



RAPPORT ANNUEL 2024



Canada 



Reconnaissance territoriale

L'ACSTA reconnaît et affirme le lien sacré qui unit les peuples autochtones aux terres habitées par tous les Canadiens.

Elle réitère son engagement à améliorer les relations de nation à nation et à améliorer sa propre compréhension des peuples autochtones et de leurs cultures.

L'ACSTA reconnaît les territoires traditionnels, ancestraux et non cédés de toutes les Premières Nations, des Métis et des Inuits qui vivent sur cette terre.

Ce faisant, l'Administration est amenée à trouver des façons pour son organisation de contribuer à la réconciliation.



TABLE DES MATIÈRES

Survol de l'ACSTA P4

Points saillants de 2023-2024 P5

Profil de l'organisation P9

Responsabilité principale et activités obligatoires P10

Message de la présidente du Conseil d'administration P13

Message de la présidente et chef de la direction P15

Environnement opérationnel de l'ACSTA P17

Contribuer aux priorités du gouvernement du Canada P23

Soutenir nos partenaires et améliorer les relations
avec les intervenants P28

Profil de risque P30

Rendement organisationnel P33

Gouvernance de l'organisation P38

Rapport de gestion P41

États financiers P54

507

employés
de l'ACSTA

89

aéroports
désignés
(81 actifs)

95,2 %

des passagers
ont attendu moins
de 15 minutes avant
d'être contrôlés

300

voies de contrôle
préembarquement,
y compris :

13

voies réservées
aux voyageurs
vérifiés

113

points de
contrôle
préembarquement

90,8 %

des passagers ont
vécu une expérience
de contrôle positive

22

voies réservées
aux familles et aux
personnes ayant des
besoins spéciaux

8 984

agents de contrôle
contractuels

66,6

millions de passagers
contrôlés

SURVOL DE L'ACSTA



POINTS SAILLANTS DE 2023-2024

L'ACSTA a renforcé les opérations de contrôle de sûreté et a amélioré l'expérience des passagers tout en soutenant les priorités sociales, économiques et environnementales du gouvernement du Canada.

Temps d'attente réduit et service à la clientèle amélioré

- **Niveaux de service améliorés relatifs au temps d'attente** : En 2023-2024, 95,2 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes avant d'être contrôlés, surpassant le niveau de service relatif au temps d'attente pour lequel l'ACSTA a été financée, soit 85 % des passagers attendent moins de 15 minutes (85/15).

- **Nouvelles ententes sur les services de contrôle aux aéroports améliorées** : De nouveaux contrats de services de contrôle de sûreté améliorés sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2024. Ces contrats comprennent de nouvelles mesures pour améliorer l'expérience des passagers, notamment dans les domaines des langues officielles et de l'accessibilité, et renforcer la surveillance du contrôle de sûreté, y compris le service à la clientèle. Ces contrats de plusieurs milliards de dollars ont constitué une entreprise importante qui a nécessité une planification et un soutien considérables de la part de tous les secteurs de l'organisation, et cela permettra d'assurer des services de contrôle de sûreté de qualité supérieure tout en offrant un meilleur service aux voyageurs.
- **Programme des voyageurs vérifiés** : Ce programme a été lancé en mai 2023 et permet aux passagers dont les antécédents ont été vérifiés de bénéficier d'un service de contrôle de sûreté accéléré. En date d'août 2023, des voies réservées aux voyageurs vérifiés ont été mises en place aux points de contrôle intérieurs et internationaux dans les huit plus grands aéroports du Canada. À la fin du mois de novembre 2023, un essai a commencé au point de contrôle transfrontalier de l'aéroport international de Vancouver. Selon les résultats préliminaires, plus de 94 % des voyageurs vérifiés ont attendu moins de cinq minutes avant d'être contrôlés dans ces voies réservées.
- **Radioscopie à tomographie à densité (TDM) au contrôle préembarquement** : La radioscopie à tomographie à densité (TDM), qui nécessite une importante planification avec les administrations aéroportuaires, améliorera l'efficacité de la sûreté en renforçant les capacités de détection et améliorera l'expérience des passagers en réduisant, voire en éliminant, la nécessité de déposer des articles tels que les gros appareils électroniques et les liquides, aérosols et gels autorisés, sous réserve de l'approbation de Transports Canada.

L'introduction de la radioscopie à TDM aux aéroports de classe 1 et 2, y compris le remplacement des appareils de radioscopie à vue unique par des versions à vues multiples dans les aéroports de classe 3, appareils à vue, est le plus grand déploiement d'appareils de contrôle dans l'histoire de l'ACSTA. À la suite de l'acquisition des équipements en novembre 2023, l'ACSTA a installé deux appareils de radioscopie à TDM à son centre d'essai afin de réaliser d'autres études techniques pour établir la formation et les procédures avant d'introduire l'équipement de contrôle dans les aéroports.



Collaboration accrue avec les partenaires de l'aviation pour faciliter l'expérience des voyageurs

- **Collaborer avec les partenaires** : L'ACSTA collabore avec les partenaires de l'industrie pour trouver des solutions permettant d'améliorer l'expérience des voyageurs et à partager des renseignements opportuns afin d'offrir une expérience positive de bout en bout pour les passagers. L'Administration participe et collabore activement à divers forums avec des partenaires de l'industrie, notamment le Comité de rétablissement opérationnel dans les aéroports dirigé par Transports Canada et les sous-comités sur le partage des données et le renforcement de la responsabilité, ainsi qu'à des discussions sur la sûreté et l'accessibilité de l'aviation.

Nous avons collaboré avec des partenaires nationaux et internationaux, y compris la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis, en vue d'échanger des pratiques exemplaires dans plusieurs domaines tout en nous efforçant de maintenir des opérations agiles afin de répondre efficacement à l'évolution des responsabilités et des menaces. Les membres de la haute direction de l'ACSTA ont également participé à des événements internationaux, dont l'exposition Passenger Terminal, dans le but d'établir un contact avec un large éventail de partenaires de l'industrie et de découvrir des innovations futures dans le secteur.

En outre, les procédures normalisées d'exploitation de l'ACSTA, y compris le programme de formation des agents de contrôle, sont régulièrement mises à jour afin qu'elle reste en avance sur l'évolution de l'environnement du transport aérien.

Une expérience de contrôle inclusive et respectueuse pour tous les voyageurs

- **Algorithme non sexiste** : Le déploiement de ce nouvel algorithme pour tous les scanners corporels, qui a été achevé en mars 2024, permet à l'ACSTA de poursuivre ses efforts en vue d'offrir une expérience de contrôle inclusive à un public voyageur diversifié. De surcroît, il diminue le nombre de fausses alertes, ce qui réduit le nombre de passagers à fouiller manuellement.
- **Améliorer l'accessibilité pour tous les voyageurs** : L'ACSTA a mis en place des mesures afin d'améliorer l'accessibilité pour les voyageurs aériens. Dans le cadre des nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports, l'ACSTA a exigé de nouveaux postes de facilitateurs bilingues qui aident les passagers en situation de handicap et veillent à ce que tous les passagers puissent franchir les points de contrôle de sûreté avec respect et facilité. L'année 2023-2024 a également marqué une étape importante dans les efforts à long terme pour améliorer les consultations et les communications sur l'accessibilité. L'ACSTA a intégré les enseignements tirés des groupes de défense et du vécu personnel inestimable des personnes en situation de handicap dans la nouvelle formation des agents de contrôle et des superviseurs.
- **Pratiques de contrôle respectueuses** : En 2023-2024, l'ACSTA a consulté diverses organisations dans le but d'améliorer l'expérience de contrôle globale des passagers, y compris ceux qui ont des besoins différents. Par exemple, Egale a fourni des commentaires

réfléchis sur la façon d'améliorer l'expérience de contrôle pour les personnes 2ELGBTQI. De plus, l'ACSTA a consulté la World Sikh Organization afin d'approfondir ses connaissances sur l'expérience de contrôle des passagers qui portent des articles de foi et des couvre-chefs religieux. En mars 2024, 94 % des passagers ont indiqué avoir été servis dans la langue officielle de leur choix. De plus, au 31 décembre 2023, plus de 95 % des agents de contrôle et 98 % des superviseurs des entrepreneurs de contrôle avaient terminé le programme de sensibilisation aux cultures autochtones.

Amélioration du contrôle de sûreté par l'utilisation de solutions innovantes, dont des projets pilotes

- **Gestion du cycle de vie du matériel de contrôle des bagages enregistrés** : Afin de contrôler plus efficacement les bagages des passagers en augmentant la capacité de contrôle aux aéroports, l'ACSTA a acheté des appareils de radioscopie à TDM supplémentaires là où le besoin opérationnel se faisait sentir. L'ACSTA a également commencé à remplacer les appareils de radioscopie utilisés pour le contrôle des bagages enregistrés surdimensionnés dans les aéroports de classe 1 par des appareils de radioscopie à TDM afin d'améliorer l'efficacité de la sûreté.
- **Recherche et développement en cours** : L'ACSTA continue à explorer l'application de techniques analytiques avancées et de l'intelligence artificielle pour améliorer les opérations de contrôle et les programmes de formation du personnel de première ligne. L'organisation appuie également la future transition vers une approche plus automatisée de l'expérience des passagers par l'entremise de la solution de faible niveau d'intervention dans le mode aérien. Cela comprend des projets pilotes de l'industrie et l'élaboration de normes pour la vérification de l'identité numérique et le contrôle biométrique.





PROFIL DE L'ORGANISATION

Établie le 1^{er} avril 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est financée par des crédits parlementaires, et elle rend des comptes au Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

Mission

L'ACSTA a pour mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien.

Vision

La vision de l'ACSTA est d'être un chef de file mondial reconnu en matière de contrôle de sûreté dans l'aviation, et elle concrétise cette vision grâce aux facteurs suivants :

notre service : Nous utilisons des technologies innovantes et une approche agile pour maintenir le plus haut niveau de sécurité et offrir la meilleure expérience possible aux passagers. Nous offrons de la valeur à la population canadienne en utilisant nos ressources de façon optimale.

notre capital humain : Nous attirons, constituons et soutenons un effectif diversifié et engagé.

nos partenariats : Nous collaborons avec nos partenaires en vue d'atteindre des objectifs et des intérêts communs.



RESPONSABILITÉ PRINCIPALE ET ACTIVITÉS OBLIGATOIRES

Responsabilité principale

En vertu de la politique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) concernant les résultats, on demande aux sociétés d'État de se conformer à l'obligation de définir leurs responsabilités principales afin de faciliter la publication du budget principal, des budgets supplémentaires et des comptes publics. L'ACSTA a une responsabilité principale, qui est d'assurer une sûreté efficace, efficiente et uniforme dans les aéroports désignés.

Activités obligatoires

L'ACSTA a pour mandat de fournir des services de contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens désignés, et exécute ce mandat en utilisant un modèle faisant appel à des fournisseurs de services de contrôle externes. L'ACSTA, qui joue un rôle central dans le réseau de l'aviation du Canada, est responsable des quatre activités obligatoires suivantes :

Contrôle préembarquement (CPE)

Contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Contrôle de tous les bagages enregistrés (ou bagages de soute) des passagers afin de détecter des articles interdits, comme les explosifs, avant qu'ils soient chargés dans un aéronef.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Contrôle des non-passagers, tels que le personnel navigant, le personnel de piste et les fournisseurs de services, ainsi que leurs effets personnels – y compris les véhicules et leur contenu – qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

Carte d'identité pour les zones réglementées

Gestion du système qui utilise des lecteurs biométriques de l'iris et des empreintes digitales pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées de l'aéroport. L'administration aéroportuaire est l'autorité de dernière instance en matière d'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

TÉMOIGNAGE D'UN PASSAGER

Aéroport international Montréal-Trudeau

Je suis passée aux bagages hors gabarit pour y déposer ma valise et l'équipe était super! C'est agréable de voir une équipe souriante et qui fait des blagues pour mettre la personne à l'aise.



Recouvrement des coûts et autres aéroports désignés

La *Loi sur la modernisation des transports* comportait des dispositions permettant à l'ACSTA de fournir des services de contrôle supplémentaires aux aéroports désignés et non désignés, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports, pourvu que la fourniture de ces services n'entraîne pas de coûts supplémentaires. En fonction de cette autorisation, l'Administration a déjà fourni des services de contrôle supplémentaires aux aéroports dans le cadre d'ententes de services de contrôle supplémentaires et continuera à travailler avec les partenaires intéressés. En 2023-2024, aucune disposition n'a été prise pour que l'ACSTA fournisse des services sur la base du recouvrement des coûts.

Fret

Outre ses activités obligatoires, l'ACSTA a également une entente avec Transports Canada pour offrir des services de contrôle du fret aux petits aéroports, là où la capacité de contrôle existe. Ce programme, destiné à contrôler de petites quantités de fret en dehors des heures de pointe, prévoit l'utilisation des ressources, des technologies et du personnel existants.

Cadre législatif et réglementaire

La responsabilité de la sûreté de l'aviation au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes, de même qu'entre les transporteurs aériens et les administrations aéroportuaires. En tant que responsable du contrôle de la sûreté de l'aviation au Canada, l'ACSTA est réglementée par Transports Canada. Elle fonctionne dans un environnement réglementé et intégré et est soumise aux lois nationales et aux règlements internationaux, qui comprennent, entre autres, la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), Partie X, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, la *Loi sur les langues officielles* et le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne de 2012*.

En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada est responsable de l'élaboration des mesures de contrôle de la sûreté de l'aviation civile qui régissent les technologies et procédures que pourrait utiliser l'ACSTA pour remplir son mandat. Les technologies sont fondées sur les normes adoptées par des partenaires internationaux, y compris la TSA des États-Unis et la Conférence européenne de l'aviation civile. En outre, Transports Canada surveille les changements apportés par des partenaires internationaux tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale, et évalue les répercussions des règlements futurs sur le système de sûreté aérienne du Canada. Cela permet aux opérations de l'ACSTA de rester adaptables à l'évolution du paysage aérien.

Modèle de gouvernance

En 2019, le gouvernement du Canada a promulgué la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* (LCSCS), qui permet la commercialisation potentielle de l'ACSTA à une nouvelle administration de contrôle désignée (ACD). Une fois constituée, l'ACD, composée de représentants des transporteurs aériens et des aéroports, a entamé des négociations avec Transports Canada. Pendant la pandémie, les négociations ont été suspendues. En 2023-2024, Transports Canada a confirmé que les négociations avaient officiellement pris fin à ce sujet. Par conséquent, l'ACSTA reste une société d'État, qui rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

MESSAGE DE

LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Quand je repense à ma première année en tant que présidente du Conseil d'administration de l'ACSTA, je suis extrêmement fière de faire partie d'une organisation à qui on a confié un mandat aussi important qui contribue à la sécurité des voyageurs aériens. Cette année a été marquée par des efforts de collaboration, des avancées significatives et d'excellents résultats. J'ai hâte de poursuivre cette importante mission dans les années à venir.

En se fondant sur les précieuses leçons tirées de la reprise des voyages à l'été 2022, le Conseil d'administration a entrepris un grand virage vers des initiatives axées sur l'avenir, propulsé par un engagement à guider l'ACSTA vers l'excellence. Ce virage a commencé en juin 2023, lorsque le Conseil d'administration et l'équipe de direction de l'ACSTA ont entamé une série de discussions sur la planification stratégique, misant sur l'avenir pour l'ACSTA. Au cours de l'année, le Conseil d'administration a revu et amélioré ses pratiques de gouvernance et de surveillance, a écouté ses partenaires de l'industrie aéronautique, a tiré des leçons, et s'est engagé à fournir le meilleur service possible pour répondre aux divers

besoins des voyageurs. En collaboration avec l'équipe de direction de l'ACSTA, l'organisation a offert le niveau le plus élevé de contrôle de sûreté aux voyageurs aériens, tout en réalisant des progrès significatifs dans l'amélioration de l'expérience des passagers. Les temps d'attente relatifs au contrôle se sont nettement améliorés, le nouveau Programme des voyageurs vérifiés a été lancé, des technologies ont été déployées pour améliorer l'efficacité et favoriser un contrôle plus équitable pour tous les passagers, et une étroite collaboration s'est poursuivie avec les partenaires. En outre, la planification et les investissements réalisés cette année permettront d'améliorer davantage le contrôle de sûreté et l'expérience des passagers dans les prochaines années.

Le thème du rapport annuel de cette année, « Améliorer l'expérience de voyage des passagers », reflète l'engagement de l'ACSTA envers l'amélioration continue à tous les égards. En se consacrant essentiellement à sa mission en matière de contrôle de sûreté, l'ACSTA a poursuivi son objectif de fournir un excellent service à la clientèle. Cela s'est fait non seulement grâce à l'innovation et aux

investissements dans les technologies, mais aussi grâce à son travail continu en ce qui a trait à l'accessibilité, à la réconciliation, et à l'engagement indéfectible en faveur de l'inclusion et du respect de tous les voyageurs. En misant sur les progrès significatifs réalisés au cours de la dernière année, l'ACSTA poursuivra ces priorités, tout en éliminant les obstacles et en améliorant encore plus les services fournis au public voyageur. La clé de ces efforts est le dialogue avec les passagers – en les écoutant et en tenant compte de leurs expériences et de leurs besoins diversifiés en tant que voyageurs.

Les réussites de cette année témoignent des efforts concertés de l'ensemble de l'équipe de l'ACSTA et de ses partenaires, ainsi que de l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard des services de contrôle de sûreté énoncé dans le budget de 2023. Au nom de tous les membres du Conseil d'administration, je remercie la direction et le personnel de l'ACSTA, les fonctionnaires de Transports Canada, les sous-traitants et les agents de contrôle pour leur travail exceptionnel et pour tout ce qui a été accompli au cours de l'année écoulée. J'aimerais également exprimer ma

sincère gratitude à nos partenaires de l'industrie du transport aérien. Votre collaboration est essentielle à la réalisation de nos objectifs collectifs.

Enfin, j'aimerais remercier les membres du Conseil d'administration pour leur travail et leur engagement continu envers l'ACSTA. C'est un honneur de travailler à vos côtés pour veiller à ce que l'ACSTA remplisse son important mandat et ses objectifs organisationnels.

Alors que nous entamons la prochaine année, je me réjouis à l'idée d'un avenir marqué par des améliorations constantes dans l'exécution du mandat de l'ACSTA, un engagement ferme envers les priorités du gouvernement du Canada et une attention inébranlable à l'excellence du service dans tous les aéroports et pour tous les passagers.



Thao Pham

Présidente du Conseil d'administration

MESSAGE DE

LA PRÉSIDENTE ET CHEF DE LA DIRECTION



En réfléchissant à ma première année en tant que présidente et chef de la direction de l'ACSTA, je peux affirmer que suis réellement impressionnée par le professionnalisme et la résilience dont a fait preuve l'ensemble de l'organisation ainsi que par les résultats remarquables qui ont été atteints. Ces accomplissements témoignent du dévouement et du travail assidu de chacun, qu'il s'agisse de notre personnel, de notre Conseil d'administration, de nos précieux partenaires ou des agents de contrôle qui, ensemble, veillent à la sûreté du système de transport aérien du Canada.

