



RAPPORT ANNUEL 2023



Table des matières

Survol de l'ACSTA	P3
Profil de l'organisation	P4
Responsabilité principale et activités obligatoires	P5
Message de la présidente du Conseil d'administration	P7
Message de la présidente et chef de la direction	P9
Environnement opérationnel	P11
Soutenir les priorités du gouvernement du Canada	P18
Points saillants annuels	P26
Rapport sur les résultats	P29
Préparer l'avenir	P36
Profil de risque	P40
Rendement organisationnel	P44
Gouvernance de l'organisation	P48
Rapport de gestion des états financiers	P52
États financiers	P65



89

aéroports désignés
(81 actifs)

213

voies
de contrôle
standard

115

points de contrôle
préembarquement

84

voies de contrôle
ACSTA Plus

Survol de l'ACSTA

125

points de contrôle
des bagages
enregistrés

448

employés de l'ACSTA



57.6 M

millions de passagers
contrôlés

103

points de contrôle des
non-passagers (73 à l'aérogare
et 30 pour les véhicules)

8 586

membres du personnel
de contrôle actifs

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 et des comptes publics. L'ACSTA assume une responsabilité principale.

Contrôle de sûreté aux aéroports désignés

L'ACSTA a pour mandat d'assurer un contrôle efficient, efficace et uniforme dans les aéroports désignés. Elle s'acquitte de cette responsabilité par l'entremise de ses activités obligatoires.

Fret

L'ACSTA a une entente avec Transports Canada pour effectuer le contrôle du fret aux petits aéroports, là où la capacité 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.

Reconnaissance territoriale

L'ACSTA reconnaît respectueusement qu'elle mène ses activités de contrôle de sûreté sur le territoire non cédé de plusieurs peuples autochtones partout au pays. L'administration centrale de l'ACSTA se trouve sur le territoire traditionnel non cédé de la Nation algonquine Anishnaabeg.

Activités obligatoires

L'ACSTA a pour mandat de fournir des services de contrôle de sûreté à 89 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 civile 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 aéroport.

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.

Carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR)

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 de l'accès aux zones réglementées d'un aéroport.

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.

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 de Transports Canada, pourvu que la fourniture de ces services n'entraîne pas de coûts supplémentaires. En fonction de cette autorisation, l'ACSTA 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 intervenants intéressés.

En raison de la pandémie de COVID-19, aucun service de la sorte n'a été fourni du 1^{er} avril 2020 au 24 juin 2022, moment auquel l'ACSTA a repris les services de contrôle à l'aéroport de Muskoka. Les services étaient en place pour la saison de voyage estivale et ont été offerts jusqu'au 6 septembre 2022.

MESSAGE DE

la **présidente** du Conseil d'administration



Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que c'est un honneur de me joindre à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) à titre de présidente du Conseil d'administration alors que l'organisation entreprend sa troisième décennie d'activités. Depuis sa création en 2002, l'ACSTA a pour mandat d'assurer le plus haut niveau de sûreté au public voyageur et notre objectif a toujours été de fournir les services de contrôle des voyageurs aériens et de leurs bagages de la façon la plus efficace et efficiente possible.

Le Rapport annuel de 2023 porte sur l'essence même de l'ACSTA : elle relève toujours les défis en gardant son mandat bien en vue. L'année dernière a été l'une des années les plus éprouvantes qu'a connues l'industrie aéronautique depuis un certain temps. Le nombre de passagers recommençant à prendre l'avion était bien supérieur aux projections mondiales ou nationales de l'industrie aéronautique. Cette augmentation du nombre de passagers, après la levée des restrictions de voyage liées à la COVID-19, ainsi que les conditions tendues du marché du travail, a entraîné une augmentation des temps d'attente pour le contrôle de sûreté dans certains aéroports du pays depuis l'été 2022.

Au cours de la dernière année, le Conseil a collaboré activement avec la haute direction sur les défis en matière de dotation et les niveaux de service relatifs au temps d'attente en prévision et pendant la période de pointe des voyages d'été. En collaborant avec l'ensemble de ses partenaires du transport aérien, le personnel de l'ACSTA, les fournisseurs de services de contrôle et les agents de contrôle ont travaillé sans relâche pour surmonter efficacement ces défis en matière de prestation de services. Un élément clé de la réponse de l'ACSTA était de mobiliser rapidement les efforts des fournisseurs de services de contrôle pour recruter, former et déployer des milliers d'agents de contrôle afin de répondre aux demandes opérationnelles, et ces efforts se sont poursuivis tout au long de 2022 et au début de 2023. Entre avril et août 2022 seulement, l'ACSTA a accéléré l'embauche et la formation de plus de 1 800 membres du personnel de contrôle. Grâce à ces efforts intenses, nous avons pu réduire les temps d'attente pour les voyageurs au début de l'été et les normaliser pour le reste de l'année.

