 559 \$	– \$	12 290 \$
Amortissement	722	4 202	–	4 924
Dépréciations	(340)	(3 184)	–	(3 524)
Reclassements	–	–	–	–
<b>Solde au 31 mars 2012</b>	<b>4 113 \$</b>	<b>9 577 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>13 690 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> avril 2012	4 113 \$	9 577 \$	– \$	13 690 \$
Amortissement	818	4 866	–	5 684
Dépréciations	(1 598)	(2 056)	–	(3 654)
Reclassements	(213)	–	–	(213)
<b>Solde au 31 mars 2013</b>	<b>3 120 \$</b>	<b>12 387 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>15 507 \$</b>
<b>Valeurs comptables</b>				
Au 31 mars 2012	1 064 \$	10 103 \$	722 \$	11 889 \$
<b>Au 31 mars 2013</b>	<b>1 165 \$</b>	<b>6 732 \$</b>	<b>301 \$</b>	<b>8 198 \$</b>

Au 31 mars 2013, 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 135 \$ (1 413 \$ en 2012).

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 9. Immobilisations incorporelles [suite]

Au cours de l'année, la direction a établi que certains frais de développement concernant des logiciels générés en interne ne procuraient plus d'avantages économiques futurs. Par conséquent, un montant de 7 \$ (631 \$ en 2012) 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 31 \$ (578 \$ en 2012) ont été passés en charges.

## 10. Provisions

Les provisions sont constituées de ce qui suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Litiges	- \$	2 203 \$
Passifs relatifs au démantèlement	-	2 304
	-	4 507
Moins la partie courante	-	(2 203)
<b>Partie non courante</b>	<b>- \$</b>	<b>2 304 \$</b>

### a) Litiges

La direction comptabilise une provision pour litiges, lorsque l'ACSTA est partie à divers litiges l'opposant à des tiers dont le dénouement pourrait entraîner le paiement de contreparties monétaires. La provision comptabilisée au 31 mars 2012 a été établie par la direction compte tenu d'évaluations juridiques, des renseignements disponibles actuellement et d'autres recours. Le montant a été classé comme courant et les flux de trésorerie futurs prévus n'ont pas été actualisés puisque la période des sorties de trésorerie associée aux litiges n'a pas pu être raisonnablement déterminée.

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

	31 mars 2013	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 203 \$	18 \$
Provision supplémentaire établie au cours de l'exercice	-	2 203
Montants encourus	(1 391)	-
Provision reprise au cours de l'exercice	(812)	(18)
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>- \$</b>	<b>2 203 \$</b>



# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 10. Provisions [suite]

### b) Passifs relatifs au démantèlement

En 2012-2013, l'ACSTA a déterminé qu'une sortie de ressources économiques liées au coût associé aux contrats de location et à l'enlèvement de matières dangereuses de ses systèmes de détection des explosifs n'était plus probable. Par conséquent, la provision pour passifs relatifs au démantèlement a été reprise et aucune provision n'a été comptabilisée au 31 mars 2013. Ce changement d'estimation comptable a entraîné une diminution de la provision pour passifs relatifs au démantèlement de 2 323 \$, une diminution du coût des immobilisations corporelles de 1 698 \$, une diminution de l'amortissement cumulé des immobilisations corporelles de 1 251 \$ et un gain sur la reprise des passifs relatifs au démantèlement de 1 876 \$. Au cours de la période de 2013-2014 à 2023-2024, l'amortissement et les charges financières devraient diminuer respectivement de 447 \$ et 209 \$.

Pour ce qui est de la provision pour passifs relatifs au démantèlement au 31 mars 2012, le montant non actualisé des flux de trésorerie estimés nécessaires au règlement des passifs relatifs au démantèlement s'établissait à 2 543 \$. 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 %.