En 2023-2024, nous avons vécu la première année complète de rétablissement opérationnel depuis le début de la pandémie. Grâce à l'ajout critique de 2 200 agents de contrôle, l'ACSTA a géré avec succès l'augmentation du nombre de passagers, ayant contrôlé 66,6 millions de passagers. Notre engagement à l'égard de l'excellence du service a permis de réduire considérablement le temps d'attente aux aéroports de classe 1 dans la mesure où, en moyenne, 95,2 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes avant d'être contrôlés. Nous avons ainsi dépassé l'objectif cible de

85 %, ce qui nous donne un bel élan pour atteindre l'objectif de 95 % en 2024-2025.

L'amélioration de l'expérience des passagers a été l'un des principaux objectifs de notre organisation et est l'une de mes priorités personnelles. Au cours de la dernière année, l'ACSTA a entrepris plusieurs initiatives destinées à faire progresser le service à la clientèle tout en améliorant l'efficacité de la sûreté. L'une des réalisations importantes à ce chapitre a été le lancement réussi du programme des voyageurs vérifiés aux points de contrôle intérieur et international dans les huit principaux aéroports du Canada. La prochaine phase du programme consiste à l'étendre aux points de contrôle transfrontalier, et un essai visant à explorer cette option a eu lieu à la fin de 2023. En outre, l'ACSTA a réalisé d'importants investissements dans la technologie de contrôle à TDM, qui, au cours des cinq prochaines années, sera déployée aux points de contrôle dans l'ensemble du pays. Cette technologie de pointe vise à moderniser nos procédures de contrôle et à révolutionner l'expérience de contrôle, et son déploiement initial devrait débiter à la moitié de 2024.

L'amélioration de l'expérience de voyage des passagers demeurera un objectif organisationnel au cours des années à venir, et j'ai hâte de pouvoir communiquer d'autres renseignements sur cette priorité à l'avenir.

Toutefois, nos efforts ne se sont pas limités à cette initiative. L'ACSTA a testé et déployé un nouvel algorithme de détection non sexiste pour les scanners corporels en place à la grandeur du pays, ce qui a fait progresser nos efforts en vue d'offrir une expérience de contrôle inclusive et équitable à tous les passagers. Nous avons également accompli des progrès à l'égard des engagements décrits dans le plan d'accessibilité triennal de l'ACSTA et des recommandations découlant de l'audit *Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap* réalisé par le Bureau du vérificateur général. En collaborant de près avec les partenaires aéroportuaires, l'ACSTA s'efforce de créer une expérience de contrôle de sûreté exempte d'obstacles qui est inclusive, respectueuse et empreinte de bienveillance et de professionnalisme – des valeurs qui me tiennent à cœur.

Un autre fait saillant de l'année dernière est l'ampleur des efforts organisationnels consacrés à la préparation et à la conclusion des nouvelles ententes sur les services de contrôle aux aéroports, ainsi que la transition vers un nouveau fournisseur de services d'entretien pour notre équipement de contrôle. Ces contrats intègrent des mesures critiques qui réaffirment notre engagement à améliorer l'efficacité opérationnelle et à rehausser l'excellence du service, ce qui devrait avoir un impact positif significatif à l'avenir.

Afin de veiller à ce que notre organisation reste bien positionnée pour l'avenir, nous avons entamé une initiative de planification stratégique pour tracer clairement la voie à suivre. De plus, au cours de la dernière année, un exercice exhaustif de planification des

effectifs a été réalisé, ce qui a donné lieu à la mise en œuvre d'un programme de gestion de la relève amélioré axé sur la continuité du plus grand atout de l'ACSTA : son effectif. L'ajout de quatre-vingt-quatre postes équivalents temps plein a été approuvé pour aider à atténuer les pressions opérationnelles. Compte tenu de la structure verticale dont dispose l'ACSTA depuis la dernière décennie, ces ajouts renforceront notre capacité à répondre aux demandes changeantes de l'industrie.

Ma première année complète à titre de chef de la direction m'a fait prendre conscience du plein potentiel de l'ACSTA, qui est dotée d'un effectif et de dirigeants dévoués qui sont déterminés à atteindre l'excellence dans tout ce qu'ils font. Je tiens à remercier sincèrement le Conseil d'administration, le Comité de la haute direction, les vaillants employés de l'ACSTA, le personnel de contrôle aux premières lignes, les fournisseurs de services de contrôle et nos importants partenaires de l'industrie de l'aviation.

Votre soutien et votre collaboration indéfectibles ont joué un rôle déterminant dans les succès que nous avons connus au cours de la dernière année. Pour ce qui est de l'avenir, je suis persuadée que l'ACSTA est bien préparée et prête à connaître d'autres réussites. Nous miserons sur nos solides assises afin de toujours garantir un niveau de sûreté supérieur et une expérience améliorée pour les passagers. C'est un honneur de diriger une équipe aussi talentueuse et dévouée et je me réjouis de notre succès continu au cours de l'année à venir.



Nada Semaan

Présidente et chef de la direction



ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL DE L'ACSTA

Trafic de passagers et opérations de contrôle

Soutenue par près de 9 000 agents de contrôle, employés dans le cadre d'ententes de service avec des fournisseurs de services de contrôle tiers, l'ACSTA a contrôlé 66,6 millions de passagers en 2023-2024, ce qui représente une augmentation de 16,6 % par rapport aux 57,1 millions de passagers contrôlés en 2022-2023 et une diminution de 2 % par rapport aux niveaux de trafic passagers d'avant la pandémie. Dans les années à venir, le nombre de passagers contrôlés devrait encore augmenter pour atteindre 73,1 millions de passagers en 2024-2025 et 78,8 millions en 2025-2026.

Ententes sur les services de contrôle aux aéroports

La planification de l'établissement des nouvelles ententes sur les services de contrôle aux aéroports a commencé en 2021-2022 afin que les nouveaux contrats soient attribués en novembre 2023. Ces nouveaux contrats ont une durée de cinq ans et peuvent être renouvelés pour deux périodes supplémentaires de cinq ans, à la discrétion de l'ACSTA. Avant de lancer un appel d'offres pour de nouveaux contrats, l'ACSTA a identifié les possibilités d'amélioration et a intégré les enseignements tirés de la pandémie, notamment en introduisant de nouvelles

mesures pour faire avancer les priorités du gouvernement du Canada dans les domaines des langues officielles, de l'accessibilité, de la diversité et de l'inclusion. Cette acquisition de plusieurs milliards de dollars était une entreprise importante qui a nécessité une planification et un soutien considérables de la part de tous les secteurs de l'organisation. L'ACSTA a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la transparence, l'ouverture, l'équité et l'optimisation des ressources, notamment en recourant aux services d'un surveillant de processus tiers pour obtenir une assurance indépendante que le processus d'acquisition relatif à la sélection des soumissionnaires retenus était conforme à la procédure décrite dans la demande de propositions. Le surveillant du processus n'a pas relevé de dérogations au processus préétabli pour l'acquisition des ententes de services de contrôle aux aéroports.

Le tableau suivant indique les fournisseurs de services de contrôle dans chaque région.

Région	Fournisseurs à compter du 1 ^{er} avril 2024
Pacifique	Paladin Airport Security Services Ltd.
Prairies	Paladin Airport Security Services Ltd.
Centre	GardaWorld Security Screening Inc.
Est	GardaWorld Security Screening Inc.

L'ACSTA a établi un comité directeur de la transition pour favoriser la mise en œuvre harmonieuse des nouvelles ententes de services. Dans l'ensemble de l'organisation, à l'administration centrale comme dans les régions, les employés ont travaillé avec diligence à élaborer des plans pour assurer la transition harmonieuse des fournisseurs dans chaque région. Ces plans de transition à plusieurs volets ciblaient l'état de préparation opérationnelle, l'orientation du personnel, la mise en œuvre des nouveaux systèmes et l'exécution, ainsi que des plans de stabilisation qui allaient au-delà de la date de début des services du 1^{er} avril 2024. En outre, l'ACSTA disposait d'une stratégie de communication globale pour faciliter la transition.

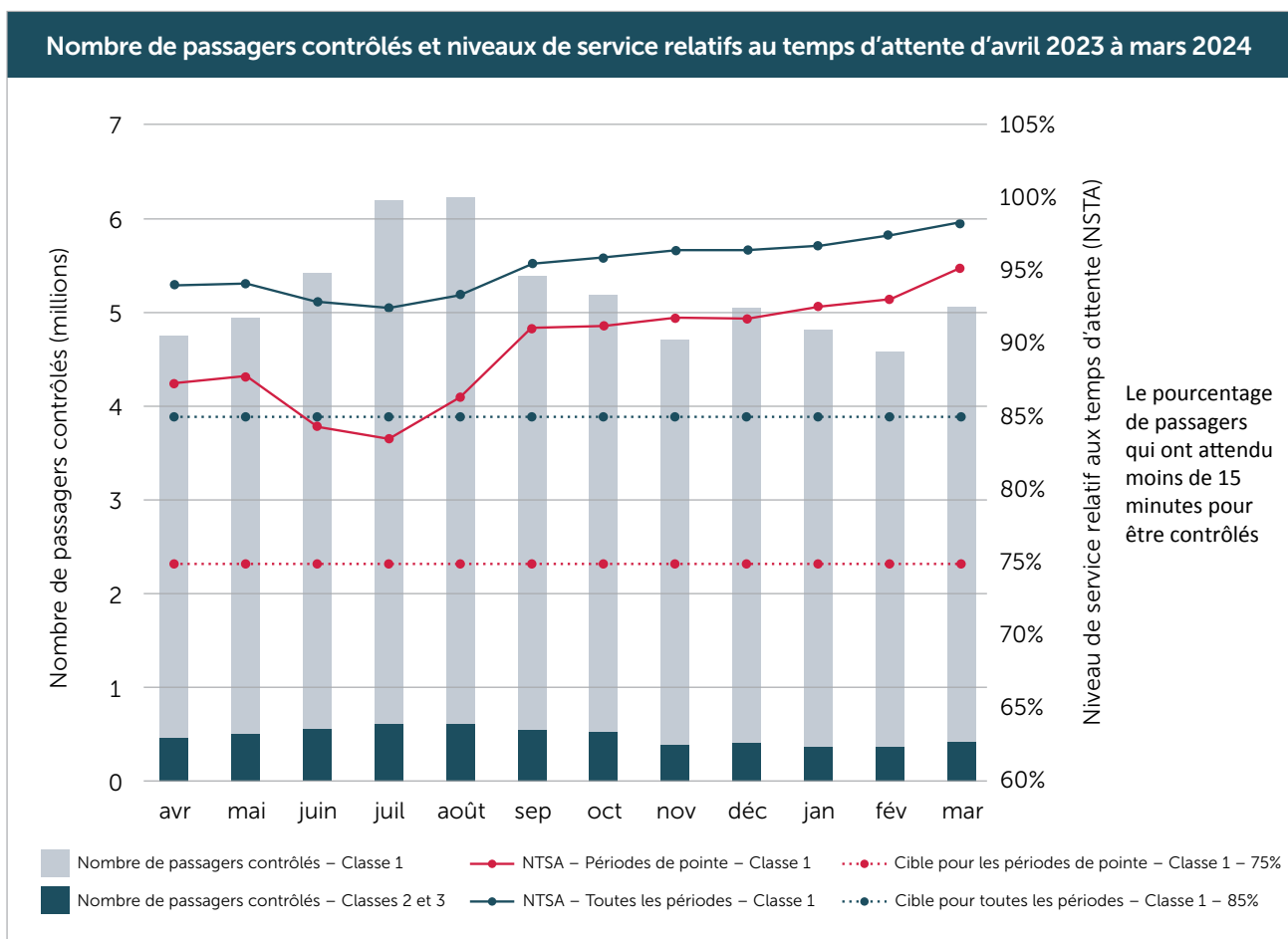


Niveaux de service relatifs au temps d'attente au contrôle préembarquement

Assurer le plus haut niveau de sûreté et la meilleure expérience possible pour les passagers est la principale priorité de l'ACSTA. Par conséquent, en 2023, l'Administration a lancé un plan visant à améliorer sa cible de niveau de service en matière de temps d'attente afin que 95 % de tous les passagers attendent moins de 15 minutes avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe 1 sur une base annuelle (95/15). L'ACSTA collabore avec le gouvernement du Canada et l'industrie pour traiter les facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur l'atteinte du niveau de service ciblé relatif au temps d'attente, notamment la situation du marché du travail, les horaires de vols des transporteurs aériens, l'exactitude et la rapidité des prévisions, l'optimisation de l'espace aux points de contrôle et les niveaux de dotation en personnel.

En 2023-2024, l'ACSTA a reçu du financement en vue d'atteindre un niveau de service cible relatif au temps d'attente selon lequel, en moyenne, 85 % des passagers attendent moins de 15 minutes avant d'être contrôlés dans les huit plus grands aéroports du Canada (85/15), ainsi que du financement en vue d'accroître le niveau de service à 95/15 à compter de 2024-2025. En 2023-2024, l'ACSTA a atteint un niveau de service relatif au temps d'attente de 95,2 % bien avant le calendrier prévu.

Le graphique suivant montre le nombre de passagers contrôlés et les niveaux de service relatifs au temps d'attente prévus pour 2023-2024 (toutes périodes confondues et aux périodes de pointe).



Remarque : On entend par périodes de pointe les périodes lorsque le volume aux points de contrôle est très élevé. Ces périodes peuvent varier d'un point de contrôle à l'autre et même au sein du même point de contrôle en raison des changements dans les variables, comme les horaires de vol. La méthodologie pour les périodes de pointe consiste à déterminer les périodes de la journée pendant lesquelles les volumes de trafic sont supérieurs à la moyenne.

Contrôle préembarquement

L'ACSTA utilise diverses technologies aux points de contrôle préembarquement, qui sont remplacées conformément à ses pratiques de gestion du cycle de vie et guidées par l'innovation. Plus précisément, le plan pluriannuel d'investissement dans les technologies de contrôle s'articule autour de trois axes principaux : l'amélioration de l'efficacité des contrôles, l'amélioration de l'expérience des passagers et la gestion du cycle de vie des anciens équipements.

Radioscopie à tomодensitométrie au contrôle préembarquement

L'une des principales initiatives du plan d'investissement dans les technologies de contrôle est le remplacement de la technologie de radioscopie de contrôle préembarquement par la tomодensitométrie (TDM) dans les aéroports de classe 1 et 2, et le remplacement des appareils de radioscopie à vue unique par des versions à vues multiples dans les aéroports de classe 3. L'introduction de la radioscopie à TDM, qui est le plus grand déploiement de nouveaux appareils de contrôle dans l'histoire de l'ACSTA, offre la possibilité de renforcer l'efficacité de la sûreté en renforçant les capacités de détection, tout en améliorant considérablement l'expérience des passagers en réduisant, voire en éliminant, la nécessité pour les passagers de déposer des articles tels que les gros appareils électroniques et les liquides, aérosols et gels autorisés, sous réserve de l'approbation de Transports Canada. À la suite de l'essai de radioscopie à TDM qui a eu lieu en 2022 à l'aéroport international d'Ottawa, l'ACSTA a suivi un processus d'acquisition en vue d'obtenir plus de 200 appareils qui s'est achevé en novembre 2023. D'autres études techniques sont en cours afin d'établir la formation et les procédures normalisées d'exploitation en vue de déployer les premiers appareils de radioscopie à TDM au contrôle préembarquement dans certains aéroports de classe 1 en 2024-2025.

Gestion du cycle de vie du scanner corporel

L'ACSTA a poursuivi son projet pluriannuel de déploiement de scanners corporels, qui consiste à remplacer l'ancien parc de scanners corporels par une nouvelle version occupant moins d'espace en mettant l'accent sur le déploiement de nouveaux appareils dans les aéroports de classe 2 qui ne disposent pas d'un tel équipement, et sur le déploiement d'appareils supplémentaires dans les aéroports de classe 1 et 2 afin d'accroître la capacité. La plus petite taille de ces appareils permettra à l'Administration de disposer d'un plus grand nombre d'appareils aux points de contrôle de sûreté où l'espace est limité. En outre, l'ACSTA a mis à jour tous ses scanners corporels avec un nouvel algorithme de détection non sexiste d'ici la fin mars 2024. Ce changement se traduit par une meilleure expérience pour les passagers et un contrôle plus efficace.



ACSTA Plus

ACSTA Plus transforme l'expérience client grâce à des innovations concrètes du processus de contrôle tout en améliorant l'efficacité de la sûreté, y compris l'amélioration considérable des capacités de traitement radioscopique, la diminution des contacts entre les agents de contrôle et les passagers au moyen de fonctions en libre-service et du contrôle à distance, ce qui minimise les interactions avec les voyageurs qui ne déclenchent pas d'alarme pendant le processus de contrôle.

Quatre-vingt-quatre voies ACSTA Plus sont actuellement déployées dans les dix-sept plus grands aéroports du Canada, ce qui signifie que plus de 60,9 % des voyageurs seront contrôlés à l'aide de la technologie ACSTA Plus en 2023-2024. L'ACSTA travaille avec les administrations aéroportuaires afin de cerner des possibilités de déployer des voies ACSTA Plus supplémentaires.

Avec le déploiement de nouveaux appareils de radioscopie à TDM aux points de contrôle préembarquement, l'organisation a mis au point des voies ACSTA Plus courtes et moyennes. Ces voies modifiées seront utiles dans les aéroports où l'espace physique est limité. Ces voies ACSTA Plus modifiées permettront aux personnes voyageant à partir d'aéroports plus petits de profiter d'une expérience de voyage améliorée.

Programme des voyageurs vérifiés

En mai 2023, le ministre des Transports a annoncé la création du nouveau programme des voyageurs vérifiés. Ce programme améliore l'expérience des voyageurs en fournissant des voies de contrôle réservées aux voyageurs dont les antécédents ont fait l'objet d'une vérification approfondie et qui sont munis d'une carte d'identité spéciale avec photo. Ces voyageurs incluent les membres de NEXUS et de Global Entry, le personnel navigant, les employés des aéroports qui ont une carte d'identité pour les zones réglementées, les membres des Forces armées et les réservistes, et les policiers.

À certains points de contrôle de sûreté, les voyageurs admissibles peuvent conserver les liquides, aérosols, gels et gros appareils électroniques autorisés dans leurs bagages de cabine, réduisant ainsi le temps nécessaire au retrait de ces effets et à leur remise en place.

En date d'août 2023, des voies réservées aux voyageurs vérifiés ont été mises en place aux points de contrôle intérieurs et internationaux dans les huit plus grands aéroports du Canada. À la fin du mois de novembre 2023, un essai a commencé au point de contrôle transfrontalier de l'aéroport international de Vancouver.

Les résultats préliminaires en lien avec le niveau de service relatif au temps d'attente entre le T2 et le T4 2023-2024 démontrent une amélioration considérable du temps d'attente aux voies réservées aux voyageurs vérifiés. Plus précisément, plus de 94 % des voyageurs vérifiés ont attendu moins de cinq minutes avant d'être contrôlés, alors que près de 69 % des passagers empruntant



TÉMOIGNAGE D'UN PASSAGER

Aéroport international Pearson de Toronto

Ce matin, j'ai adoré mon expérience dans la voie de contrôle intérieur réservée aux voyageurs vérifiés à l'aérogare 3!



la voie régulière aux mêmes aéroports ont attendu moins de cinq minutes avant d'être contrôlés. Bien que la mise en œuvre du programme soit encore aux premières étapes, l'ACSTA est encouragée par ces résultats et suivra les progrès de ce nouveau programme en collaboration avec Transports Canada et les administrations aéroportuaires.