Au cours de la dernière année, l'ACSTA a continué de mettre l'accent sur la diversité, l'équité et l'inclusion. Ce sont des valeurs que l'ACSTA

défend, tant au sein de l'organisation que dans la façon dont nous offrons nos services aux voyageurs. Nous sommes fiers d'avoir travaillé en partenariat avec une organisation autochtone pour élaborer et déployer la formation et l'apprentissage destinés à tous les agents de contrôle, la direction et les employés de l'ACSTA. Nous avons aussi consulté activement les personnes à mobilité réduite afin de créer les modules de formation qui viennent d'être lancés à l'intention des agents de contrôle de partout au pays. L'ACSTA a également élaboré son premier plan d'accessibilité qui décrit les politiques, les programmes, les pratiques et les services qui seront mis en œuvre à l'appui d'un milieu de travail et d'une expérience de contrôle de sûreté exempts d'obstacles.

Afin d'appuyer la stratégie du gouvernement fédéral pour lutter contre les changements climatiques, l'ACSTA a commencé à travailler en vue de l'adoption des normes du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques et de la déclaration des risques financiers liés aux changements climatiques.

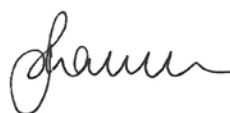
Le Conseil a continué d'assurer une surveillance continue des risques de l'ACSTA. L'un de ces secteurs à risque est l'augmentation des menaces à la cybersécurité auxquelles sont confrontées les organisations partout dans le monde. Compte tenu de ce fait, les membres du Conseil et de l'équipe de direction ont participé à un exercice sur la cybersécurité pour vérifier l'état de préparation à tous les niveaux et dans tous les secteurs de l'ACSTA.

Alors que nous nous tournons vers 2023 et au-delà, l'ACSTA s'engage pleinement à travailler avec l'ensemble des partenaires de l'industrie aéronautique en vue d'accroître la communication et la collaboration, et de concrétiser sa vision qui consiste à fournir le plus haut niveau de contrôle de sûreté tout en

offrant la meilleure expérience possible aux passagers. Je suis convaincue que l'ACSTA possède une solide base de connaissances, d'expertise et d'expérience sur laquelle elle peut s'appuyer.

Au nom du Conseil, je souhaite la bienvenue à la nouvelle présidente et chef de la direction de l'ACSTA, Nada Semaan. Son leadership, sa vaste expérience et ses connaissances seront fort utiles à l'organisation. Les membres du Conseil d'administration et moi-même avons hâte de travailler avec Mme Semaan afin de veiller à ce que l'ACSTA soit bien positionnée pour l'avenir et continue à remplir son mandat avec succès. Je tiens également à remercier le président et chef de la direction de l'ACSTA sortant, Michael Saunders, pour ses années de service. L'ACSTA a grandement bénéficié de son leadership et de ses compétences, et nous lui souhaitons une bonne retraite.

Enfin, j'aimerais exprimer ma gratitude à toute l'équipe de l'ACSTA, à tous les agents de contrôle et aux fournisseurs de services de contrôle, qui ont tous fait preuve d'un véritable dévouement, d'une résilience et d'un professionnalisme sans failles tout au long de 2022, ainsi qu'aux membres du Conseil pour leur dévouement continu à la sûreté aérienne. À titre de nouvelle présidente, j'ai hâte de travailler en étroite collaboration avec le Conseil d'administration de l'ACSTA et la haute direction, les responsables de Transports Canada et tous nos autres partenaires dans les années à venir. En travaillant en collaboration, je sais que nous pouvons relever efficacement les défis futurs en nous appuyant sur les expériences, les leçons et les réussites acquises au fil des ans.



Thao Pham

Présidente du Conseil d'administration

MESSAGE DE

la **présidente** et **chef de la** **direction**

Je suis extrêmement fière de vous présenter le Rapport annuel 2023, mon premier en tant que présidente et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Au moment d'occuper mes nouvelles fonctions, je tiens à remercier sincèrement mon prédécesseur, Michael Saunders. Son engagement de même que ses contributions à l'ACSTA et à la sûreté aérienne au Canada ont été exceptionnels, et c'est un honneur de continuer à diriger cette importante organisation. Je tiens également à remercier l'équipe de la haute direction ainsi que les membres du Conseil d'administration, qui ont travaillé sans relâche à guider le succès de l'organisation au cours de la dernière année. Je remercie aussi tous les employés de l'ACSTA, qui prouvent constamment leur valeur en tirant une fierté incommensurable de leur travail et en faisant preuve d'une détermination absolue pour obtenir les résultats voulus.