Le rapprochement des passifs relatifs au démantèlement se présente comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Solde à l'ouverture de l'exercice	2 304 \$	2 174 \$
Révision des estimations	(16)	121
Reprise sur provision	(2 323)	-
Règlements relatifs aux sorties d'immobilisations corporelles au cours de l'exercice	(6)	(76)
Augmentation due à la désactualisation	30	50
Provision additionnelle pour immobilisations acquises au cours de l'exercice	11	35
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>- \$</b>	<b>2 304 \$</b>

### c) Contrats déficitaires

Aucun contrat déficitaire n'a été recensé au 31 mars 2013 et au 31 mars 2012.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 11. Financement public différé

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

	31 mars 2013	31 mars 2012
<b>Financement public différé lié aux charges opérationnelles</b>		
Solde à l'ouverture de l'exercice	23 100 \$	25 140 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges opérationnelles	473 287	486 431
Crédits parlementaires comptabilisés en tant que financement public pour les charges opérationnelles de l'exercice	(475 945)	(488 471)
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>20 442</b>	<b>23 100</b>
<b>Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations</b>		
Solde à l'ouverture de l'exercice	310 120 \$	382 911 \$
Crédits parlementaires utilisés pour les dépenses en immobilisations	38 398	23 138
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	(73 995)	(95 929)
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>274 523</b>	<b>310 120</b>
<b>Total du financement public différé à la clôture</b>	<b>294 965 \$</b>	<b>333 220 \$</b>

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel

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

### a) Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

Le rapprochement entre les actifs des régimes à prestations définies, les obligations des régimes à prestations définies et l'excédent (le déficit) des régimes à prestations définies rapproché aux montants comptabilisés dans l'état de la situation financière se présente comme suit :

	RRE		RRS		ARPD	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<b>Juste valeur des actifs des régimes</b>						
Solde à l'ouverture de l'exercice	73 636 \$	64 806 \$	3 815 \$	3 304 \$	- \$	- \$
Rendement attendu des actifs	4 668	4 476	119	113	-	-
Gains (pertes) actuariels	3 218	(4 174)	87	(167)	-	-
Cotisations de l'ACSTA	14 679	8 264	465	607	125	118
Cotisations des participants aux régimes	2 370	2 445	1	4	-	-
Prestations payées et transférées	(4 381)	(2 181)	(62)	(46)	(125)	(118)
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>94 190 \$</b>	<b>73 636 \$</b>	<b>4 425 \$</b>	<b>3 815 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies</b>						
Solde à l'ouverture de l'exercice	85 671 \$	53 936 \$	3 608 \$	2 370 \$	12 272 \$	7 483 \$
Cotisations des participants aux régimes	2 370	2 445	1	4	-	-
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 463	4 885	192	143	1 685	1 079
Coût financier	4 350	3 605	170	150	626	510
Prestations payées et transférées	(4 381)	(2 181)	(62)	(46)	(125)	(118)
Pertes (gains) actuarielles	56	23 011	(95)	987	-	3 318
<b>Solde à la clôture de l'exercice</b>	<b>97 529 \$</b>	<b>85 671 \$</b>	<b>3 814 \$</b>	<b>3 608 \$</b>	<b>14 458 \$</b>	<b>12 272 \$</b>
<b>Situation de capitalisation – excédent (déficit)</b>	<b>(3 339) \$</b>	<b>(12 035) \$</b>	<b>611 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>(14 458) \$</b>	<b>(12 272) \$</b>

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel [suite]

### a) Actifs et passifs au titre des avantages du personnel (suite)

	31 mars 2013	31 mars 2012
<b>Actifs des régimes à la clôture de l'exercice</b>		
RRS	611 \$	207 \$
<b>Passifs des régimes à la clôture de l'exercice</b>		
RRE	(3 339)	(12 035)
ARPD	(14 458)	(12 272)
	(17 797)	(24 307)
<b>Avantages du personnel – passifs nets à la clôture de l'exercice</b>	<b>(17 186) \$</b>	<b>(24 100) \$</b>

### b) Coûts des avantages du personnel

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

	RRE		RRS		ARPD	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<b>Coût net des avantages du personnel comptabilisés</b>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 463 \$	4 855 \$	192 \$	143 \$	1 685 \$	1 079 \$
Coût financier	4 350	3 605	170	150	626	510
Rendement attendu des actifs des régimes	(4 668)	(4 476)	(119)	(113)	-	-
<b>Coût net des avantages du personnel</b>	<b>9 145 \$</b>	<b>3 984 \$</b>	<b>243 \$</b>	<b>180 \$</b>	<b>2 311 \$</b>	<b>1 589 \$</b>
<b>Gains et pertes actuariels comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>						
Montant cumulé à l'ouverture de l'exercice	29 912 \$	2 727 \$	1 430 \$	276 \$	4 763 \$	1 445 \$
Montant comptabilisé au cours de l'exercice	(3 162)	27 185	(182)	1 154	-	3 318
<b>Montant cumulé à la clôture de l'exercice</b>	<b>26 750 \$</b>	<b>29 912 \$</b>	<b>1 248 \$</b>	<b>1 430 \$</b>	<b>4 763 \$</b>	<b>4 763 \$</b>

Le coût net des avantages du personnel est comptabilisé en tant que frais relatifs aux employés à la note 13 et alloué parmi les charges relatives aux programmes dans l'État du résultat global.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel [suite]

### b) Coûts des avantages du personnel (suite)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2013, le rendement réel des actifs des régimes s'établit à 8 092 \$ (248 \$ en 2012).