Contrôle des non-passagers

En janvier 2024, Transports Canada a confirmé ses futures exigences à l'égard du programme de contrôle des non-passagers, ce qui donnera lieu à la mise en œuvre de nouvelles normes de contrôle d'ici janvier 2025. En outre, l'ACSTA étudie l'utilisation de l'intelligence artificielle pour améliorer ses activités de surveillance aux points de contrôle des véhicules des non-passagers étant donné la distance qui les sépare des aérogares. À l'aéroport international de Calgary, l'ACSTA a testé un prototype interne capable de détecter les anomalies de contrôle, lequel permettra aux agents de rendement d'améliorer et de cibler leur surveillance. Des recherches supplémentaires seront menées pour évaluer comment le prototype peut renforcer la capacité de surveillance de l'organisation pour l'ensemble des programmes de contrôle obligatoires.

Programme de cartes d'identité pour les zones réglementées

Le programme de cartes d'identité pour les zones réglementées de l'ACSTA permet aux administrations aéroportuaires de garder le contrôle des zones réglementées des aéroports. Ce système emploie des lecteurs biométriques pour identifier les personnes autorisées à entrer dans des zones réglementées. En 2023-2024, le projet de lecteurs biométriques du programme de cartes d'identité pour les zones réglementées a été achevé, remplaçant ainsi les anciens lecteurs biométriques par de nouveaux dispositifs biométriques à double emploi (pour empreintes digitales ou iris). Le nouvel appareil offre une fonctionnalité accrue pour vérifier l'identité des non-passagers dans un plus large éventail d'environnements opérationnels, conformément à l'augmentation des exigences relatives au programme de cartes d'identité pour les zones réglementées en dehors des aérogares.

Investir dans les employés de l'ACSTA

L'ACSTA donne la priorité à l'amélioration continue de ses pratiques et programmes en matière de ressources humaines, et s'est lancée dans un exercice de planification des effectifs afin de déterminer et de hiérarchiser les besoins en ressources. Cet exercice lui a permis de répondre aux problèmes de capacité et aux besoins en ressources, ainsi qu'aux attentes du gouvernement du Canada, des partenaires de l'industrie et des passagers. Les avantages sociaux ont également été améliorés, notamment la couverture liée aux services de santé mentale. De plus, l'ACSTA a mis en place un nouveau programme de gestion de la relève afin de réduire le risque de vacance prolongée de postes essentiels et d'améliorer le recrutement et le maintien en poste. En outre, on a reconfiguré l'espace de travail de son administration centrale, répondant aux besoins évolutifs d'une main-d'œuvre hybride avec des postes de travail réaménagés et de nombreux nouveaux espaces de collaboration dans un espace loué réduit de 33 %.



CONTRIBUER AUX PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Culture de la diversité, de l'équité et de l'inclusion

L'ACSTA fait la promotion d'une culture de la diversité, de l'équité et de l'inclusion dans ses opérations de contrôle de sûreté et au sein de son effectif d'agents de contrôle et de son propre personnel. L'organisation a entrepris une série d'initiatives pour améliorer et promouvoir ces valeurs. De surcroît, l'ACSTA concentre ses efforts pour veiller à ce que les technologies et procédures de contrôle respectent la population diverse du Canada, dans la mesure permise par le cadre réglementaire. Il est primordial que tous les passagers soient contrôlés de manière inclusive et respectueuse, ce qui comprend de solliciter les commentaires d'un vaste éventail de partenaires sur les processus de contrôle.

L'inclusion et la diversité sont les valeurs fondamentales qui sous-tendent le travail de l'ACSTA en faveur d'une plus grande équité en matière d'emploi. Un élément important de la stratégie en matière de ressources humaines consiste à promouvoir des comportements respectueux et inclusifs dans l'ensemble de ses lieux de travail, en veillant à ce que des politiques et des pratiques

soient en place pour répondre aux besoins de son personnel. Le Réseau pour la diversité et l'inclusion (RDI) de l'ACSTA est l'un de ces forums. Le RDI échange régulièrement avec des employés, notamment en mettant l'accent sur divers événements culturels et religieux, cerne d'éventuels obstacles à l'équité en matière d'emploi, fournit au personnel des séances et des trousseaux d'outils de gestion de carrière, et offre une panoplie d'initiatives et de séances de formation en matière de diversité et d'inclusion.

Contribuer à l'accessibilité du transport aérien

La *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur en 2019. Depuis, l'Office des transports du Canada a publié un règlement qui impose des normes plus strictes en matière d'accessibilité dans le secteur des transports. L'ACSTA a demandé à l'OTC de veiller au respect du règlement et a travaillé avec des partenaires de l'industrie de l'aviation pour améliorer l'expérience de bout en bout des personnes en situation de handicap. L'Administration continue de mener à bien les initiatives décrites dans son plan d'accessibilité triennal, ainsi que les plans d'action résultant du rapport intitulé *Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap* réalisé par le Bureau du vérificateur général.

En décembre 2023, l'ACSTA a publié son rapport d'étape annuel du plan d'accessibilité, qui a fourni à la population canadienne une mise à jour sur les mesures du plan d'action, notamment :

- l'introduction d'un nouveau rôle de facilitateur bilingue dans les plus grands aéroports du Canada pour aider les passagers qui pourraient avoir besoin d'une aide supplémentaire;
- l'intégration de la rétroaction des groupes de défense des droits et des personnes handicapées dans les modules de formation sur l'accessibilité du processus de contrôle.

L'organisation a également amorcé un processus de consultation et de rétroaction pour le rapport d'étape en offrant aux organismes de défense, aux agents de contrôle et à son personnel l'occasion de contribuer à l'avenir et aux activités accessibles de l'Administration. Elle s'est engagée à faire en sorte que la participation continue de la communauté de l'accessibilité reste une priorité.

TÉMOIGNAGE D'UN PASSAGER

Aéroport international de Calgary

Je tenais à souligner à quel point vos employés sont gentils à l'aéroport de Calgary. Je suis persuadé qu'ils ne l'entendent pas assez souvent. Ils étaient amicaux, professionnels et prévenants. Ils ont été formidables avec ma famille. Ils ont été exceptionnels. Merci.





À cette fin, l'ACSTA a accordé la priorité à la participation à des forums qui examinent l'expérience de bout en bout des personnes handicapées, notamment en soutenant la recherche de l'Université Laval sur les voyages accessibles. En outre, l'Administration s'est dotée d'un groupe de travail chargé de mesurer les progrès accomplis en matière d'accessibilité et d'exigences réglementaires fédérales, ce qui complète les efforts déployés par l'organisation pour cerner, limiter et supprimer les obstacles inhérents pour les passagers, les non-passagers, les agents de contrôle et son personnel en situation de handicap.

En outre, en janvier 2024, la présidente et chef de la direction et la vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers de l'ACSTA ont rencontré la dirigeante principale de l'accessibilité (DPA) du gouvernement du Canada pour discuter de l'engagement à améliorer l'accessibilité de ses services de contrôle de sûreté pour les personnes en situation de handicap et celles qui pourraient avoir besoin d'une assistance supplémentaire. De plus, la direction de l'ACSTA et la DPA ont discuté d'initiatives visant à améliorer l'accessibilité pour les passagers et les employés.

Relations et réconciliation avec les Autochtones

Après avoir mobilisé les Aînés autochtones pendant plusieurs années et collaboré avec des entrepreneurs autochtones, l'ACSTA a lancé un programme de formation de sensibilisation à la culture autochtone. Ce programme fournit un contexte pour le contrôle des peuples autochtones et de leurs effets personnels ainsi que des consignes sur les pratiques respectueuses et sensibles à adopter. L'ACSTA a entrepris cette initiative dans le cadre plus général de la réconciliation, qui répond à l'appel à l'action 57 de la Commission de vérité et réconciliation, selon lequel le gouvernement du Canada sensibilise les fonctionnaires à l'histoire et à la réalité des peuples autochtones. En date du 31 décembre 2023, plus de 95 % des agents de contrôle et 98 % des superviseurs des fournisseurs de services de contrôle avaient achevé les modules électroniques, ce qui représente plus de 7 500 employés des fournisseurs de services de contrôle. En outre, 94 % des employés de l'ACSTA, y compris la haute direction et le Conseil d'administration, ont suivi la formation en personne. Ce programme de formation a permis de modifier les procédures de contrôle de l'ACSTA applicables aux objets sacrés et spirituels, et a fait en sorte que les agents de contrôle, les superviseurs et le personnel de l'Administration soient plus sensibilisés à la culture autochtone.

Soutenir la diversité et l'inclusion grâce à l'Analyse comparative entre les sexes Plus

L'ACSTA intègre les principes de l'analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus) à ses processus décisionnels, à ses pratiques d'embauche et de recrutement ainsi qu'à ses procédures de contrôle opérationnelles. Les progrès de l'organisation à l'égard de la mise en place d'un milieu inclusif et respectueux exempt d'obstacles seront mesurés par rapport à son plan d'action pour l'ACS Plus. Tous les membres de la haute direction et les directeurs ont suivi une formation obligatoire pour mieux comprendre les concepts clés de l'ACS Plus, et cette formation a été mise à la disposition de tous les employés. En outre, l'ACSTA a formalisé un processus pour s'assurer que tous les projets d'envergure sont examinés dans l'optique de l'ACS Plus.

Divulgations liées au climat

Afin d'appuyer les objectifs du gouvernement du Canada énoncés dans le budget de 2021, l'ACSTA se prépare à l'adoption des normes du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques en 2024-2025. Conformément à la feuille de route d'adoption relative au Groupe de travail de l'ACSTA, l'organisation a réalisé une analyse de scénarios climatiques qui s'est appuyée sur les résultats de l'évaluation des risques et possibilités liés au climat de l'exercice précédent. En superposant des risques et des possibilités sélectionnés à des scénarios de changements climatiques et à des horizons futurs, l'ACSTA était bien placée pour élaborer une stratégie climatique préliminaire et des objectifs axés sur la réduction des émissions. Les premières divulgations de l'Administration conformes au Groupe de travail seront incluses dans le Rapport annuel de 2025.

Objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD des Nations Unies)

En septembre 2015, lors de l'Assemblée générale des Nations Unies, le Canada a adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030. L'ACSTA a lancé un certain nombre d'initiatives qui s'alignent sur les ODD des Nations Unies, notamment son plan d'action et son plan d'accessibilité en lien avec l'Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus), ainsi que sa mise en œuvre du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques. En outre, l'Administration a entrepris un exercice de mise en correspondance des initiatives existantes avec les ODD des Nations Unies.

Langues officielles et exigences de la Loi sur les langues officielles

En vertu de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*, l'ACSTA doit fournir au public voyageur des services de contrôle dans les deux langues officielles dans les aéroports où transitent un million de passagers ou plus par an, et dans les aéroports où il y a une demande importante de services dans la langue officielle minoritaire. Dans un esprit d'amélioration continue, l'ACSTA interroge des passagers sur une base trimestrielle afin de vérifier s'ils ont été servis dans la langue officielle de leur choix. En mars 2024, 94 % des répondants avaient indiqué qu'ils étaient servis dans la langue officielle de leur choix.

Afin de veiller à ce que l'approche soit collaborative, la championne des langues officielles de l'ACSTA préside le Comité consultatif des langues officielles, composé d'employés représentant les diverses directions générales et régions, pour que les représentants fournissent des conseils et un appui au secrétariat des langues officielles de l'organisation.

Par souci d'orienter sa conformité à ses obligations en matière de langues officielles et en raison de son engagement à progresser dans les dossiers liés aux langues officielles, l'ACSTA maintient un plan d'action pour les langues officielles, dont la dernière mise à jour a été effectuée à la fin de 2022-2023 afin de refléter le paysage actuel. En outre, grâce aux nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports, l'Administration renforcera ses capacités de suivi du rendement des fournisseurs de services de contrôle en ce qui concerne la réalisation des opérations de contrôle de sûreté dans les deux langues officielles, conformément aux exigences. Les nouveaux postes de facilitateurs bilingues permettront de servir les passagers qui ont besoin d'une aide supplémentaire pour franchir les points de contrôle, notamment en français et en anglais.

Ouverture et transparence

L'ACSTA vise à incorporer les obligations légales découlant de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* ainsi que les dix principes du Code modèle de l'Association canadienne de normalisation dans tous les programmes et toutes les activités qu'elle met sur pied. L'Administration est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et elle s'efforce de respecter l'intention de ces lois et de satisfaire à leurs exigences. En outre, l'ACSTA reste engagée à respecter des normes élevées d'ouverture et de transparence en se conformant aux obligations découlant de la *Loi sur l'accès à l'information*, de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et des directives connexes du Conseil du Trésor du Canada. De plus, elle publie ses temps d'attente et ses volumes de trafic, publie des bulletins importants et met en ligne des documents d'information.

En 2023-2024, l'ACSTA a encore amélioré ses échanges de données. En collaboration avec l'ACSTA, Statistique Canada a lancé une édition mensuelle du rapport « Nombre de passagers ayant fait l'objet d'un contrôle dans les aéroports canadiens » en novembre 2023; ces rapports mensuels utilisent les données de l'Administration pour générer une analyse des tendances et des changements en aviation, fournissant ainsi aux Canadiens des renseignements accessibles. L'ACSTA effectue également des enquêtes trimestrielles et héberge un site Web qui comprend des mécanismes de demande de renseignements et de rétroaction. Elle tient des réunions publiques annuelles, et ses résumés du plan d'entreprise de même que ses rapports annuels sont déposés au Parlement et publiés sur son site Web.

TÉMOIGNAGE D'UN PASSAGER

Aéroport international Billy Bishop du centre-ville de Toronto

Souligner les bons coups quand ils passent. J'ai eu un service en français impeccable ce matin à Aéroport de Toronto Billy Bishop.





SOUTENIR NOS PARTENAIRES ET AMÉLIORER LES RELATIONS AVEC LES INTERVENANTS

La sûreté est une responsabilité partagée dans l'industrie de l'aviation canadienne. L'ACSTA travaille avec les transporteurs aériens, les administrations aéroportuaires et ses fournisseurs de services de contrôle tiers en mettant l'accent sur l'amélioration de l'expérience des passagers. En outre, l'organisation collabore avec plusieurs ministères et organismes du gouvernement du Canada, notamment avec son organisme de réglementation, Transports Canada, l'Office des transports du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité.

L'ACSTA collabore avec plusieurs partenaires internationaux pour partager les résultats des essais, les enseignements tirés et les pratiques exemplaires afin de favoriser l'amélioration continue. Ces partenaires sont, entre autres, la Transportation Security Administration des États-Unis, l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Conférence européenne de l'aviation civile, d'autres organisations étrangères de contrôle aéroportuaire et l'Association du transport aérien international. La mobilisation de partenaires nationaux et internationaux a fourni à l'ACSTA une autre occasion de mieux comprendre la nature dynamique de l'écosystème de l'aviation et de s'y adapter. Cette meilleure compréhension des changements en cours se reflète également dans les mises à jour régulières des procédures normalisées d'exploitation de l'ACSTA, y compris le programme de formation des agents de contrôle.

Pour renforcer davantage les échanges avec le gouvernement du Canada, des réunions ont eu lieu régulièrement entre la haute direction de l'ACSTA et les hauts fonctionnaires de Transports Canada pour discuter de sujets clés concernant les questions réglementaires et opérationnelles. En ce qui concerne le soutien à l'industrie de l'aviation, tout au long de l'année, l'ACSTA a déployé des efforts concertés pour consolider sa collaboration avec ses partenaires. La haute direction de l'Administration a contribué à une multitude de projets déployés par l'industrie et par Transports Canada pour soutenir le secteur de l'aviation, notamment le Comité de

rétablissement opérationnel dans les aéroports. Tout au long de 2023-2024, des représentants de l'ACSTA ont collaboré avec les administrations aéroportuaires sur l'acquisition, la planification et la mise en œuvre de nouveaux appareils de contrôle, notamment l'introduction de la radioscopie à TDM au contrôle préembarquement, la gestion du cycle de vie des scanners corporels, le déploiement du système de désinfection par rayon UV-C pour un meilleur nettoyage des bacs et le déploiement réussi de l'algorithme non sexiste pour les scanners corporels.

Répercussions des normes internationales sur les opérations de l'ACSTA

En 2020, l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté une norme de contrôle modifiée pour les non-passagers. En collaboration avec Transports Canada, l'ACSTA a procédé à des essais de procédures de contrôle à 100 % des non-passagers afin d'évaluer la faisabilité, l'efficacité et d'autres considérations opérationnelles. Les conclusions des essais ont été partagées avec Transports Canada pour orienter les futures décisions politiques. D'ici janvier 2025, l'ACSTA mettra en œuvre les modifications apportées au contrôle des non-passagers conformément aux changements apportés à la réglementation sur le contrôle des non-passagers de Transports Canada.

Harmonisation permanente avec les principaux partenaires internationaux

Dans le cadre du *Plan d'action Par-delà la frontière*, le Canada et les États-Unis ont signé un protocole d'entente visant à harmoniser les procédures de contrôle dans les aéroports offrant le service de prédédouanement de la United States Customs and Border Protection. La progression de l'harmonisation fera en sorte que les opérations de contrôle des deux pays offrent un niveau de sûreté comparable. Au-delà des efforts en cours pour harmoniser les pratiques de contrôle avec les États-Unis, l'ACSTA soutient les efforts fédéraux visant à renforcer l'efficacité de la sûreté et à garantir une expérience positive pour les passagers.

L'une de ces initiatives fédérales est la solution de faible niveau d'intervention dans le mode aérien. Tout au long de l'année 2023-2024, l'ACSTA a participé à des réunions dirigées par Transports Canada avec de multiples partenaires de l'industrie afin d'élaborer un plan pour des essais de validation de principe utilisant la reconnaissance faciale à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport international Pearson de Toronto.

Achevée au début de l'année 2024, l'analyse comparative internationale de Transports Canada portait sur les façons dont les contrôles de sûreté dans les aéroports canadiens étaient comparables à ceux d'autres instances dans le but d'améliorer le mouvement des passagers aux points de contrôle. Transports Canada a collaboré avec l'aéroport international Londres Heathrow et l'aéroport international d'Amsterdam-Schiphol afin d'échanger des mesures de rendement. Les résultats ont indiqué que l'ACSTA était très efficace compte tenu de l'espace physique dans lequel l'organisation opère.

TÉMOIGNAGE D'UN PASSAGER

Aéroport de Charlottetown

Notre processus d'enregistrement et de contrôle de sûreté à l'aéroport de l'Île-du-Prince-Édouard s'est très bien passé! Tout le personnel était très amical et serviable, et tout s'est déroulé sans encombre.