Enfin, merci à tout le personnel de contrôle de première ligne et à nos fournisseurs de services de contrôle partenaires pour leur dévouement et leur détermination à améliorer continuellement l'expérience des passagers. Au cours de la dernière année, plus de 57,6 millions de passagers ont été contrôlés aux



points de contrôle de l'ACSTA, ce qui représente une augmentation de 134,7 % par rapport à l'année précédente. Et bien que les niveaux de service relatifs au temps d'attente aient temporairement augmenté dans certains aéroports clés pendant les périodes de pointe du printemps et de l'été, en moyenne, 88,6 % des passagers contrôlés aux aéroports de classe 1 ont attendu 15 minutes ou moins pour être contrôlés l'année dernière. Il s'agit de résultats dont nous pouvons tous être fiers.

Au cours de la dernière année, l'industrie des voyages aériens a été confrontée à des défis de taille alors que la demande des passagers a atteint, en peu de temps, des niveaux presque équivalents à ceux d'avant la pandémie dans des conditions difficiles sur le marché du travail. Cette augmentation soudaine a eu des répercussions sur les temps d'attente des passagers au contrôle de sûreté dans certains aéroports clés du pays, ce qui a obligé l'ACSTA à accélérer la mise en œuvre de ses plans de reprise.

Des mesures d'intervention critiques ont rapidement été prises, y compris le travail avec les fournisseurs de services de contrôle en vue d'intensifier les activités de dotation et d'accroître le soutien à la formation. En outre,

l'ACSTA a présenté le recours à des agents de contrôle précertifiés pour accomplir des tâches non liées au contrôle aux points de contrôle préembarquement. La réussite de cette approche a entraîné la poursuite de cette initiative dans un avenir prévisible. Je suis très fière de l'étroite collaboration et du niveau d'engagement dont ont fait preuve nos employés et partenaires pendant cette période difficile.

Bien que l'année dernière visait largement à appuyer la relance de l'aviation, notre engagement à réduire les obstacles à l'accessibilité pour les voyageurs aériens et le personnel de l'ACSTA est demeuré en tête de nos priorités. En décembre 2022, l'Administration a publié son plan d'accessibilité qui décrit les mesures de suivi critiques prévues au cours des trois prochaines années. Même si ce plan inaugural représente seulement une étape de notre parcours, nous sommes fiers de continuer sur cette voie positive.

L'ACSTA a également pris des mesures concrètes afin de poursuivre ses travaux à l'égard de la réconciliation en lançant *La réconciliation commence par moi*, un programme de formation de sensibilisation à la culture autochtone. Ce programme à deux volets, offert aux fournisseurs de services de contrôle, aux agents de contrôle et au personnel de l'ACSTA, a fourni de précieux renseignements sur l'histoire des peuples autochtones dans le but d'accroître la sensibilisation et la compréhension. Cette formation a fourni un contexte utile et a complété les changements aux procédures de contrôle des objets sacrés et spirituels. Ces changements permettront d'offrir une expérience de contrôle plus inclusive et positive aux voyageurs autochtones.

Lorsque nous contemplons l'avenir, la priorité de l'ACSTA restera de fournir le plus haut niveau de contrôle de sûreté tout en améliorant l'expérience des passagers. Le financement

sur trois ans accordé par le gouvernement du Canada permettra à l'ACSTA d'effectuer une planification à long terme plus stratégique. Nous nous engageons à faire progresser les priorités du gouvernement fédéral en explorant des solutions innovantes qui favorisent les économies et l'efficacité opérationnelles, y compris en investissant dans des systèmes qui amélioreront notre infrastructure technologique. Je me réjouis de travailler de manière productive avec Transports Canada, les fournisseurs de services de contrôle, les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens. Nous sommes tous déterminés à atteindre l'excellence en matière de service et je suis convaincue qu'avec le soutien et l'engagement de nos partenaires fédéraux et des intervenants du secteur, nous y parviendrons.



Nada Semaan

Présidente et chef de la direction



Environnement opérationnel

Trafic de passagers et opérations de contrôle

Alors que l'industrie de l'aviation civile a commencé à se rétablir en 2022, l'ACSTA a réagi aussi rapidement que possible à la volatilité du paysage opérationnel et à la relance prolongée de l'industrie en adaptant ses opérations lorsqu'il le fallait tout en demeurant centrée sur son mandat de sûreté.