L'ACSTA estime que les sorties de trésorerie destinées à ses régimes d'avantages postérieurs à l'emploi pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014 totaliseront 9 956 \$.

### c) Répartition des actifs des régimes

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

	31 mars 2013	31 mars 2012
Titres de capitaux propres	64 %	64 %
Titres d'emprunt	34 %	33 %
Compte d'impôts remboursables de l'Agence de revenu du Canada	2 %	2 %
Divers	0 %	1 %

### d) Hypothèses actuarielles

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

	RRE		RRS		ARPD	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,00 %	6,50 %	3,00 %	3,25 %	S. O.	S. O.
Taux d'actualisation pour le coût des avantages du personnel	4,50 %	6,00 %	4,50 %	6,00 %	4,50 %	6,00 %
Taux d'actualisation pour l'obligation au titre des prestations définies	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,50 %
Inflation pour le coût des avantages du personnel	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Inflation pour l'obligation au titre des prestations définies	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux de croissance de la rémunération à long terme	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel [suite]

### d) 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 douze mois à venir.

### e) Hypothèses relatives aux taux d'évolution des coûts médicaux

Les hypothèses relatives aux taux d'évolution des coûts médicaux utilisés pour déterminer les obligations de l'ACSTA sont les suivantes :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Taux d'évolution initial des coûts médicaux	7,20 %	7,60 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux	4,60 %	4,60 %
Année d'atteinte du taux ultime	2021	2021

Les hypothèses relatives aux taux d'évolution des coûts médicaux ont une incidence importante 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 :

	2013		2012	
	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
Total du coût des services rendus et du coût financier	662 \$	(477) \$	446 \$	(321) \$
Obligation au titre des prestations définies	3 670 \$	(2 691) \$	3 100 \$	(2 273) \$

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel [suite]

### f) Informations historiques

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

#### RRE :

	31 mars 2013	31 mars 2012	31 mars 2011	1 <sup>er</sup> avril 2010
Juste valeur des actifs du régime	94 190 \$	73 636 \$	64 806 \$	48 152 \$
Obligation au titre des prestations définies	97 529	85 671	53 936	42 868
<b>Situation de capitalisation - excédent (déficit)</b>	<b>(3 329) \$</b>	<b>(12 035) \$</b>	<b>10 870 \$</b>	<b>5 284 \$</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs du régime	3 218 \$	(4 174) \$	527 \$	S. O.
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux passifs du régime	56 \$	23 011 \$	3 254 \$	S. O.

#### RRS :

	31 mars 2013	31 mars 2012	31 mars 2011	1 <sup>er</sup> avril 2010
Juste valeur des actifs du régime	4 425 \$	3 815 \$	3 304 \$	2 098 \$
Obligation au titre des prestations définies	3 814	3 608	2 370	2 022
<b>Situation de capitalisation - excédent (déficit)</b>	<b>611 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>934 \$</b>	<b>76 \$</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs du régime	87 \$	(167) \$	(138) \$	S. O.
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux passifs du régime	(95) \$	987 \$	138 \$	S. O.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 12. Avantages du personnel [suite]

### f) Informations historiques (suite)

#### ARPD:

	31 mars 2013	31 mars 2012	31 mars 2011	1 <sup>er</sup> avril 2010
Juste valeur des actifs du régime	- \$	- \$	- \$	- \$
Obligation au titre des prestations définies	<b>14 458</b>	12 272	7 483	5 188
<b>Situation de capitalisation - excédent (déficit)</b>	<b>(14 458) \$</b>	<b>(12 272) \$</b>	<b>(7 483) \$</b>	<b>(5 188) \$</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs du régime	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux passifs du régime	- \$	3 318 \$	1 445 \$	S. O.