PROFIL DE RISQUE

La gestion des risques est intégrée dans la prise de décisions stratégique et l'affectation des ressources de l'ACSTA, ce qui permet à l'organisation de prendre des décisions éclairées au chapitre de l'organisation et des opérations. L'ACSTA reconnaît le principe du risque/bénéfice et gère ses risques en sachant :

- qu'il est impossible d'éliminer entièrement les risques;
- que l'aversion aux risques n'est pas la même chose que la gestion des risques;
- que l'acceptation des risques peut conduire à des résultats positifs pour l'organisation.

L'attitude générale de l'ACSTA à l'égard du risque peut être décrite comme étant à la fois conservatrice et souple.

Conservatrice

En général, l'organisation concentre davantage ses efforts sur la gestion active des risques classés « moyen », « moyen-élevé » et « élevé » et l'acceptation des risques faibles.

Souple

L'environnement de l'ACSTA est très dynamique et influencé par deux partenaires clés, à savoir Transports Canada et, plus largement, le gouvernement du Canada. Du point de vue de la gestion des risques, la nature unique du contexte de l'ACSTA nécessite une certaine souplesse et une certaine discrétion dans l'application d'une attitude à l'égard des risques.

L'ACSTA évalue, gère et atténue activement les risques suivants.

Risque lié aux services obligatoires

Capacités de détection et maintien de la garde et la surveillance des points de contrôle

En raison de la nature évolutive des menaces qui pèsent sur la sûreté du transport aérien, il existe un risque que l'ACSTA ne dispose pas de la technologie, des informations sur les menaces et les risques, des processus ou de la capacité humaine pour détecter tous les éléments menaçants présentant un risque élevé ou les menaces nouvelles et émergentes, et pour empêcher les contournements du contrôle aux points de contrôle opérationnels. Cela pourrait avoir des conséquences importantes pour le public et le réseau de l'aviation civile. L'ACSTA adapte continuellement ses stratégies et ses efforts d'atténuation des risques afin de gérer l'évolution des risques pour la sûreté aérienne et leurs répercussions possibles sur les opérations obligatoires.

Risque lié à la capacité

Suffisance du financement public

Il y a un risque que l'enveloppe de financement de l'ACSTA soit insuffisante en raison de l'augmentation des coûts, de nouvelles exigences ou d'initiatives de réduction des coûts du gouvernement.

Capacité du personnel de l'ACSTA

Il existe un risque que la capacité actuelle du personnel de l'ACSTA, dans certains domaines, soit insuffisante pour soutenir la charge de travail et favoriser un environnement de travail sain, ce qui entraînerait le mécontentement du personnel et une diminution du rendement de l'organisation au fil du temps.

Risque lié à la prestation de services par des tiers

Interruptions légales et illégales de travail

Étant donné le modèle de fournisseur de services tiers de l'ACSTA, il existe un risque que celle-ci ait une influence limitée pour empêcher une interruption de travail légale ou pour maintenir les niveaux de service pendant une interruption de travail illégale déclenchée par les agents et agentes de contrôle syndiqués. Les interruptions de travail peuvent entraîner des attentes plus longues et une augmentation des plaintes, et nuire à la réputation de l'ACSTA.

Dépendance à l'égard de la sous-traitance des services de contrôle, des services d'entretien du matériel ou des principaux fournisseurs

Si un fournisseur ne peut ou ne veut plus fournir les services ou les biens contenus dans un contrat, il y a un risque que la dépendance de l'ACSTA à l'égard des services de contrôle externalisés, des services d'entretien de l'équipement ou des principaux fournisseurs ait des conséquences négatives sur la fourniture des services.

Risque lié aux relations avec les intervenants

Risque d'atteinte à la réputation

Il existe un risque que l'ACSTA doive faire face à des événements qu'elle ne pourra gérer efficacement, ce qui pourrait nuire à sa réputation auprès des passagers ou de ses partenaires, entraînant une perte de confiance du public à son égard ou de confiance généralisée pour la sûreté du transport aérien.

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement et maintien en poste des employés

En raison des conditions actuelles du marché du travail ou des stratégies globales de l'ACSTA en matière de ressources humaines, il y a un risque que l'organisation éprouve des difficultés à recruter ou maintenir en poste du personnel qualifié clé ou spécialisé, ce qui pourrait entraîner une perte de la mémoire corporative ou une diminution de son rendement global.

Risque lié aux technologies de l'information

Cyberattaques contre l'infrastructure des TI

Il y a un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure de TI de l'ACSTA ou compromettent l'intégrité des renseignements sensibles ou secrets sur le plan organisationnel en raison du caractère évolutif du contexte des cybermenaces. Cela pourrait se traduire par une perte de confiance du public et par une éventuelle atteinte à la réputation de l'ACSTA.





RENDEMENT ORGANISATIONNEL

Tableau 1 : Résultats relatifs à la mise en œuvre du mandat de l'ACSTA

Le tableau ci-après présente les indicateurs de rendement clés (IRC) associés au rendement de l'organisation en ce qui concerne la gestion des opérations obligatoires. Ces IRC sont présentés au Comité de la haute direction et au Conseil d'administration tous les trimestres afin qu'ils puissent surveiller et gérer le rendement de l'organisation.

Efficacité

Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.

Efficience

Mesure du rendement	Cible	2021-22	2022-23	2023-24	Commentaires
Niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) (Toutes les périodes)	85,0 % Nombre de passagers contrôlés	91,6 % 25,1 M	88,6 % 57,1 M	95,2 % 66,6 M	Dans l'ensemble, 95,2 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés en 2023-2024, ce qui est considérablement supérieur à la cible de 85 %.

Définition : Le NSTA est le pourcentage des passagers qui, en moyenne, ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés dans les aéroports de classe 1 sur une base annuelle.

Uniformité

Mesure de rendement	Cible	2021-22	2022-23	2023-24	Commentaires
Procédures de contrôle de sûreté	96,0 %	94,8 %	95,1 %	95,1 %	Dans l'ensemble, le résultat de l'ACSTA est resté stable. L'organisation travaille avec les fournisseurs de services de contrôle afin de maintenir un rendement élevé.

Définition : L'évaluation du rendement des agents de contrôle effectuée par les agents de rendement conformément aux Procédures normalisées d'exploitation et aux règlements liés aux huit aéroports les plus fréquentés du Canada.

Dans l'intérêt du public

Mesure de rendement	Cible	2021-22	2022-23	2023-24	Commentaires
Expérience globale	85,0 %	89,4 %	85,9 %	90,8 %	L'ACSTA a terminé l'exercice 2023-2024 avec une expérience globale moyenne de 90,8 %, ce qui est bien supérieur à la cible de 85 %.

Définition : L'expérience globale est la mesure de la perception des passagers quant à leur expérience globale du contrôle, basée sur des interrogations au passage menées dans les aéroports de classe 1.

Tableau 2 : Résultats relatifs aux objectifs organisationnels de l'ACSTA

Le tableau ci-après présente les IRC associés au rendement et les principales statistiques de l'organisation en ce qui concerne la poursuite des principaux objectifs organisationnels.

A. EXCELLENCE DU SERVICE

Mesure de rendement	Commentaires
Efficacité	Étant donné la nature sensible de cette catégorie de rendement et des résultats connexes, ces données ne peuvent être publiées dans un rapport public.
Contrôle Efficience	Voir le tableau 1 - Efficience
Expérience des passagers	Voir le tableau 1 – Dans l'intérêt du public

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Disponibilité du matériel de contrôle	99,63 %	99,65 %	La cible en matière de disponibilité de l'équipement de contrôle a été dépassée en 2023-2024.

Définition : Le pourcentage de disponibilité de toutes les principales plateformes de technologie de contrôle à chaque trimestre aux aéroports de classe 1. Il représente la moyenne cumulative calculée en fonction de la moyenne par plateforme et par mois de [(temps de disponibilité - la durée des pannes imprévues) / temps de disponibilité].

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Taux de roulement national des agents et agentes de contrôle	S.O.	25,8 %	Le taux d'attrition national a diminué de 20,6 % depuis 2022-2023. L'attrition est la plus élevée pour les agents de contrôle à temps partiel et les nouvelles recrues. Le taux d'attrition des agents de contrôle à temps plein était de 12,7 %.

Le pourcentage d'agents de contrôle ayant quitté leur poste pour les raisons suivantes : démission, décès ou cessation d'emploi.

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Taux de réussite du Programme national de formation et de certification	90 %	89,6 %	Bien que légèrement inférieur à la cible, le taux de réussite des formations et des certifications au niveau national est au plus haut depuis deux ans.

Le taux de réussite des candidats au poste d'agent de contrôle à la formation Fondements des agents de contrôle et aux cours portant sur la tomodynamométrie (TDM).

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Cible d'embauche d'agents et d'agentes de contrôle	S.O.	En bonne voie d'atteindre les cibles d'embauche	Au 31 mars 2024, l'ACSTA a dépassé les effectifs totaux visés pour les aéroports de classe 1, et était en bonne voie pour atteindre les objectifs de dotation de l'été 2024 dans les aéroports de l'ensemble du pays.

Les objectifs d'embauche d'agents de contrôle varient selon les régions et les administrations aéroportuaires. En collaboration avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle et les administrations aéroportuaires, l'ACSTA établira des niveaux de dotation en personnel adéquats pour les agents de contrôle afin d'atteindre les niveaux de service cibles relatifs au temps d'attente.

B. EFFECTIF DIVERSIFIÉ ET ENGAGÉ

Milieu de travail inclusif et diversifié

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Répartition du roulement par groupe désigné	Femmes : 45,8 % Personnes handicapées : 1,8 % Autochtones : 2,0 % Membres de minorités visibles : 21,7 %	Femmes : 37,5 % Personnes handicapées : 0,0 % Autochtones : 0,0 % Membres de minorités visibles : 25,0 %	Cette mesure de rendement permet de vérifier si les membres des groupes désignés ont quitté l'ACSTA à des taux disproportionnés par rapport à leur représentation globale au sein de l'effectif au début de chaque exercice. L'ACSTA s'efforce de maintenir et d'accroître la représentation de ces groupes démographiques. En 2023-2024, l'ACSTA a largement atteint ses objectifs de maintien poste des employés dans tous les groupes désignés sauf les minorités visibles. Un départ volontaire supplémentaire a été enregistré dans ce groupe.

Définition : La répartition des membres d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes handicapées) parmi les employés nommés pour une période indéterminée ou déterminée qui ont démissionné volontairement (à l'exclusion des étudiants).

Données démographiques sur l'effectif	Femmes : 48,2 % Personnes handicapées : 9,1 % Autochtones : 4,0 % Membres de minorités visibles : 21,3 %	Femmes : 44,4 % Personnes handicapées : 3,4 % Autochtones : 2,6 % Membres de minorités visibles : 24,4 %	En 2023-2024, l'ACSTA a accru la représentation de trois des quatre groupes désignés au sein de son effectif; la représentation des femmes a diminué de 0,6 %. En 2024-2025, l'ACSTA poursuivra ses efforts en vue de réduire la sous-représentation des groupes désignés visés. Le plan d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA décrit en détail les stratégies visant la sensibilisation ainsi que la promotion et le maintien en poste des employés des groupes désignés. Les données sont recueillies sur une base volontaire auprès d'employés de l'ACSTA.
---------------------------------------	---	---	--

Définition : Le taux de représentation d'un groupe désigné (femmes, Autochtones, membres de minorités visibles et personnes handicapées) parmi les employés nommés pour une période indéterminée ou déterminée, à l'exclusion des employés en congé d'invalidité de longue durée et des étudiants.

Utilisation efficace des deux langues officielles dans les milieux de travail de l'ACSTA	75,0 %	66,4 %	Cette mesure est demeurée constante en 2022-2023, avec une légère diminution de 0,1 %. En 2022-2023, l'ACSTA a relancé son programme de formation en langue seconde, qui fait présentement l'objet d'améliorations progressives au chapitre de l'inscription à la formation et des évaluations. Un examen global du programme des langues officielles, y compris la formation, sera achevé en 2024-2025.
--	--------	--------	--

Définition : Le pourcentage d'employés nommés pour une période déterminée ou indéterminée qui satisfont aux exigences linguistiques dans les postes désignés bilingues.

Engagement et soutien du personnel

Mesure de rendement	Cible	2023-24	Commentaires
Satisfaction des employés	Tendance stable ou à la hausse	87 %	Près de 9 employés sur 10 (87 %) qui ont répondu au sondage Point de contact en juillet 2023 ont indiqué être satisfaits de leur emploi, ce qui est conforme aux résultats du sondage précédent. <i>Définition : Les sondages permettent aux employés de l'ACSTA de fournir des commentaires et une rétroaction, de faire part de leurs idées et de poser des questions à la haute direction.</i>
Absentéisme	12 jours/employé	9,5 %	Le taux d'absentéisme est resté stable depuis 2022-2023. <i>Définition : Le nombre moyen de jours manqués pour cause de maladie pendant l'année par les employés occupant un poste de durée indéterminée. Cela comprend les jours pris en invalidité de courte durée, mais non l'invalidité de longue durée.</i>
Taux d'attrition annuel	8,0 %	4,9 %	Dans le contexte du marché du travail actuel, le taux d'attrition de l'ACSTA s'est amélioré comparativement au taux de 7,9 % observé en 2022-2023. <i>Définition : Le pourcentage d'employés nommés pour une période indéterminée ou déterminée qui ont quitté volontairement l'organisation.</i>

Leadership transformateur

Mesure de rendement	Cible	Commentaires
Soutien actif aux approches créatives d'amélioration continue, d'innovation et de collaboration	S.O.	<ul style="list-style-type: none"> En mai 2023, l'ACSTA a lancé le programme des voyageurs vérifiés. En août 2023, l'ACSTA avait déployé le programme dans huit aéroports, ce qui a permis de réduire le temps consacré au retrait d'effets personnels et donc de simplifier les contrôles pour les voyageurs admissibles. Développement de voies ACSTA Plus courtes et moyennes : ces voies modifiées permettront de soutenir les aéroports dont l'espace physique est limité et offriront aux personnes voyageant à partir d'aéroports plus petits une expérience de voyage améliorée. L'ACSTA a lancé une demande de renseignements auprès des fournisseurs proposant des solutions permettant de recueillir des données sur les temps d'attente à l'aide de capteurs. En 2024-2025, l'ACSTA étudiera l'utilisation potentielle de capteurs. À l'automne 2023, le déploiement du nouveau système de désinfection par rayon UV-C pour un meilleur nettoyage des bacs aux voies ACSTA Plus a débuté. Les déploiements se poursuivront jusqu'en 2024-2025. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.



C. PARTENARIATS EFFICACES

Collaboration avec l'industrie et le gouvernement

Mesure de rendement	Cible	Commentaires
Établir et maintenir des relations entre l'ACSTA, l'industrie et le gouvernement du Canada pour favoriser l'atteinte des intérêts communs	S.O.	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre des nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports, les nouveaux postes de facilitateurs bilingues amélioreront l'accessibilité en aidant les passagers pouvant avoir besoin d'une assistance supplémentaire tout au long du processus de contrôle préembarquement. Les nouvelles ententes prévoient aussi l'amélioration de la surveillance afin de garantir l'atteinte des niveaux de rendement attendus des fournisseurs de services de contrôle, y compris les nouvelles exigences pour améliorer l'expérience des passagers. Outre les nombreuses autres initiatives de collaboration, l'ACSTA a participé à la séance de travail d'avril 2023 de la table ronde sur l'expérience des passagers entre le Canada et les États-Unis de la Future Borders Coalition, qui s'est concentrée sur l'uniformisation de l'expérience des passagers. L'ACSTA s'efforce de trouver des occasions d'harmoniser les pratiques de contrôle avec ses partenaires internationaux, notamment en ce qui concerne les mesures d'accessibilité pour appuyer une expérience positive de bout en bout pour les passagers. Parmi les nombreux échanges avec les partenaires de l'industrie, l'ACSTA a activement contribué aux réunions mensuelles du comité de rétablissement opérationnel dans les aéroports sur le partage des données et l'amélioration de la responsabilité. En novembre 2023, Statistique Canada a lancé l'édition mensuelle du rapport « Nombre de passagers ayant fait l'objet d'un contrôle dans les aéroports canadiens »; ces rapports mensuels utilisent les données de l'ACSTA pour générer une analyse des tendances et des changements en aviation. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.

Relations avec la communauté

Donner la priorité à l'information, à la sensibilisation, à la collaboration et à la coopération afin d'offrir aux voyageurs une expérience positive	S.O.	<ul style="list-style-type: none"> En date du 31 décembre 2023, plus de 95 % des agents de contrôle et 98 % des superviseurs des fournisseurs de services de contrôle avaient achevé le nouveau programme de formation de sensibilisation à la culture autochtone de l'ACSTA, ce qui représente plus de 7 500 employés des fournisseurs de services de contrôle. En outre, 94 % des employés de l'ACSTA, y compris la haute direction et le Conseil d'administration, ont suivi la formation en personne. En 2023-2024, l'ACSTA a mobilisé et consulté des groupes de défense des personnes en situation de handicap et des personnes ayant une expérience concrète de la vie avec un handicap afin d'améliorer les opérations et la formation et de poursuivre les améliorations en matière d'accessibilité. L'ACSTA progresse dans la réalisation des engagements pris dans son plan d'accessibilité. Le 1er avril 2024, les contrats avec les nouveaux fournisseurs de services de contrôle sont entrés en vigueur. L'introduction d'un nouveau rôle de facilitateur pour aider les passagers en situation de handicap suivra la période de transition initiale. En décembre 2023, l'ACSTA a publié son rapport d'étape annuel du plan d'accessibilité. De plus, le processus de consultation dans le cadre du rapport d'étape a offert aux organismes de défense, aux employés et aux agents et agentes de contrôle l'occasion de donner leur opinion. Les nouvelles Ententes sur les services de contrôle aux aéroports intègrent les enseignements tirés de la pandémie, la priorité donnée à l'accessibilité pour les voyageurs et la surveillance accrue des données démographiques sur l'effectif et des engagements en matière de langues officielles. L'analyse comparative internationale de Transports Canada a indiqué que l'ACSTA était très efficace compte tenu de l'espace physique dans lequel l'organisation opère. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.
--	------	--

GOVERNANCE DE L'ORGANISATION

L'ACSTA est une société d'État mandataire dotée d'un Conseil d'administration nommé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports.

Conseil d'administration

L'ACSTA est régie par un Conseil d'administration composé de 11 membres. Deux administrateurs sont nommés par l'industrie aérienne et deux autres par l'industrie aéroportuaire. Les administrateurs sont tous indépendants de la direction de l'ACSTA. Le Conseil d'administration et ses comités se rencontrent généralement tous les trimestres et au besoin, afin de surveiller efficacement les activités de la société. Le Conseil d'administration assume plusieurs responsabilités permanentes, notamment :

- établir l'orientation stratégique de l'ACSTA par le biais de son plan d'entreprise annuel, et protéger ses ressources en approuvant les rapports annuels et les budgets d'investissement et de fonctionnement;
- approuver le plan d'entreprise de l'ACSTA aux fins de recommandation au ministre;
- assurer la réalisation du mandat de la société;
- surveiller le rendement organisationnel;
- s'assurer que les principaux risques organisationnels sont connus et que des systèmes et des mesures d'atténuation adéquats ont été mis en œuvre pour les gérer;
- approuver les objectifs du président et chef de la direction pour l'année et évaluer son rendement;
- rédiger, modifier ou abroger des règlements administratifs;
- examiner et approuver le plan de relève de la haute direction.

En 2023-2024, le Conseil d'administration a examiné et modifié la composition de ses comités, et a altéré les ordres du jour et la structure de ses réunions afin de se concentrer davantage sur les questions stratégiques et l'efficacité du Conseil.

Rémunération et présence aux réunions du Conseil d'administration

L'ACSTA verse des honoraires annuels et une indemnité journalière aux administrateurs et au président, dont le montant est fixé par le gouverneur en conseil aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Les honoraires de la présidente s'élèvent à 10 800 \$; ceux des administrateurs à 5 400 \$. La présidente est payée à un taux journalier de 420 \$, et les administrateurs à un taux journalier de 390 \$, pour le temps passé à préparer les réunions ainsi que d'autres événements comme les conférences, les cours de formation et les salons professionnels, et à y assister. En outre, les dépenses des membres du Conseil d'administration liées aux déplacements, au logement et aux repas engagées dans le cadre de leurs fonctions leur sont remboursées. Ces frais sont affichés publiquement chaque trimestre. La présence aux réunions du Conseil d'administration et des comités est fondée sur le nombre de réunions auxquelles un administrateur a assisté par rapport au nombre total de réunions tenues pendant que cet administrateur était membre du Conseil ou du comité. En 2023-2024, les comités se sont réunis 13 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 13 fois.

Comités du Conseil d'administration

Le Comité d'audit aide le Conseil d'administration dans ses responsabilités de surveillance liées, entre autres, aux rapports financiers, à la gestion des risques financiers, aux divulgations relatives aux changements climatiques, à la cybersécurité, aux contrôles internes, aux audits internes et externes, aux budgets et à toute autre question assignée par le Conseil. Le Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite (GRHRR) aide le Conseil d'administration à superviser les questions de gouvernance, de ressources humaines et de rémunération, de gestion des plans de relève, de politiques et processus associés à la conduite et au comportement éthique du personnel, des objectifs annuels du président et chef de la direction, de gestion et d'administration des régimes de retraite du personnel, de même que toute autre question qui lui est assignée par le Conseil.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA est composé de membres dont le mandat a expiré, mais qui demeurent membres en règle du Conseil. En date du 31 mars 2024, le Conseil d'administration de l'ACSTA était composé des membres que voici.

<i>Membre du Conseil</i>	<i>Rémunération totale (2023-2024)</i>	<i>Date de nomination</i>	<i>Date d'expiration du mandat</i>	<i>Réunions du Conseil d'administration</i>	<i>Réunions des comités</i>
Membres actuels					
Thao Pham, présidente	34 320 \$	2023-03-13	2028-03-12	12	13
Melissa Coulson**	14 955 \$	Premier mandat : 2014-01-30 Reconduction : 2018-02-21 Reconduction modifiée : 2022-12-16	2023/02/21	9	9
Patricia Anne Kennedy ** <i>Nommée à titre de représentante de l'Association du transport aérien du Canada</i>	16 125 \$	Premier mandat : 2015-03-26 Reconduction : 2018-06-25	2021/06/24	10	12
Sharon Duggan **	19 245 \$	2018-02-21	2022-02-21	11	13
Jean-Philippe Brunet **	14 370 \$	2018-02-21	2022-02-21	11	10
Gilles Lalonde	16 320 \$	Premier mandat : 2018-02-21 Reconduction : 2021-05-21	2025/05/21	12	11
Diane Trenn <i>Nommé à titre de représentante du Conseil des aéroports du Canada</i>	18 075 \$	Premier mandat : 2018-06-14 Reconduction : 2022-10-28	2026/10/28	12	12
Penny Westman ***	5 430 \$	2019-03-22	2023-03-22	3	3
Rosemary Capparelli <i>Nommée à titre de représentante du Conseil national des lignes aériennes du Canada</i>	15 150 \$	2022-10-28	2026-10-28	11	9
Jennifer Sullivan <i>Nommée à titre de représentante du Conseil des aéroports du Canada</i>	14 565 \$	2022-10-28	2026-10-28	10	10

* Penny Westman a pris congé du Conseil d'administration en 2023-2024.

** En vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, tout membre (autre que le président) dont le mandat est expiré peut continuer d'occuper ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Séance de réflexion stratégique du Conseil d'administration

En juin 2023, le Conseil d'administration a organisé une séance de réflexion stratégique dans le but d'acquiescer une compréhension commune des principaux facteurs qui devraient façonner les activités de l'ACSTA à l'avenir. De plus, le Conseil d'administration a établi des priorités fixes pour l'année à venir, y compris la surveillance des initiatives stratégiques d'amélioration continue conformément aux directives du ministre des Transports. Transports Canada a participé aux discussions visant à créer la vision et le plan stratégique de l'ACSTA.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

En avril 2023, Nada Semaan a été nommée présidente et chef de la direction de l'ACSTA pour un mandat de cinq ans par décret. En date du 31 mars 2024, l'équipe de direction de l'ACSTA était composée des personnes suivantes :

Neil Parry	Vice-président principal, Opérations
Nancy Fitchett	Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers
Philippe Johnston	Vice-président et chef de la technologie
Lisa Hamilton	Vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société

Structure de rémunération des cadres de l'ACSTA

Le maintien d'un régime de rémunération globale concurrentiel est essentiel à la capacité de l'ACSTA à attirer et maintenir en poste un effectif diversifié et qualifié. Le programme de rémunération globale de l'organisation prévoit un salaire de base ainsi que des primes au rendement, des avantages collectifs et un régime de retraite. Par l'intermédiaire du Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite, le Conseil d'administration de l'ACSTA examine régulièrement le régime de rémunération afin de s'assurer qu'il est raisonnable et concurrentiel par rapport aux organisations du secteur public similaires.

Conformément à l'alinéa 20(2) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, la rémunération versée au président et chef de la direction est fixée par le gouverneur en conseil par décret (2023-875), lorsque le salaire de base est compris dans la fourchette entre 265 700 \$ et 312 500 \$ par année. En 2023-2024, le salaire de base des postes de vice-présidence était entre 207 774 \$ et 373 994 \$. Les vice-présidents de l'ACSTA sont également admissibles à une rémunération incitative de l'ordre de 0 à 30 %, selon leur rendement.

Réunion publique annuelle

L'ACSTA a tenu sa réunion publique annuelle au moyen d'une présentation audiovisuelle qui a été publiée sur le site Web de l'organisation le 15 juillet 2024.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 mars 2024

Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2024. 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 2024, qui ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les informations communiquées dans le présent rapport sont exprimées en milliers de dollars canadiens et sont à jour au 19 juin 2024, sauf indication contraire.

Déclarations prospectives

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

Caractère significatif

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

CONTEXTE OPÉRATIONNEL

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

Le budget de 2023 accorde un financement supplémentaire de 1 746 millions de dollars (net) sur trois ans pour continuer à protéger le public en assurant la sûreté des éléments essentiels du système de transport aérien. Ce financement appuie également la mise en œuvre des modifications au contrôle des non-passagers, l'amélioration des niveaux de service relatifs au temps d'attente en 2024-2025 et en 2025-2026 et permettra l'ACSTA de planifier à long terme.

Le budget de 2023 a également annoncé des initiatives visant à réduire les dépenses publiques. L'ACSTA a déterminé des réductions dans les budgets consacrés aux services professionnels et aux voyages, et à l'ensemble des charges d'exploitation. Elle les mettra en œuvre tout en reconnaissant la nature du mandat de l'organisation en matière de services de contrôle de la sûreté du transport aérien.

Les statistiques du système de sûreté des cartes d'embarquement de l'ACSTA et d'autres sources de données indiquent qu'en 2023-2024, l'ACSTA a contrôlé 66,6 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 16,6 % par rapport à 2022-2023. L'ACSTA travaille en étroite collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada et les intervenants externes pour appuyer l'industrie aéronautique.

ENTENTE SUR LES SERVICES DE CONTRÔLE AUX AÉROPORTS

À compter du 1^{er} avril 2024, l'ACSTA a conclu de nouveaux contrats de services de contrôle dans les aéroports. Les entreprises retenues sont chargées de fournir des services de contrôle dans des aéroports désignés au Canada. Ces nouveaux contrats sont valides du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2029, et sont renouvelables pour deux périodes supplémentaires de cinq ans à la discrétion de l'ACSTA.

CONTRÔLES INTERNES

Il incombe à la direction d'établir et de maintenir un système de contrôle interne sur l'information financière. Le programme de certification de l'ACSTA relatif aux contrôles internes, qui comporte une évaluation périodique de la conception et de l'efficacité des principaux contrôles internes exercés sur l'information financière, fait partie intégrante de cette responsabilité. Ce programme repose sur le cadre publié par le Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission et sur la directive intitulée *Régime de certification et de contrôle interne pour les sociétés d'État* publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT).

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

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

La présente partie du rapport décrit les principaux écarts relevés au sein de l'état du résultat global de l'exercice 2023-2024 par rapport à 2022-2023.

POINTS SAILLANTS FINANCIERS – ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL				
(En milliers de dollars canadiens)	2023-2024	2022-2023	Écart \$	Écart %
Charges ¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	782 363 \$	713 571 \$	68 792 \$	9,6 %
Exploitation et entretien du matériel	49 962	42 511	7 451	17,5 %
Soutien des programmes et services généraux	102 637	94 478	8 159	8,6 %
Amortissement	45 285	44 294	991	2,2 %
Total des charges	980 247	894 854	85 393	9,5 %
Autres charges (produits)	1 150	(1 021)	2 171	212,6 %
Performance financière avant les produits et le financement public	981 397	893 833	87 564	9,8 %
Produits	3 079	2 456	623	25,4 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	932 092	848 001	84 091	9,9 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	42 984	40 415	2 569	6,4 %
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	2 058	3 435	(1 377)	(40,1 %)
Total du financement public	977 134	891 851	85 283	9,6 %
Performance financière	(1 184) \$	474 \$	(1 658) \$	(349,8 %)
Autres éléments du résultat global	2 956	(3 119)	6 075	194,8 %
Résultat global total	1 772 \$	(2 645) \$	4 417 \$	167,0 %

¹ Les charges d'exploitation sont présentées par activité de programme dans l'état du résultat global, alors qu'elles sont présentées par catégorie principale de charge dans le tableau ci-dessus, conformément à la note complémentaire 12 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2024.

Services de contrôle et autres coûts connexes

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

Les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle (tels qu'ils sont présentés dans la note 12 des états financiers annuels audités de l'ACSTA) représentent la plus importante dépense de l'ACSTA, soit approximativement 81,7 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2023-2024. Ces charges englobent les paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle pour les services rendus par les agents de contrôle et les sommes qui sont nécessaires pour assurer la formation des agents et répondre à leurs besoins d'apprentissage récurrents. Les principales variables qui influent sur ces coûts sont le nombre d'heures de contrôle achetées et les taux de facturation.

Le nombre d'heures de contrôle achetées dépend surtout du nombre de passagers et des modèles de circulation. De nouvelles directives imposées à l'ACSTA, des règlements en matière de sûreté nouveaux ou modifiés découlant de menaces en constante évolution et d'incidents de sûreté, ou une harmonisation avec d'autres administrations peuvent également avoir une influence sur les heures de contrôle.

Les taux de facturation sont établis à partir d'un taux global (tout compris) payé aux fournisseurs de services de contrôle, conformément aux Ententes sur les services de contrôle aux aéroports conclues par l'ACSTA. Les ententes renferment également un programme prévoyant le versement de primes de rendement aux fournisseurs de services de contrôle qui respectent les modalités des contrats et atteignent les objectifs de rendement précis.

Les charges relatives aux services de contrôle et autres coûts connexes ont augmenté de 68,8 M\$ (9,6 %) en 2023-2024. Cette hausse s'explique surtout par une augmentation du volume de passagers et d'une augmentation du personnel visant à améliorer les temps d'attente des passagers, ce qui a entraîné l'achat d'heures de contrôle supplémentaires pour un total de 64,7 M\$. Le niveau du personnel plus élevé permet également à l'ACSTA d'atteindre les objectifs de 2024-2025 en ce qui concerne l'amélioration des temps d'attente des passagers et les changements au programme de contrôle des non-passagers. L'augmentation est aussi attribuable aux augmentations du taux de facturation annuel des fournisseurs de services de contrôle totalisant 19,9 M\$, et aux augmentations d'autres coûts connexes relatifs aux services de contrôle totalisant 4,2 M\$. Ces augmentations sont partiellement compensées par une baisse des dépenses au titre des programmes qui ont appuyé la reprise de l'industrie aéronautique totalisant 20,1 M\$.

Exploitation et entretien du matériel

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

Les charges relatives à l'exploitation et à l'entretien du matériel ont augmenté de 7,5 M\$ (17,5 %) en 2023-2024. L'augmentation est principalement attribuable aux coûts associés à la transition de l'ACSTA vers un nouveau fournisseur de services d'entretien et d'autres dépenses liées au matériel.

Soutien des programmes et services généraux

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux représentent les coûts engagés pour l'exécution des activités dont l'ACSTA doit s'acquitter et pour son infrastructure d'entreprise. Ces coûts sont principalement constitués des salaires et avantages sociaux des employés, des dépenses de bureau et informatiques, des frais relatifs à la location des locaux pour l'administration centrale et les régions qui ne sont pas inscrits à l'actif aux termes de l'IFRS 16, et des services professionnels.

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont augmenté de 8,2 M\$ (8,6 %) en 2023-2024. Ces augmentations sont attribuables à la hausse des frais relatifs aux employés, qui comprennent une augmentation des effectifs de l'organisation, et à des dépenses plus élevées pour les priorités organisationnelles, y compris la mise à niveau de systèmes clés de l'entreprise et la modernisation des locaux à bureaux.

Autres charges (produits)

Les autres charges (produits) comprennent le gain ou la perte de change, les charges financières, le gain ou la perte sur la sortie d'immobilisations corporelles, la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles, la dépréciation d'immobilisations corporelles et le gain ou la perte nette sur la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Les autres charges (produits) ont augmenté de 2,2 M\$ (212,6 %) en 2023-2024. Le passage d'une position de produit en 2022-2023 à une position de charge en 2023-2024 est principalement dû à la diminution des gains de change en 2023-2024 par rapport à 2022-2023, et à l'augmentation des pertes liées à la radiation d'immobilisations corporelles.

Financement public

Le gouvernement du Canada reçoit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et finance l'ACSTA au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral pour ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Les paiements de loyers de l'ACSTA qui sont capitalisés selon la norme IFRS 16 sont financés par les crédits parlementaires pour les dépenses en immobilisations.

Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation

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

Les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation ont augmenté de 84,1 M\$ (9,9 %) en 2023-2024. Ces augmentations sont principalement attribuables à la hausse des charges au titre des services de contrôle et des autres coûts connexes, décrites précédemment.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a augmenté de 2,6 M\$ (6,4 %) en 2023-2024. L'augmentation est principalement due à la hausse des charges d'amortissement et à l'accroissement des pertes liées à la radiation des immobilisations corporelles.

Crédits parlementaires pour les paiements de loyers

Les paiements de loyers de l'ACSTA sont généralement versés au cours du mois où les crédits correspondants sont reçus. Il n'y a donc aucun financement public différé associé à ces dépenses.

Les crédits parlementaires pour les paiements de loyers sont inférieurs à ceux de l'année précédente, car l'ACSTA a réduit son espace à bureaux à l'administration centrale au cours de l'exercice 2022-2023.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont constitués des pertes (gains) actuarielles nettes associées aux régimes à prestations déterminées de l'ACSTA.

En 2023-2024, le gain net de 3,0 M\$ s'explique en grande partie par un gain actuariel de 5,5 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes supérieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. Ce résultat est compensé par une perte nette de 1,3 million de dollars liée à des changements d'hypothèses financières et une perte nette de 1,2 million de dollars due à des ajustements fondés sur l'expérience.

En 2022-2023, la perte nette de 3,1 M\$ s'explique en grande partie par une perte actuarielle de 21,6 M\$ résultant d'un taux de rendement réel des actifs des régimes inférieur à celui utilisé par l'ACSTA dans ses hypothèses. La perte s'explique également par des ajustements fondés sur l'expérience de 4,1 M\$. Cela est en partie compensé par un gain net de 22,5 M\$ lié à des changements aux hypothèses financières et démographiques.

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

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Le cadre de gestion financière de l'ACSTA repose sur les crédits parlementaires octroyés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations et régler les obligations financières au moment où elles deviennent exigibles. Pour déterminer le montant de trésorerie nécessaire en vue de combler ses besoins de financement, l'organisation tient compte de ses besoins de trésorerie à court terme, conformément aux directives pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor.

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

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2024	31 mars 2023	Écart \$
Trésorerie	9 955 \$	13 785 \$	(3 830) \$
Clients et autres débiteurs	130 036	129 477	559
Fournisseurs et autres créditeurs	(140 214)	(141 890)	1 676
Retenues de garantie courantes	(142)	(1 818)	1 676
Obligations locatives courantes	(2 389)	(1 777)	(612)
Obligations locatives non courantes	(16 808)	(12 708)	(4 100)

La trésorerie a diminué de 3,8 M\$ en raison surtout du moment auquel les décaissements en faveur des fournisseurs de biens et services ont été effectués. Les fournisseurs et autres créditeurs ont diminué de 1,7 M\$ en raison du moment où les décaissements ont été effectués en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs. Les retenues actuelles ont diminué de 1,7 M\$ en raison de l'achèvement du programme de recapitalisation du CBE de l'ACSTA. Les obligations locatives non-courantes ont augmenté de 4,1 M\$ principalement en raison de la réévaluation de la durée du contact de location des locaux de l'administration centrale de l'ACSTA.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Le plan d'immobilisations de l'ACSTA prévoit des dépenses pour du matériel lié aux systèmes de détection d'explosifs (SDE) et du matériel non lié aux SDE, ainsi qu'une portion des paiements de loyers.

Les dépenses en immobilisations engagées pour le matériel lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel de contrôle et des coûts d'installation et d'intégration connexes pour le contrôle préembarquement (CPE), le contrôle des bagages enregistrés (CBE) et le contrôle des non-passagers (CNP). Les dépenses en immobilisations engagées pour le matériel non lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel et de systèmes à l'appui des activités de contrôle, le programme de carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) et de l'infrastructure du réseau de l'ACSTA et des systèmes de gestion de l'organisation. Les paiements de loyers sont liés aux contrats de location inscrits à l'actif, selon IFRS 16.

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les actifs au titre de droits d'utilisation (voir l'État de la situation financière) représentent 63,7 % du total des actifs au 31 mars 2024. La section qui suit donne le détail de ces dépenses pour le matériel lié aux SDE, le matériel non lié aux SDE et les paiements de loyers.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS			
(en milliers de dollars canadiens)	2023-2024	2022-2023	Écart \$
Matériel lié aux SDE	25 068 \$	10 746 \$	14 322 \$
Matériel non lié aux SDE	7 805	2 408	5 397
Paiements de loyers	2 058	3 435	(1 377)
Total des dépenses en immobilisations	34 931 \$	16 589 \$	18 342 \$

Voici un résumé des grands projets d'immobilisations entrepris au cours de l'exercice considéré :

Matériel lié aux SDE

- Gestion du cycle de vie des appareils de radioscopie surdimensionnés au CBE dans les aéroports de classe 1;
- Gestion du cycle de vie des scanners corporels au CPE;
- Achat et déploiement d'appareils de désinfection des bacs par lumière UV; et
- Achat initial et mise à l'essai d'appareils de radioscopie à tomographie à densitométrie (TDM) en vue du déploiement au CPE.