### g) Indemnités de fin de contrat de travail

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a comptabilisé des indemnités de fin de contrat de travail de 2 628 \$ (4 301 \$ en 2012).



# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 13. Charges

L'état du résultat global présente les charges opérationnelles par activité de programme.

Le tableau qui suit présente les charges opérationnelles des exercices clos le 31 mars selon leur nature :

	2013	2012
<b>Services de contrôle et autres coûts connexes</b>		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	<b>342 142</b> \$	348 884 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	<b>3 862</b>	4 974
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	<b>1 799</b>	1 884
	<b>347 803</b>	355 742
<b>Frais d'administration directs et services généraux</b>		
Frais relatifs aux employés	<b>57 793</b>	59 187
Contrats de location simple	<b>6 509</b>	6 721
Autres frais d'administration	<b>6 410</b>	6 351
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires	<b>5 192</b>	6 929
Frais de bureau et frais informatiques	<b>4 363</b>	4 195
Communication et sensibilisation du public	<b>1 077</b>	1 871
	<b>81 344</b>	85 254
<b>Amortissement</b>		
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>67 436</b>	81 619
Amortissement des immobilisations incorporelles	<b>5 684</b>	4 924
	<b>73 120</b>	86 543
<b>Exploitation et entretien du matériel</b>		
Entretien du matériel et pièces de rechange	<b>42 331</b>	43 249
CIZR	<b>812</b>	773
Formation et certification	<b>551</b>	820
	<b>43 694</b>	44 842
	<b>545 961</b> \$	<b>572 381</b> \$

Les autres frais d'administration englobent les coûts d'assurance et de réseau et téléphonie. 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.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 14. Financement public

Les crédits parlementaires approuvés sont les suivants :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Crédits parlementaires approuvés	557 001 \$	519 224 \$
Crédits parlementaires reportés sur 2013-2014	(28 005)	-
Crédits parlementaires inutilisés	(17 311)	(9 655)
<b>Total des crédits parlementaires utilisés</b>	<b>511 685 \$</b>	<b>509 569 \$</b>

Les crédits parlementaires utilisés par l'ACSTA au cours de l'exercice l'ont été comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges opérationnelles (note 11)	473 287 \$	486 431 \$
Crédits parlementaires utilisés pour financer les dépenses en immobilisations (note 11)	38 398	23 138
<b>Total des crédits parlementaires utilisés</b>	<b>511 685 \$</b>	<b>509 569 \$</b>

## 15. Engagements

### a) Contrats de location simple

L'ACSTA a conclu des contrats de location simple pour du matériel et des locaux.

Les paiements minimaux au titre des contrats de location sont les suivants :

	31 mars 2013	31 mars 2012
Moins de 1 an	7 087 \$	10 634 \$
De 1 an à moins de 5 ans	20 115	20 739
5 ans ou plus	1 923	3 923

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 15. Engagements [suite]

### a) Contrats de location simple (suite)

Le contrat de location simple le plus important de l'ACSTA est pour les locaux à bureau à l'administration centrale. Le contrat expire le 30 novembre 2017 et 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.

### 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 2013	31 mars 2012
Moins de 1 an	517 862 \$	500 055 \$
De 1 an à moins de 5 ans	1 288 360	1 654 648
5 ans ou plus	16 782	26 235

## 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 autres 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 aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent à tous les particuliers et sociétés.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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 549 940 \$ (584 400 \$ en 2012), ce qui représente les crédits parlementaires utilisés pour les charges opérationnelles et les crédits parlementaires amortis pour les dépenses en immobilisations. Les charges se rapportant à ces parties liées ont totalisé 11 461 \$ (11 919 \$ en 2012), ce qui comprend 10 112 \$ (10 165 \$ en 2012) en taxes non recouvrables payées aux fiduciaires de l'Agence du revenu du Canada.

À la clôture de l'exercice, les montants à recevoir de parties liées s'établissent à 59 073 \$ (76 301 \$ en 2012). Ils comprennent des créances de 13 329 \$ (16 648 \$ en 2012) de l'Agence du revenu du Canada au titre de taxes recouvrables payées sur les charges et des créances de 45 685 \$ (59 569 \$ en 2012) du gouvernement du Canada au titre des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice mais qui n'avaient pas été reçus à la clôture de l'exercice. À la clôture de l'exercice, les montants à payer à des parties liées s'établissent à 303 \$ (441 \$ en 2012) et les engagements non réglés envers des parties liées s'établissent à 383 \$ (1 944 \$ en 2012).