Matériel non lié aux SDE

- Gestion du cycle de vie des lecteurs biométriques de CIZR;
- Gestion du cycle de vie de l'infrastructure de réseau de technologie de l'information (TI) de l'ACSTA;
- Mise en œuvre d'un nouveau système de gestion du temps et des présences des agents de contrôle; et
- Achèvement des améliorations locatives à l'appui de la modernisation des locaux à bureaux de l'administration centrale de l'ACSTA.

AVANTAGES DU PERSONNEL

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

AVANTAGES DU PERSONNEL			
(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2024	31 mars 2023	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	57 088 \$	52 104 \$	4 984 \$
Passif au titre des avantages du personnel	(18 484)	(16 544)	(1 940)
Actif net au titre des avantages du personnel	38 604 \$	35 560 \$	3 044 \$

L'actuaire indépendant de l'ACSTA détermine la position nette de chacun des régimes au 31 mars de chaque année. La position nette varie annuellement en raison de divers facteurs, notamment le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le nombre de participants aux régimes et leurs données démographiques, le taux d'augmentation moyen prévu des salaires, la durée moyenne résiduelle de vie active attendue des membres du personnel, et le rendement des actifs des régimes et les cotisations. Des informations supplémentaires sur les hypothèses sous-jacentes utilisées pour déterminer la position nette des régimes sont présentées à la note 8 des états financiers annuels audités.

Au 31 mars 2024, l'actif au titre des avantages du personnel représente la position nette du RRE et du RRS. Le passif au titre des avantages du personnel représente la valeur actuarielle du passif au titre des prestations définies de l'ARPD de l'ACSTA.

L'augmentation des actifs au titre des avantages du personnel s'explique principalement par un gain de réévaluation de 5,5 M\$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus haut que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA. L'augmentation est également due aux cotisations obligatoires versées par l'ACSTA dépassant de 1,1 M\$ le coût des prestations déterminées sans effet sur la trésorerie (sur la base de IAS 19) pour ces régimes. Ces augmentations sont partiellement compensées par une perte nette de réévaluation de 1,6 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies du RRE et du RRS découlant des changements d'hypothèses financières et des ajustements fondés sur l'expérience.

L'augmentation du passif au titre des avantages du personnel est principalement attribuable à des coûts de prestations déterminées sans effet sur la trésorerie (sur la base de IAS 19) dépassant de 1,1 M\$ les contributions exigées par l'ACSTA pour l'ARPD. L'augmentation est aussi attribuable à une perte de réévaluation nette de 0,9 M\$ de l'obligation au titre de l'ARPD liée à des changements d'hypothèses financières et aux ajustements fondés sur l'expérience.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Les activités de l'ACSTA sont financées au moyen des crédits parlementaires accordés par le gouvernement du Canada et sont décrites dans le *Résumé du plan d'entreprise 2023-2024 à 2027-2028* de l'ACSTA. Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations réelles sont inférieurs aux montants reflétés dans le Plan d'entreprise.

UTILISATION DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Les crédits parlementaires utilisés sont comptabilisés selon la méthode de comptabilité d'exercice dite « de caisse modifiée ».

Charge d'exploitation

Le tableau ci-après permet d'effectuer un rapprochement entre la performance financière avant le financement public comptabilisée selon les IFRS et des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation :

RAPPROCHEMENT DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS POUR LE FINANCEMENT DES CHARGES D'EXPLOITATION			
(en milliers de dollars canadiens)	2023-2024	2022-2023	Écart \$
Performance financière avant les produits et le financement public	981 397 \$	893 833 \$	87 564 \$
Produits	(3 079)	(2 456)	(623)
Performance financière avant le financement public	978 318	891 377	86 941
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(45 285)	(44 294)	(991)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(510)	(38)	(472)
Charges financières sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	(505)	(265)	(240)
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	(104)	(28)	(76)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(65)	(3)	(62)
Gain (perte) de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	155	26	129
Charges au titre des avantages du personnel ¹	88	836	(748)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	–	390	(390)
Crédits utilisés pour les charges d'exploitation	932 092 \$	848 001 \$	84 091 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ²	3 715	1 012	2 703
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	935 807 \$	849 013 \$	86 794 \$

¹ Les charges au titre des avantages du personnel sont comptabilisées dans l'état du résultat global conformément aux IFRS. L'élément de rapprochement susmentionné représente la différence entre les versements en espèces au titre des avantages du personnel et la charge comptable selon les IFRS.

² Les 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 par l'ACSTA. Ils sont financés au moyen des crédits parlementaires au moment où les achats sont faits, ce qui donne lieu à un élément de rapprochement.

Le tableau ci-après résume le rapprochement entre la performance financière avant le financement public selon les IFRS et les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2023-2024, présenté par catégorie principale. Le tableau fournit aussi le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2023-2024 et le budget de fonctionnement tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2023-2024 à 2027-2028* :

RAPPROCHEMENT ENTRE LES CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS POUR LES CHARGES D'EXPLOITATION ET LE PLAN D'ENTREPRISE

(en milliers de dollars canadiens)	IFRS 2023-2024	Ajustements non- trésorerie	Crédits d'exploitation utilisés 2023-2024	Budget du plan d'entreprise 2023-2024	Écart \$	Écart %
Services de contrôle et autres coûts connexes	782,363 \$	912 \$	783,275 \$	814,966 \$	(31,691) \$	(3,9 %)
Exploitation et entretien du matériel	49 962	2 432	52 394	50 455	1 939	3,8 %
Soutien des programmes et services généraux	102 637	532	103 169	103 055	114	0,1 %
Amortissement	45 285	(45 285)	–	–	–	–
Autres charges	1 150	(1 102)	48	–	48	–
Produits	(3 079)	–	(3 079)	–	(3 079)	–
Total	978 318 \$	(42 511) \$	935 807 \$	968 476 \$	(32 669) \$	(3,4 %)

Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation ont été inférieurs de 32,7 M\$ (3,4 %) par rapport au budget du Plan d'entreprise. Cela est principalement dû au retard dans l'introduction des modifications apportées par Transports Canada aux mesures de sûreté relatives au programme de contrôle des non-passagers de l'ACSTA.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

RAPPROCHEMENT DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS ET DES CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS POUR LE FINANCEMENT DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars canadiens)	2023-2024	2022-2023	Écart \$
Matériel lié aux SDE	25 068 \$	10 746 \$	14 322 \$
Matériel non lié aux SDE	7 805	2 408	5 397
Paievements de loyers	2 058	3 435	(1 377)
Total des dépenses en immobilisations	34 931 \$	16 589 \$	18 342 \$
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(75)	(138)	63
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	34 856 \$	16 451 \$	18 405 \$

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2023-2024, le budget en immobilisations présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2023-2024 à 2027-2028* après les ajustements résultant de demandes en cours pour le report de fonds pour le financement des dépenses en immobilisations :

COMPARAISON ENTRE LES CRÉDITS PARLEMENTAIRES UTILISÉS POUR LES IMMOBILISATIONS ET LE PLAN D'ENTREPRISE

(en milliers de dollars canadiens)	Crédits utilisés pour les immobi- lisations 2023-2024	Budget du plan d'entreprise 2023-2024	Report de fonds pour immo- bilisations en cours	Budget du plan d'entreprise ajusté 2023-2024	Écart \$	Écart %
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE	11 966 \$	45 269 \$	(23 110) \$	22 159 \$	(10 193) \$	(46,0 %)
Matériel de CBE	11 631	39 681	(19 178)	20 503	(8 872)	(43,3 %)
Matériel de CNP	1 471	5 303	(3 657)	1 646	(175)	(10,6 %)
Total du matériel lié aux SDE	25 068 \$	90 253 \$	(45 945) \$	44 308 \$	(19 240) \$	(43,4 %)
Matériel non lié aux SDE	9 863	15 783	–	15 783	(5 920)	(37,5 %)
Total des acquisitions d'immobilisations ¹	34 931 \$	106 036 \$	(45 945) \$	60 091 \$	(25 160) \$	(41,9 %)
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(75)	–	–	–	(75)	–
Total	34 856 \$	106 036 \$	(45 945) \$	60 091 \$	(25 235) \$	(42,0 %)

¹ Le Résumé du plan d'entreprise 2023-2024 à 2027-2028 de l'ACSTA comprend des paiements de loyers de 2 504 \$ pris en charge par les crédits parlementaires utilisés pour le matériel non lié aux SDE.

Les crédits utilisés pour les dépenses en immobilisations sont inférieurs de 25,2 M\$ (42,0 %) au budget reflété dans le Plan d'entreprise. L'ACSTA travaillera avec le ministère des Finances Canada afin d'obtenir l'approbation pour reporter des fonds d'immobilisations de 45,9 M\$.

États financiers

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Exercice clos le 31 mars 2024

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2024

Les états financiers contenus dans ce rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (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 meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. La direction est aussi responsable de toute autre information figurant dans le rapport annuel et elle doit veiller à ce que cette information concorde, le cas échéant, avec celle contenue dans les états financiers.

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

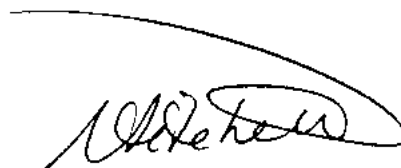
Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, il doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives au contrôle interne et à la communication de l'information financière. Le Conseil exerce ces responsabilités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

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



Nada Semaan

Présidente et chef de la direction



Nancy Fitchett, CPA, CA

*Vice-présidente, Affaires organisationnelles
et chef des services financiers*

Le 19 juin 2024



Rapport de l'auditeur indépendant

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2024, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ACSTA au 31 mars 2024, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'ACSTA conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'ACSTA à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'ACSTA ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'ACSTA.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'ACSTA;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'ACSTA à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'ACSTA à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et ses règlements, les règlements administratifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Mimma Venema, CPA, CA, CGA
Directrice principale

Ottawa, Canada
Le 19 juin 2024

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2024	2023
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	9 955 \$	13 785 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	130 036	129 477
Stocks	14 462	11 419
Dépenses payées d'avance	8 506	7 834
Actifs financiers dérivés	–	22
	162 959	162 537
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 5)	355 726	367 255
Immobilisations incorporelles (note 6)	14 160	12 832
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	17 059	13 581
Actif au titre des avantages du personnel (note 8)	57 088	52 104
	444 033	445 772
Total des actifs	606 992 \$	608 309 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 13)	140 214 \$	141 890 \$
Retenues de garantie (note 13)	142	1 818
Obligations locatives (note 10)	2 389	1 777
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 11)	22 968	19 253
Passifs financiers dérivés (note 13)	82	–
	165 795	164 738
Passifs non courants		
Obligations locatives (note 10)	16 808	12 708
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	368 994	379 180
Passif au titre des avantages du personnel (note 8)	18 484	16 544
Passifs financiers dérivés (note 13)	10	10
	404 296	408 442
Capitaux propres		
Surplus accumulé	36 901	35 129
Total des passifs et des capitaux propres	606 992 \$	608 309 \$

Éventualités (note 9) et engagements contractuels (note 14).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 19 juin 2024 :


Thao Pham
 Présidente du Conseil


Nada Semaan
 Présidente et chef de la direction

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2024	2023
Charges		
Contrôle préembarquement	598 298 \$	543 038 \$
Contrôle des bagages enregistrés	166 242	151 511
Contrôle des non-passagers	155 190	143 081
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	4 670	4 595
Services généraux	55 847	52 629
Total des charges (note 12)	980 247	894 854
Autres charges (produits)		
Charges financières	515	271
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	510	38
Perte nette sur la juste valeur d'instruments financiers dérivés	104	28
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	65	3
Gain de change	(44)	(971)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 5)	–	(390)
Total autres charges (produits)	1 150	(1 021)
Performance financière avant les produits et le financement public	981 397	893 833
Produits		
Produits financiers	3 061	2 354
Produits divers	18	32
Services de contrôle – autres	–	70
Total des produits	3 079	2 456
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	932 092	848 001
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	42 984	40 415
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	2 058	3 435
Total du financement public (note 11)	977 134	891 851
Performance financière	(1 184) \$	474 \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	2 956	(3 119)
Résultat global total	1 772 \$	(2 645) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

	Surplus accumulé
Solde au 31 mars 2022	37 774 \$
Performance financière	474
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	(3 119)
Solde au 31 mars 2023	35 129 \$

	Surplus accumulé
Solde au 31 mars 2023	35 129 \$
Performance financière	(1 184)
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 8)	2 956
Solde au 31 mars 2024	36 901 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2024	2023
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	(1 184) \$	474 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 12)	45 285	44 294
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	510	38
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	104	28
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	65	3
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 11)	(42 984)	(40 415)
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	(308)	23
Variation de l'actif/du passif net au titre des avantages du personnel	(88)	(836)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 5)	–	(390)
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 17)	(5 482)	3 371
	(4 082)	6 590
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	25 593	12 500
Acquisition d'immobilisations corporelles	(20 119)	(9 467)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(3 670)	(249)
	1 804	2 784
Activités de financement		
Paiements de capital sur les obligations locatives	(1 552)	(3 170)
	(1 552)	(3 170)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(3 830)	6 204
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	13 785	7 581
Trésorerie à la clôture de l'exercice	9 955 \$	13 785 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

1. L'ADMINISTRATION, SON MANDAT ET SES PROGRAMMES

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

Le mandat de l'ACSTA consiste à effectuer le contrôle efficient et efficace des personnes accédant, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée, ainsi que des biens en leur possession ou sous leur garde, ou des effets personnels ou bagages qu'elles confient à un transporteur aérien en vue de leur transport. L'ACSTA est aussi tenue de voir à ce que le contrôle de sûreté s'effectue de manière uniforme au Canada. Elle est également responsable des fonctions rattachées à la sûreté du transport aérien que le ministre des Transports pourrait lui assigner, sous réserve des modalités que le ministre pourrait établir. 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 :

Contrôle préembarquement (CPE)

Le contrôle des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Le contrôle de tous les bagages enregistrés (ou bagages de soute) des passagers afin de détecter des articles interdits, comme les explosifs, avant qu'ils soient chargés dans un aéronef.

Contrôle des non-passagers (CNP)

Le contrôle des non-passagers, tels que le personnel navigant, le personnel de piste et les employés de l'aéroport, ainsi que leurs effets personnels – y compris les véhicules et leur contenu – qui pénètrent dans les zones réglementées des aéroports qui présentent les risques les plus élevés.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

La gestion du système qui utilise des lecteurs biométriques de l'iris et des empreintes digitales pour permettre aux non-passagers autorisés d'accéder aux zones réglementées de l'aéroport. L'administration aéroportuaire est l'autorité de dernière instance en matière d'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

Outre ses activités obligatoires, l'ACSTA a également une entente avec Transports Canada pour offrir des services de contrôle du fret aux petits aéroports, là où la capacité de contrôle existe. Ce programme, destiné à contrôler de petites quantités de fret en dehors des heures de pointe, prévoit l'utilisation des ressources, des technologies et du personnel existants.

L'ACSTA a déjà fourni des services de contrôle selon le principe de recouvrement des coûts à certains aéroports. Aucune disposition à cet effet n'a été prise en 2023-2024.

L'ACSTA est en conformité avec l'instruction donnée par le gouverneur en conseil (décret C.P. 2019-783), aux termes de l'article 89 de la LGFP, qui renferme certains principes concernant les régimes de retraite de l'ACSTA.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

La politique sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de l'ACSTA est conforme à l'instruction (décret C.P. 2105-1114) qui lui a été donnée, en vertu de l'article 89 de la LGFP. L'instruction exige que les politiques, guides et pratiques de l'ACSTA en matière de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements concordent avec les politiques, directives et outils du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements de manière à respecter ses obligations juridiques.

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

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes IFRS publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) et approuvées par le Conseil des normes comptables du Canada (CNC).

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

3. RÉSUMÉ DES INFORMATIONS SIGNIFICATIVES SUR LES MÉTHODES COMPTABLES

(a) Utilisation d'estimations et de jugements

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

Pour établir ses estimations et avancer ses hypothèses, la direction se fonde sur de l'information venant de l'extérieur et des conditions observables, autant que possible, qui sont complétées par une analyse effectuée en interne, s'il y a lieu. Ces estimations et ces hypothèses ont été appliquées de la même manière qu'au cours des périodes antérieures. Il n'y a pas d'engagements, d'événements ou d'incertitudes susceptibles d'avoir une incidence significative, à la connaissance de la direction, sur les méthodes ou les hypothèses utilisées pour établir les estimations présentées dans les états financiers.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement par la direction, et les changements à ces estimations sont comptabilisés de manière prospective dans la période du changement, si le changement n'affecte que cette période, ou dans la période du changement et les périodes ultérieures si celles-ci sont également concernées par le changement.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

- note 3 b), note 3 c), note 5 et note 6 – Immobilisations corporelles et immobilisations incorporelles

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

- note 3 e), note 7 et note 10 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Les principales estimations utilisées pour les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives concernent la détermination du taux d'emprunt marginal appliqué pour calculer la valeur actualisée des paiements de loyers lorsque le taux d'intérêt implicite du contrat de location ne peut pas être déterminé facilement. Comme l'ACSTA n'a pas de pouvoir d'emprunt et qu'en pratique, elle ne bénéficie pas de taux d'emprunt facilement observables qui ont été approuvés ou accordés par une institution financière, elle détermine son taux d'emprunt marginal en se fondant sur le taux des obligations à coupon zéro de la Banque du Canada, l'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats. L'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats sont fondés sur la courbe de rendement accessible au public des organismes canadiens ayant une cote de la catégorie investissement. Le taux appliqué par l'ACSTA pour actualiser les paiements de loyers repose aussi sur la durée des contrats identifiés.

- note 3 g) et note 8 – Avantages du personnel

Les principales estimations relatives aux avantages du personnel touchent le taux d'actualisation, le taux de mortalité, le taux d'inflation, le taux d'augmentation de la rémunération à long terme et les taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux. Pour poser ses hypothèses, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, l'expertise de ses actuaires et les conditions et taux actuels du marché. Des changements à ces hypothèses affecteraient les actifs et passifs au titre des régimes d'avantages du personnel, ainsi que la performance financière et les autres éléments du résultat global. Une analyse de sensibilité des changements aux principales hypothèses est présentée à la note 8.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

- note 3 e), note 7 et note 10 – Actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

Des jugements doivent être portés pour déterminer s'il existe une certitude raisonnable que des options de prolongation ou de résiliation des contrats qui contiennent un contrat de location seront exercées. Pour ce faire, la direction tient compte d'un certain nombre de facteurs, notamment la nature des activités de l'ACSTA, la proximité d'autres emplacements, les tendances historiques en matière de prolongation des contrats, les conditions du marché, les améliorations locatives apportées récemment et les clauses de résiliation propres aux contrats.

Il faut porter des jugements pour déterminer si les paiements de loyers variables correspondent à des paiements fixes en substance. Les paiements de loyers fixes en substance sont des paiements qui, même si leur forme peut comporter une variabilité, sont en substance inévitables. Ces paiements sont pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative. Pour déterminer si des paiements variables sont des paiements fixes en substance, l'ACSTA examine les contrats de location en vue de déterminer la nature des paiements, plus particulièrement si des paiements sont susceptibles de faire l'objet d'ajustements en fonction des coûts engagés ou si des paiements sont fondés sur des services dont la nature est variable.

(b) Immobilisations corporelles

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

(i) Comptabilisation et évaluation

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(ii) Coûts ultérieurs

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

(iii) Amortissement

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

Catégories d'actif	Durée d'utilité
Matériel de CPE	10 à 15 ans
Matériel de CBE	10 à 15 ans
Matériel de CNP	10 à 15 ans
Matériel pour l'utilisation de la CIZR	5 ans
Ordinateurs, logiciels intégrés et matériels électroniques	3 à 10 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

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

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

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

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

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

(d) Dépréciation

Les actifs de l'ACSTA ne génèrent pas de flux de trésorerie. Au contraire, tous les actifs interagissent pour appuyer les activités obligatoires de l'ACSTA, qui sont principalement financées par des crédits parlementaires. Les niveaux globaux des flux de trésorerie, fournis par le financement budgétaire, reflètent les exigences et les décisions en matière de politique publique. Par conséquent, l'ACSTA est considérée comme étant une UGT.

Au cours de chaque période de présentation de l'information financière, les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont passées en revue pour déterminer s'il existe un quelconque indice de dépréciation. Les actifs sont évalués au niveau de l'UGT lorsqu'il n'est pas possible de le faire individuellement. Les immobilisations corporelles et incorporelles de l'ACSTA sont considérées comme étant dépréciées lorsqu'elles ne peuvent plus contribuer à la réalisation du mandat de l'ACSTA.

(e) Contrats de location

Les contrats sont considérés comme des contrats de location lorsqu'ils confèrent le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie.

(i) Actifs au titre du droit d'utilisation

Les actifs au titre du droit d'utilisation de l'ACTSA sont initialement évalués au coût en fonction des éléments suivants :

- le montant initial de l'obligation locative; et
- les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus.

L'actif au titre du droit d'utilisation est, par la suite, évalué au coût, diminué du cumul des amortissements. La valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation peut être réduite du montant des pertes de valeur, le cas échéant, et ajustée pour tenir compte de certaines réévaluations de l'obligation locative, s'il y en a.

L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti selon la méthode linéaire sur la période la plus courte de la durée du contrat de location ou de la durée d'utilité estimée du bien sous-jacent. La durée des contrats de location comprend toute option de prolongation si l'ACSTA a la certitude raisonnable qu'elle exercera cette option.

(ii) Obligations locatives

Les obligations locatives de l'ACTSA sont initialement évaluées à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, actualisée selon le taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, s'il est impossible de déterminer facilement ce taux, en appliquant le taux d'emprunt marginal de l'ACSTA, comme cela est indiqué dans la note 3 b).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

L'écart de crédit propre à l'ACSTA et l'écart de crédit propre aux contrats sont fondés sur la courbe de rendement accessible au public des organismes canadiens ayant une cote de la catégorie investissement.

Les paiements de loyers variables qui ne sont pas fonction d'un indice ou d'un taux et ne sont pas des paiements fixes en substances ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative, et par la suite, de l'actif au titre du droit d'utilisation. Ces paiements sont passés en charges dans la période où ils ont été engagés.

L'obligation locative est ultérieurement évaluée au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Elle fait l'objet d'une réévaluation dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- il y a un changement dans la durée du contrat, notamment dans l'évaluation de la certitude d'exercer une option de prolongation;
- il y a eu un changement dans les paiements en raison de la variation d'un indice ou d'un taux ou un changement dans les paiements attendus au titre d'une garantie de valeur résiduelle;
- un contrat de location est modifié et la modification n'est pas comptabilisée comme un contrat distinct.

Selon la nature et l'utilisation de ses actifs de droits d'utilisation, l'ACSTA a classé les biens sous-jacents dans les deux catégories suivantes : espaces à bureaux et centres de données. Pour la catégorie « espaces à bureaux », l'ACSTA comptabilise les composantes locatives et toutes les composantes non locatives des contrats comme une seule composante locative. Pour les biens de la catégorie « centres de données », l'ACSTA sépare les composantes non locatives des composantes locatives et les comptabilise séparément.

L'ACSTA ne comptabilise pas d'actifs au titre de droits d'utilisation ni d'obligations locatives pour les contrats à court terme dont la durée est de 12 mois ou moins ou les contrats de location de faible valeur. Les paiements de loyers associés à ces contrats sont comptabilisés en charges selon la méthode linéaire sur la durée du contrat.

(f) Instruments financiers

(i) Instruments financiers non dérivés

Actifs financiers non dérivés :

Les actifs financiers non dérivés comprennent la trésorerie et les débiteurs se rapportant aux services de contrôle supplémentaires et les services de contrôle dans les aéroports non désignés. Les autres débiteurs ne sont pas classés comme des actifs financiers non dérivés parce qu'ils ne constituent pas des droits contractuels, mais plutôt le résultat d'exigences légales imposées par le gouvernement fédéral et ses homologues provinciaux.

La trésorerie et les comptes débiteurs liés aux services de contrôle supplémentaires et les services de contrôle dans les aéroports non désignés sont comptabilisés initialement à leur juste valeur. Ils sont par la suite évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. À chaque date de clôture, l'ACSTA évalue, de manière prospective, les pertes de crédit attendues sur tous les actifs financiers évalués au coût amorti.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

L'ACSTA décomptabilise un actif financier non dérivé lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier sont soit perçus, sont arrivés à expiration ou sont transférés à une autre partie.

Passifs financiers non dérivés :

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créiteurs et les retenues de garantie. Ces passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur plus les coûts de transaction directement imputables. Par la suite, ces passifs financiers sont évalués au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'ACSTA décomptabilise un passif financier non dérivé lorsque les obligations contractuelles sont acquittées, résiliées ou expirées.

(ii) Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme conclus par l'ACSTA dans le but de gérer son exposition au risque de change, en ce qui concerne sa demande de crédits parlementaires. L'ACSTA n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

(g) Avantages du personnel

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

L'actif et le passif au titre des avantages du personnel présenté à l'état de la situation financière représentent, respectivement, l'excédent ou le déficit actuel de chacun des régimes de retraite à prestations définies et de l'autre régime à prestations définies de l'ACSTA. L'excédent ou le déficit est calculé en estimant le montant des avantages futurs acquis par les membres du personnel en contrepartie des services rendus dans l'exercice considéré et les exercices antérieurs. Les avantages futurs sont ensuite actualisés en appliquant un taux d'actualisation déterminé à la fin de la période afin d'établir leur valeur actualisée. L'obligation est constatée sur la période de service de l'employé déterminée actuariellement à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées. Dans la mesure où cela s'applique, la juste valeur des actifs des régimes est déduite de la valeur actualisée de l'obligation au titre des avantages futurs. Tout excédent résultant de ce calcul ne peut dépasser la valeur actualisée des avantages économiques disponibles sous forme de remboursements par les régimes ou de diminutions des cotisations futures aux régimes.

Le coût des prestations définies est formé des éléments suivants :

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

Le calcul des intérêts nets se fait en appliquant au passif ou à l'actif net au titre des prestations définies le taux utilisé pour actualiser l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi, compte tenu de la variation de l'actif ou du passif net au titre des prestations définies attribuable aux cotisations et paiements de prestations au cours de la période.

Les intérêts nets sont comptabilisés à titre de frais relatifs aux employés dans la performance financière.

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

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

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

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

(iii) Indemnités de cessation d'emploi

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(iv) Avantages du personnel à court terme

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

(h) Provisions et éventualités

Une provision est comptabilisée lorsque l'ACSTA a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé; qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation; et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Dans les situations où le montant de l'obligation ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante ou que les sorties de trésorerie ne sont pas probables, un passif éventuel est indiqué.

Les passifs éventuels peuvent résulter d'une incertitude quant à l'existence d'une obligation, ou représenter un passif actuel dont le règlement n'est pas probable ou, dans de rares cas, une obligation dont le montant ne peut être évalué de manière fiable. Un passif est comptabilisé lorsque son existence est confirmée par un événement futur, que le règlement devient probable et qu'il est possible de l'évaluer de manière fiable.

(i) Litiges

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

(ii) Coûts de démantèlement

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

Étant donné la nature des provisions et éventualités, des jugements et des estimations sont nécessaires pour déterminer l'existence et le montant d'une obligation.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(i) Financement public

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA. Ils sont comptabilisés à titre de subventions publiques dans la performance financière sur une base systématique pour les périodes au cours desquelles l'ACSTA a passé en charges les coûts correspondants qui sont censés être compensés par les subventions.

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

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

Les crédits utilisés pour les paiements de loyers sont comptabilisés dans la performance financière de l'exercice au cours duquel les paiements de loyers sont effectués.

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

4. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Crédits parlementaires (note 15)	120 663 \$	120 464 \$
TPS et TVH à recouvrer	7 906	7 396
TVP à recouvrer	1 467	1 617
	130 036 \$	129 477 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2022	162 849 \$	658 011 \$	20 722 \$	3 989 \$	28 932 \$	129 \$	10 113 \$	14 543 \$	899 288 \$
Entrées	709	2 714	–	194	437	–	803	8 048	12 905
Sorties	(5 745)	(5 134)	–	(95)	(1 494)	(11)	(2 937)	–	(15 416)
Radiations	(1 318)	(280)	–	(756)	(485)	–	–	(7)	(2 846)
Pertes de valeur	–	–	–	–	292	–	–	98	390
Reclassements	6 699	3 574	–	–	511	–	30	(10 814)	–
Solde au 31 mars 2023	163 194 \$	658 885 \$	20 722 \$	3 332 \$	28 193 \$	118 \$	8 009 \$	11 868 \$	894 321 \$
Solde au 31 mars 2023	163 194 \$	658 885 \$	20 722 \$	3 332 \$	28 193 \$	118 \$	8 009 \$	11 868 \$	894 321 \$
Entrées	2 828	9 120	–	1 970	1 803	–	1 169	12 257	29 147
Sorties	(833)	(7 416)	(76)	–	(262)	–	(2 182)	–	(10 769)
Radiations	(595)	(291)	(35)	(1 873)	(3 541)	–	(18)	–	(6 353)
Reclassements	2 523	3 547	–	–	1 681	–	199	(7 950)	–
Solde au 31 mars 2024	167 117 \$	663 845 \$	20 611 \$	3 429 \$	27 874 \$	118 \$	7 177 \$	16 175 \$	906 346 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2022	115 612 \$	342 894 \$	15 973 \$	2 853 \$	19 608 \$	95 \$	9 527 \$	– \$	506 562 \$
Amortissement	5 027	29 399	590	356	2 966	24	363	–	38 725
Sorties	(5 745)	(5 134)	–	(95)	(1 491)	(11)	(2 937)	–	(15 413)
Radiations	(1 300)	(258)	–	(756)	(494)	–	–	–	(2 808)
Solde au 31 mars 2023	113 594 \$	366 901 \$	16 563 \$	2 358 \$	20 589 \$	108 \$	6 953 \$	– \$	527 066 \$
Solde au 31 mars 2023	113 594 \$	366 901 \$	16 563 \$	2 358 \$	20 589 \$	108 \$	6 953 \$	– \$	527 066 \$
Amortissement	5 372	30 204	652	395	3 059	10	410	–	40 102
Sorties	(833)	(7 354)	(76)	–	(262)	–	(2 179)	–	(10 704)
Radiations	(470)	(180)	(35)	(1 642)	(3 499)	–	(18)	–	(5 844)
Solde au 31 mars 2024	117 663 \$	389 571 \$	17 104 \$	1 111 \$	19 887 \$	118 \$	5 166 \$	– \$	550 620 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2023	49 600 \$	291 984 \$	4 159 \$	974 \$	7 604 \$	10 \$	1 056 \$	11 868 \$	367 255 \$
Au 31 mars 2024	49 454 \$	274 274 \$	3 507 \$	2 318 \$	7 987 \$	– \$	2 011 \$	16 175 \$	355 726 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

6. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Le rapprochement des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

	Logiciels acquis à l'extérieur	Logiciels générés à l'interne	En développement	Total
Coût				
Solde au 31 mars 2022	10 843 \$	20 561 \$	– \$	31 404 \$
Entrées	18	231	–	249
Radiations	(323)	(350)	–	(673)
Solde au 31 mars 2023	10 538 \$	20 442 \$	– \$	30 980 \$
Solde au 31 mars 2023	10 538 \$	20 442 \$	– \$	30 980 \$
Entrées	3 334	303	89	3 726
Radiations	(15)	(3 985)	–	(4 000)
Reclassements	–	–	–	–
Solde au 31 mars 2024	13 857 \$	16 760 \$	– \$	30 706 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2022	5 525 \$	11 134 \$	– \$	16 659 \$
Amortissement	787	1 375	–	2 162
Radiations	(323)	(350)	–	(673)
Solde au 31 mars 2023	5 989 \$	12 159 \$	– \$	18 148 \$
Solde au 31 mars 2023	5 989 \$	12 159 \$	– \$	18 148 \$
Amortissement	814	1 583	–	2 397
Radiations	(14)	(3 985)	–	(3 999)
Solde au 31 mars 2024	6 789 \$	9 757 \$	– \$	16 546 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2023	4 549 \$	8 283 \$	– \$	12 832 \$
Au 31 mars 2024	7 068 \$	7 003 \$	89 \$	14 160 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

7. ACTIFS AU TITRE DE DROITS D'UTILISATION

Le rapprochement des actifs au titre de droits d'utilisation se présente comme suit :

	Espaces à bureaux	Centres de données	Total
Solde au 31 mars 2022	15 466 \$	1 103 \$	16 569 \$
Entrées	511	–	511
Diminutions	(92)	–	(92)
Amortissement	(3 197)	(210)	(3 407)
Solde au 31 mars 2023	12 688 \$	893 \$	13 581 \$
Solde au 31 mars 2023	12 688 \$	893 \$	13 581 \$
Entrées	6 264	–	6 264
Amortissement	(2 575)	(211)	(2 786)
Solde au 31 mars 2024	16 377 \$	682 \$	17 059 \$

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2024, l'ACSTA a réévalué la durée du contrat de location de locaux à l'administration centrale, ce qui a entraîné une augmentation des actifs au titre des droits d'utilisation de 5 157 \$.

8. AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

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

Les régimes de retraite à prestations définies de l'ACSTA englobent la composante à prestations définies du RRE et le RRS. Les prestations de retraite sont fondées sur le salaire moyen ouvrant droit à la pension des cinq meilleures années consécutives d'emploi et sont indexées au taux d'inflation. Le régime de retraite à cotisations définies de l'ACSTA correspond à la composante à cotisations définies du RRE. Au moment de la retraite, tous les employés à temps plein et temps partiel nommés pour une période indéterminée, qui touchent une pension immédiate, sont admissibles à l'ARPD. Les membres du régime de retraite à cotisations définies doivent être âgés de 60 ans et compter au moins deux années de service pour être admissibles à l'ARPD.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

L'ACSTA offre un régime de retraite à cotisations définies aux employés embauchés le ou après le 1^{er} juillet 2013. L'adhésion à ce régime est obligatoire pour les employés à temps plein nommés pour une période indéterminée et les employés à temps partiel nommés pour une période indéterminée qui travaillent en moyenne plus de 20 heures par semaine. En vertu de ce régime, l'ACSTA et ses employés sont tenus de financer le coût des prestations en versant des cotisations dont le montant représente un pourcentage donné des salaires. Les employés ont l'option de verser des cotisations supplémentaires qui sont complétées d'un apport de l'employeur à différents niveaux selon le nombre d'années de service. L'obligation financière de l'ACSTA se limite à verser des cotisations équivalentes à celles des employés, conformément aux dispositions du régime.

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

Les régimes à prestations définies exposent l'ACSTA à des risques actuariels, comme le risque d'inflation, le risque de taux d'intérêt, le risque d'investissement, le risque lié à la longévité, le risque lié aux demandes d'indemnisation pour des soins de santé et le risque lié à l'évolution des salaires. Par ailleurs, étant donné que les régimes de retraite à prestations définies sont désormais fermés, les coûts des services futurs vont augmenter au fur et à mesure du vieillissement des membres. Les dispositions des régimes visant le partage des coûts ont également fait augmenter les cotisations des employés à un niveau supérieur au seuil permis par le *Règlement de l'impôt sur le revenu*. L'ACSTA a obtenu une exonération de l'Agence du revenu du Canada lui permettant d'excéder le seuil jusqu'au 31 décembre 2026.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

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

	31 mars					
	RRE		RRS		ARPD	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	254 821 \$	260 092 \$	8 131 \$	8 199 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	12 544	10 500	401	327	–	–
Frais administratifs	(325)	(375)	(25)	(15)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Pertes) gains de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	4 988	(21 211)	471	(344)	–	–
<i>Autre</i>						
Cotisations de l'ACSTA	4 065	6 185	207	50	252	215
Cotisations des membres des régimes	2 895	3 153	26	49	–	–
Prestations payées et transferts	(4 145)	(3 523)	(203)	(135)	(252)	(215)
Solde à la clôture de l'exercice	274 843 \$	254 821 \$	9 008 \$	8 131 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	204 387 \$	206 492 \$	6 461 \$	4 849 \$	16 544 \$	19 107 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 982	5 589	130	54	484	897
Charges d'intérêts	10 288	8 522	321	195	826	794
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
Pertes (gains) de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	–	–	–	–	–	(896)
Pertes (gains) actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	398	(19 195)	10	510	880	(2 949)
Pertes (gains) actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	606	3 349	607	939	2	(194)
<i>Autre</i>						
Cotisations des membres des régimes	2 895	3 153	26	49	–	–
Prestations payées et transferts	(4 145)	(3 523)	(203)	(135)	(252)	(215)
Solde à la clôture de l'exercice	219 411 \$	204 387 \$	7 352 \$	6 461 \$	18 484 \$	16 544 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	55 432 \$	50 434 \$	1 656 \$	1 670 \$	(18 484) \$	(16 544) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

	31 mars 2024	31 mars 2023
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	55 432 \$	50 434 \$
RRS	1 656	1 670
	57 088	52 104
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(18 484)	(16 544)
	(18 484)	(16 544)
Avantages du personnel-actif net à la clôture de l'exercice	38 604 \$	35 560 \$

(d) Coûts des avantages du personnel

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

	31 mars							
	RRE		RRS		ARPD		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Coût (produits) des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 982 \$	5 589 \$	130 \$	54 \$	484 \$	897 \$	5 596 \$	6 540 \$
Frais administratifs	325	375	25	15	–	–	350	390
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	10 288	8 522	321	195	826	794	11 435	9 511
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(12 544)	(10 500)	(401)	(327)	–	–	(12 945)	(10 827)
	3 051 \$	3 986 \$	75 \$	(63) \$	1 310 \$	1 691 \$	4 436 \$	5 614 \$
Réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisée dans les autres éléments du résultat global								
Rendement des actifs des régimes, en excluant les produits d'intérêts	4 988 \$	(21 211) \$	471 \$	(344) \$	– \$	– \$	5 459 \$	(21 555) \$
(Pertes) gains actuariels	(1 004)	15 846	(617)	(1 449)	(882)	4 039	(2 503)	18 436
	3 984 \$	(5 365) \$	(146) \$	(1 793) \$	(882) \$	4 039 \$	2 956 \$	(3 119) \$

Le coût des prestations définies est comptabilisé dans les frais relatifs aux employés à la note 12 et réparti entre les charges des programmes dans l'état du résultat global.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(e) Composition des actifs des régimes

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

	RRE		RRS		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Fonds d'investissement						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	40 848 \$	36 997 \$	1 617 \$	1 550 \$	42 465 \$	38 547 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	–	–	1 916	1 443	1 916	1 443
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	108 238	98 757	1 736	1 607	109 974	100 364
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	95 459	85 572	–	–	95 459	85 572
Immobilier	30 298	32 555	–	–	30 298	32 555
Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada	–	–	3 739	3 531	3 739	3 531
Trésorerie et équivalents de trésorerie¹	–	940	–	–	–	940
Total des actifs à la clôture de l'exercice	274 843 \$	254 821 \$	9 008 \$	8 131 \$	283 851 \$	262 952 \$

¹ La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués de dépôts en transit.