### b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2013, les principaux dirigeants de l'ACSTA comprennent onze membres (onze en 2012) du Conseil d'administration et les six membres (sept en 2012) de l'équipe de la haute direction.

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

	2013	2012
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de fin de contrat de travail	2 597 \$	2 487 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	430	264
	3 027 \$	2 751 \$

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 2013 ou en 2012.

### 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, telles qu'elles sont présentées à la note 12. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours de l'exercice.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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 2013	31 mars 2012
Trésorerie	9 076 \$	5 907 \$
Clients et autres débiteurs	60 645	77 489
Fournisseurs et autres créditeurs	(69 721)	(81 228)
Partie courante des provisions	-	(2 203)
	- \$	(35) \$

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé pendant les exercices clos le 31 mars 2013 ou le 31 mars 2012. L'ACSTA n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 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 :

	2013	2012
Diminution (augmentation) des clients et autres débiteurs	<b>16 105</b> \$	(14 953) \$
Diminution des stocks	<b>1 439</b>	3 055
Diminution (augmentation) des charges payées d'avance	<b>1 488</b>	(810)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	<b>(10 113)</b>	6 916
Augmentation (diminution) de la partie courante des provisions	<b>(2 203)</b>	2 185
Diminution de la partie courante du financement public différé lié aux charges opérationnelles	<b>(2 658)</b>	(2 040)
	<b>4 058</b> \$	<b>(5 647)</b> \$

Les produits d'intérêts reçus et comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 483 \$ (559 \$ en 2012).

Les charges d'intérêts payées et passées en charges au cours de l'exercice se chiffrent à 0 \$ (12 \$ en 2012).

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 739 \$ (8 189 \$ en 2012) pour le financement public lié aux immobilisations.

La variation des stocks exclut un montant de 269 \$ (205 \$ en 2012) 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 1 394 \$ (3 794 \$ en 2012) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles.

La variation des avantages du personnel exclut un montant de 3 344 \$ au titre des gains actuariels nets de l'exercice (pertes actuarielles nettes de 31 657 \$ en 2012), qui a été comptabilisé en autres éléments du résultat global.

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a reçu des produits hors trésorerie de 879 \$ (2 636 \$ en 2012) qui sont liés à la cession d'immobilisations corporelles, sous forme de notes de crédit d'un fournisseur.

# NOTES COMPLÉ- MENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2013

## 19. Passifs éventuels

### a) Litiges

Au cours de 2012-2013, l'ACSTA a été désignée, avec le procureur général du Canada, comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts de 75 183 \$. L'ACSTA n'est pas en mesure d'estimer le montant du passif ou des dommages-intérêts à ce titre, car le processus en est aux premières étapes. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a donc été comptabilisée au cours de l'exercice considéré à ce titre. L'ACSTA ne peut pas estimer le temps qu'il faudra pour résoudre ce litige.

En 2011-2012, l'ACSTA et un de ses anciens dirigeants ont été désignés comme partie défenderesse, avec un autre défendeur, dans une action en dommages-intérêts de 1 680 \$ contre l'ACSTA et de 2 180 \$ contre l'ancien dirigeant. La direction estime qu'elle dispose d'une défense. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice considéré et de l'exercice antérieur en rapport à ce litige. 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 2010-2011, l'ACSTA a été désignée, avec le procureur général du Canada, comme partie défenderesse dans une action en dommages-intérêts. Bien qu'aucune somme n'ait été précisée dans la plainte présentée, on estime, à la lumière de la correspondance du plaignant, que les dommages-intérêts pourraient s'élever à 7 000 \$. La direction estime qu'elle dispose d'une défense. Par conséquent, aucune provision pour pertes n'a été comptabilisée au cours de l'exercice considéré ou de l'exercice 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.

### b) Coût de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent des contrats de location ainsi que de l'enlèvement de matières dangereuses de certains matériels de ses systèmes de détection des explosifs. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie d'avantages économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer, les flux de trésorerie non actualisés maximums liés à ces passifs éventuels sont estimés à 1 646 \$ qui et devraient être réglés entre 2013-2014 et 2023-24. Aucune entente ne prévoit de remboursements possibles pour compenser les passifs éventuels.