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

Une étude de modélisation des actifs et des passifs est exécutée régulièrement. Celle-ci permet d'analyser les montants et l'échéancier des flux de trésorerie futurs de la composante à prestations définies du RRE et de dégager une structure optimale de placement afin de maximiser le rendement des placements tout en réduisant au minimum le risque associé à la fluctuation des passifs au titre des prestations définies découlant de la variation des taux d'intérêt. Étant donné que les caractéristiques de l'obligation s'apparentent à celles des titres de créance, l'atténuation des risques de capitalisation se fait au moyen d'investissements en titres de créance, alors que les autres types de placement servent à accroître le rendement du régime. Le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation s'en trouve réduit sans que le rendement futur des placements en soit affecté.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(f) Hypothèses actuarielles et analyse de sensibilité

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

	RRE		RRS		ARPD	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %	4,90 %
Taux de croissance de la rémunération (1 ^{er} avril)						
2023	S.O.	6,50 %	S.O.	6,50 %	S.O.	6,50 %
2024	5,50 %	5,50 %	5,50 %	5,50 %	5,50 %	5,50 %
2025 et au-delà	4,00 %	4,00 %	4,00 %	4,00 %	4,00 %	4,00 %
Taux d'inflation (année civile)						
2023	S.O.	3,70 %	S.O.	3,70 %	S.O.	3,70 %
2024	2,50 %	2,20 %	2,50 %	2,20 %	2,50 %	2,20 %
2025 et au-delà	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Table de mortalité ¹	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	4,90 %	4,00 %	4,90 %	4,00 %	4,90 %	4,00 %
Taux d'inflation (année civile)						
2022	S.O.	2,00 %	S.O.	2,00 %	S.O.	2,00 %
2023	3,70 %	2,00 %	3,70 %	2,00 %	3,70 %	2,00 %
2024	2,20 %	2,00 %	2,20 %	2,00 %	2,20 %	2,00 %
2025 et au-delà	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Taux d'évolution hypothétiques des coûts médicaux :						
Taux d'évolution initial des coûts médicaux					5,00 %	5,09 %
Taux d'évolution ultime des coûts médicaux					3,92 %	3,92 %
Année d'atteinte du taux ultime					2040	2040

¹ Table de mortalité des retraités canadiens 2014 pour le secteur public, projetée avec l'échelle d'amélioration CPM-B.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2024, toutes les autres hypothèses étant maintenues constantes par ailleurs :

	Variation	Augmentation (diminution) des passifs au titre des prestations définies
Augmentation du taux d'actualisation	1 %	(38 809) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	50 474
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	12 630
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(11 156)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	33 268
Diminution du taux d'inflation	1 %	(27 301)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 499
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(5 670)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	2 670
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(2 075)

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

(g) Cotisations futures prévues

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

Aucune disposition réglementaire ou législative n'oblige actuellement l'ACSTA à présenter une évaluation actuarielle de son RRS et de son ARPD. Toutefois, l'ACSTA a pour politique interne d'effectuer une évaluation actuarielle du RRS en même temps qu'elle procède à l'évaluation actuarielle de son RRE.

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

	Évaluation la plus récente aux fins de la capitalisation	Prochaine évaluation requise aux fins de la capitalisation
RRE	31 décembre 2022	31 décembre 2023
RRS	31 décembre 2022	31 décembre 2023
ARPD	S.O.	S.O.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025 totaliseront 4 131 \$, soit 1 406 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 2 725 \$ au titre des cotisations des membres des régimes.

Les versements à effectuer à l'ARPD non capitalisé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime que ces versements s'élèveront à 385 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

Au 31 mars 2024, la durée moyenne pondérée des passifs au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 18,0 ans (18,3 ans en 2023), de 17,2 ans (17,4 ans en 2023) et de 18,9 ans (18,4 ans en 2023).

(h) Frais relatifs aux employés

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	65 450 \$	60 923 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	4 436	5 614
Régimes de retraite à cotisations définies	1 499	987
Indemnités de cessation d'emploi	54	232
Total des frais relatifs aux employés (note 12)	71 439 \$	67 756 \$

9. PROVISIONS ET ÉVENTUALITÉS

Divers recours, contrôles et poursuites ont été intentés ou déposés contre l'ACSTA. En raison de leur nature, ces montants comportent de nombreuses incertitudes, et le dénouement de chaque affaire n'est pas toujours prévisible. Au 31 mars 2024, les provisions ont été déterminées en fonction du résultat d'analyses internes, de consultations auprès d'experts externes en la matière et de tous les renseignements disponibles.

(a) Provision

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2024, aucune provision n'a été comptabilisée.

(b) Éventualités - Coûts de démantèlement

L'ACSTA a identifié des passifs éventuels qui découlent du retrait de matériel de Systèmes de détection d'explosifs dans les aéroports du Canada, dont certaines composantes contiennent des matières dangereuses, ainsi de la restauration d'installations qu'elle est tenue d'effectuer aux termes de contrats de location. Puisqu'il est improbable que le règlement de ces obligations légales exige une sortie de ressources économiques, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers. Si la probabilité venait à changer au cours des prochains exercices, le montant maximum des flux de trésorerie non actualisés nécessaires pour régler ces passifs entre 2024-2025 et 2036-2037 (2023-2024 et 2036-2037 en 2023) est estimé à 3 154 \$ (3 081 \$ en 2023).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

10. OBLIGATIONS LOCATIVES

L'ACSTA a conclu des contrats de location pour des espaces à bureaux et des centres de données. L'ACSTA a pris en compte les options de prolongation pour évaluer ses obligations locatives lorsqu'elle avait la certitude raisonnable de les exercer.

Le rapprochement des obligations locatives se présente comme suit :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Solde à l'ouverture de l'exercice	14 485 \$	17 236 \$
Entrées	6 264	511
Paiements de loyers	(2 058)	(3 435)
Charges financières (note 11)	506	265
Diminutions	–	(92)
Solde à la clôture de l'exercice	19 197 \$	14 485 \$
Solde à la clôture de l'exercice		
Partie courante	2 389 \$	1 777 \$
Partie non courante	16 808 \$	12 708 \$

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2024, l'ACSTA a réévalué de la durée d'un des contrats de location, ce qui a entraîné une augmentation des obligations locatives de 5 157 \$.

L'ACSTA a comptabilisé les charges suivantes qui ne sont pas incluses dans l'évaluation des obligations locatives :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Paiements de loyers variables	1 737 \$	2 449 \$
Contrats de location à court terme	423	25
Contrats de location de faible valeur	48	55
Autres frais de location (note 12)	2 208 \$	2 529 \$

Les paiements de loyers variables comprennent les frais d'exploitation, les impôts fonciers, les assurances et les autres frais liés aux services.

Pour l'exercice clos le 31 mars 2024, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 4 266 \$ (5 964 \$ en 2023).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
1 an au plus	4 998 \$	4 840 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	12 658	14 221
Plus de 5 ans	757	982
	18 413 \$	20 043 \$

11. FINANCEMENT PUBLIC

(a) Financement public

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
Budget principal des dépenses	561 429 \$	567 486 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	513 086	355 203
Total des crédits parlementaires votés	1 074 515	922 689
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours ¹	(45 945)	(44 786)
Crédits parlementaires inutilisés	(57 907)	(12 439)
Total des crédits parlementaires utilisés	970 663 \$	865 464 \$

¹ La demande de report de fonds qui était en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2023 a été approuvée au cours de l'exercice clos le 31 mars 2024.

Les crédits parlementaires utilisés pour financer les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations sont les suivants pour les exercices clos le :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	935 807 \$	849 013 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	32 798	13 016
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	2 058	3 435
Total des crédits parlementaires utilisés	970 663 \$	865 464 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(b) Financement public différé

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	19 253 \$	18 241 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	935 807	849 013
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés dans la performance financière	(932 092)	(848 001)
Solde à la clôture de l'exercice	22 968 \$	19 253 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	379 180 \$	406 579 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	32 798	13 016
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations comptabilisé dans la performance financière	(42 984)	(40 415)
Solde à la clôture de l'exercice	368 994 \$	379 180 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	391 962 \$	398 433 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

12. CHARGES

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	763 816 \$	693 700 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	12 984	11 777
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	5 563	8 094
	782 363	713 571
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	48 073	41 097
CIZR	1 121	1 108
Formation et certification	768	306
	49 962	42 511
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 8)	71 439	67 756
Frais de bureau et frais informatiques	13 740	8 071
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires ¹	7 061	8 615
Autres frais administratifs ²	7 050	6 556
Autres frais de location (note 10)	2 208	2 529
Communications et sensibilisation du public	1 139	951
	102 637	94 478
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 5)	40 102	38 725
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 7)	2 786	3 407
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 6)	2 397	2 162
	45 285	44 294
	980 247 \$	894 854 \$

¹ Les autres coûts liés aux affaires comprennent les frais de déplacement, les coûts et frais liés aux conférences et aux réunions, et les divers droits d'adhésion et frais d'association.

² Les autres frais administratifs englobent les coûts d'assurance, de réseau et de téléphonie et l'entretien des installations.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

13. JUSTE VALEUR ET RISQUES DÉCOULANT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme qui sont évalués à la juste valeur sur une base récurrente. Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur utilisent une hiérarchie pour classer les données utilisées dans les techniques d'évaluation. La hiérarchie de la juste valeur accorde la plus haute priorité aux cours du marché et la plus faible priorité aux données non observables le niveau 1 étant le plus élevé et le niveau 3 étant le plus bas. Les instruments financiers dérivés de l'ACSTA sont classés comme étant de niveau 2 en fonction des données observables autre que les prix cotés.

La valeur comptable et la juste valeur des instruments financiers dérivés de l'ACSTA sont égales. La juste valeur est basée sur un modèle de flux de trésorerie actualisé reposant sur des données observables. Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux de la hiérarchie de la juste valeur au cours des exercices clos le 31 mars 2024 ou le 31 mars 2023.

FACTEURS RELATIFS AUX RISQUES FINANCIERS

L'ACSTA est exposée à une variété de risques financiers : le risque de marché, le risque de liquidité et le risque de crédit.

(a) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des cours du marché. Le principal risque de marché auquel l'ACSTA est exposée est le risque de change, c'est-à-dire le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du taux de change. L'ACSTA est exposée au risque de change pour ses fournisseurs et autres créditeurs libellés dans une monnaie autre que le dollar canadien (\$ CA), qui est la monnaie fonctionnelle de l'ACSTA. Ce risque découle surtout des transactions libellées en dollars américains (\$ US). La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige qu'elle réduise au minimum le risque de change pour protéger la valeur des flux de trésorerie en monnaie étrangère, engagés et prévus, de l'incidence des fluctuations des taux de change. À cette fin, l'ACSTA a mis en œuvre une stratégie afin d'aider à atténuer ce risque en concluant des contrats de change à terme.

Le tableau qui suit présente l'exposition globale aux fluctuations de taux de change pour les montants comptabilisés dans les fournisseurs et autres créditeurs, libellés en \$ US et l'équivalent en \$ CA.

	\$ US	\$ CA
31 mars 2024	219 \$	297 \$
31 mars 2023	311	420

En supposant que toutes les autres variables demeurent constantes, une dépréciation ou une appréciation de 5 % du dollar américain par rapport au dollar canadien entraînerait une augmentation ou une diminution de la performance financière de 15 \$ (21 \$ en 2023).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(b) Risque de liquidité

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

Le tableau suivant résume les échéances contractuelles de ces passifs financiers :

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2024
Fournisseurs et autres créiteurs	122 154 \$	18 060 \$	– \$	140 214 \$
Retenues de garantie	135	7	–	142
Passifs financiers dérivés ¹				
Règlement brut – rentrée de fonds	(4 034)	(12 222)	(1 358)	(17 614)
Règlement brut – sortie de fonds	4 046	12 292	1 368	17 706

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2024
Fournisseurs et autres créiteurs	118 600 \$	23 290 \$	– \$	141 890 \$
Retenues de garantie	163	1 655	–	1 818
Passifs financiers dérivés ¹				
Règlement brut – rentrée de fonds	(2 658)	(14 401)	(1 288)	(18 347)
Règlement brut – sortie de fonds	2 668	14 491	1 298	18 457

¹ Les passifs financiers dérivés comprennent les contrats de change à terme de l'ACSTA. L'ACSTA a modifié la présentation de ses passifs financiers dérivés afin d'inclure les règlements bruts de ses passifs financiers dérivés. Les soldes des périodes précédentes ont été mis à jour pour tenir compte du changement de présentation.

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2023.

(c) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une contrepartie ne respecte pas ses obligations contractuelles, ce qui pourrait entraîner une perte financière pour l'ACSTA. Afin d'atténuer le risque de perte financière en cas de défaut de paiement, l'ACSTA a pour politique de consentir du crédit uniquement aux contreparties solvables. L'exposition au risque de l'ACSTA et la solvabilité de ses contreparties sont surveillées en permanence. S'il y a lieu, l'ACSTA établit une provision pour pertes de crédit qui correspond au montant des pertes de crédit attendues pour la durée de la vie des débiteurs.

L'ACSTA est exposée au risque de crédit en raison de sa trésorerie et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2024 et au 31 mars 2023 correspondait à la valeur comptable de ces actifs. L'ACSTA minimise son risque de crédit en traitant uniquement avec des institutions financières de premier ordre avec de bonne réputation et, à ce titre, elle n'est pas soumise à une concentration importante du risque de crédit.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

14. ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

Dans le cours normal de ses activités, l'ACSTA conclut des engagements contractuels pour l'acquisition de biens et services. Ceux-ci doivent respecter les crédits autorisés et être assortis de droits de résiliation qui permettent à l'ACSTA de mettre fin aux contrats, à sa discrétion et sans pénalité. Les engagements les plus importants concernent des contrats signés avec des fournisseurs de services de contrôle pour la fourniture de services de contrôle, ainsi qu'avec des fournisseurs pour l'entretien du matériel de contrôle et les pièces de rechange.

Le tableau ci-après présente les soldes, avant les taxes applicables, de ces engagements contractuels :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	4 691 037 \$	997 438 \$
Entretien du matériel et pièces de rechange	119 604	159 197
Immobilisations corporelles et incorporelles	41 914	18 777
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	24 232	7 341
Frais relatifs aux employés	14 654	18 764
Autre	20 000	19 342
	4 911 441 \$	1 220 859 \$

Au cours de l'exercice, l'ACSTA a attribué les nouveaux contrats en vertu des ententes sur les services de contrôle aux aéroports. Ces contrats sont valides du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2029, et sont renouvelables pour deux périodes supplémentaires de cinq ans à la discrétion de l'ACSTA.

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'ACSTA a conclu les transactions importantes 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 contrôle commun aux autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'ACSTA conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces transactions entre parties liées sont conclues aux mêmes conditions normales que celles qui s'appliquent à l'ensemble des particuliers et des sociétés.

Les crédits parlementaires reçus du gouvernement du Canada constituent la principale source de financement de l'ACSTA, tels qu'ils sont présentés à la note 11. Des crédits parlementaires à recevoir sont inclus dans les clients et aux débiteurs, et sont présentés à la note 4.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2024, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les dix membres (dix en 2023) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2023) de l'équipe de la haute direction.

La rémunération des membres du Conseil d'administration et des autres principaux dirigeants se détaille comme suit pour les exercices clos le :

	31 mars 2024	31 mars 2023
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	1 875 \$	1 817 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	238	238
	2 113 \$	2 055 \$

Outre la rémunération ci-dessus, il n'y a aucune autre transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 mars 2024 ou le 31 mars 2023.

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

Les transactions avec le RRE, le RRS et l'ARPD sont conclues dans le cours normal des activités. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de l'ACSTA correspondent au versement des cotisations, établies selon les évaluations actuarielles réalisées, telles qu'elles sont présentées à la note 8. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours des exercices clos le 31 mars 2024 ou le 31 mars 2023.

16. GESTION DU CAPITAL

En tant que société d'État fédérale, l'ACSTA est assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) qui lui interdit généralement de contracter des emprunts. 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 aux directives pertinentes du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, en prélevant du Trésor les fonds qui lui sont alloués pour répondre à ses besoins financiers à court terme. Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé depuis l'exercice clos le 31 mars 2023.

Le capital de l'ACSTA se compose de la trésorerie, des clients et autres débiteurs, des fournisseurs et autres créditeurs, des retenues de garantie courantes et des obligations locatives.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2024

17. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	31 mars 2024	31 mars 2023
Clients et autres débiteurs ¹	6 646 \$	(28 291) \$
Stocks ²	(2 735)	(36)
Dépenses payées d'avance	(672)	(999)
Fournisseurs et autres créditeurs ³	(12 426)	31 875
Provisions	–	(200)
Retenues de garantie ⁴	(10)	10
Financement public différé lié aux charges d'exploitation	3 715	1 012
	(5 482) \$	3 371 \$

¹ La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 7 205 \$ (516 \$ en 2023) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

² La variation des stocks exclut un montant de 308 \$ (23 \$ en 2023) résultant de la réévaluation de valeur et la réduction des stocks, respectivement. Ce montant est inclus dans les autres transactions sans effet sur la trésorerie au tableau des flux de trésorerie.

³ La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 10 750 \$ (3 267 \$ en 2023) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

⁴ La variation des retenues de garantie exclut un montant de 1 666 \$ (171 \$ en 2023) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

Pour obtenir de plus amples renseignements,
veuillez visiter notre site Web :

www.acsta.gc.ca

Des formats alternatifs du Rapport annuel de 2024,
dont braille, gros caractères et format audio,
peuvent être obtenus sur demande.

Coordonnées :

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

Téléphone : **1-888-294-2202**

Téléimprimeur : **1-833-339-1021**

Télécopieur : **613-990-1295**

Courriel : CorporateAffairs@catsa.gc.ca



Canada 