En 2022-2023, l'ACSTA a contrôlé 57,6 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 134,7 % par rapport à 2021-2022, et ce qui représente 84,8% du nombre total de passagers enregistré en 2018-19, avant la pandémie. L'organisation a commencé à se préparer à ce rebond du trafic passagers au printemps 2021. En dépit de ces efforts continus, l'ACSTA a connu des défis opérationnels pendant le début de la période de rétablissement surtout en raison de plusieurs facteurs, y compris les conditions difficiles sur le marché du travail connues par plusieurs secteurs de services de première ligne ainsi que l'augmentation rapide du trafic passagers au printemps et à l'été 2022.

L'ACSTA a intensifié ses efforts et sa collaboration avec ses fournisseurs de services de contrôle, les bureaux régionaux, Transports Canada et d'autres partenaires de l'industrie pour gérer les pressions opérationnelles et les retards à certains points de contrôle du pays.

Paysage post-pandémique de l'aviation civile

La forte diminution du trafic passagers et la reprise économique subséquente à la fois volatile et imprévisible se sont avérées difficiles pour tous les partenaires de l'industrie et les intervenants. Le volume de passagers a atteint un niveau historiquement bas en avril 2020, lorsque le trafic contrôlé a connu une réduction de plus de 97 % par rapport à avril 2019.

L'ACSTA a réagi à cette baisse en adaptant ses opérations et en mobilisant proactivement ses fournisseurs de services de contrôle pour conserver 75 % de l'effectif pré-pandémique d'agents de contrôle. Le processus d'obtention des habilitations de contrôle de sûreté et la formation des nouvelles recrues peuvent prendre plusieurs mois, et la relance de l'industrie n'aurait pas été possible à l'été 2022 sans la maintien de 75 % du personnel pré-pandémique. Cette stratégie de maintien en poste a également permis d'éviter un nombre de licenciements beaucoup plus important, atténuant ainsi des répercussions à long terme plus graves sur les activités et les intervenants du secteur d'aviation.

En outre, au début du printemps 2021, l'ACSTA a demandé à ses fournisseurs de services de contrôle de rappeler les agentes et agents de contrôle licenciés et d'embaucher de nouveaux agents en prévision du rebond du trafic passagers et des saisons de voyage de pointe. Comme pour de nombreux services de première ligne dans plusieurs secteurs, certains agents de contrôle ont choisi de ne pas revenir au travail. Les efforts de recrutement se sont poursuivis en prévision d'une croissance des voyages en décembre 2021, dans les limites des restrictions de voyage et de santé publique en cours.

Au printemps et à l'été 2022, le Canada et d'autres régions du monde ont connu une demande significative et sans précédent du trafic de passagers, tant au niveau national qu'international. Plus précisément, la rapidité à laquelle le trafic passagers a augmenté a eu des répercussions notables sur les temps d'attente des passagers à certains aéroports, notamment à divers points de contrôle des aéroports internationaux de Toronto-Pearson, Vancouver et Montréal-Trudeau.

Afin de répondre à la hausse des niveaux de service relatifs et d'améliorer l'expérience des passagers, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA ont accéléré leurs activités de dotation en cours en embauchant et formant plus de 1 800 agents de contrôle entre avril et août 2022,



ainsi qu'en embauchant 500 agents supplémentaires en décembre 2022 en vue des prévisions du trafic des fêtes fournies par les transporteurs aériens. Pendant l'accélération des processus de dotation, l'ACSTA a fourni des mises à jour régulières à Transports Canada et aux intervenants clés afin d'appuyer les efforts de l'industrie de l'aviation civile. Dans l'ensemble, ces efforts considérables comprenaient l'amélioration de la prestation de la formation aux recrues ainsi que la mise en œuvre d'une formation en cours d'emploi plus simple et mieux ciblée sans compromettre la rigueur du programme actuel. Tout au long du printemps et de l'été 2022, l'ACSTA a également continué d'apporter des modifications à la formation des agents de contrôle en suspendant la formation non essentielle, en évaluant les possibilités de réduire au minimum les formations en personne et en respectant les directives en matière de santé publique.

La reprise initiale rapide a également mis en évidence le fait que certains secteurs de l'organisation doivent accroître leur résilience. Par exemple, la capacité de formation de l'organisation, qui était déjà utilisée au maximum, a été davantage affaiblie par le besoin d'accélérer l'intégration de milliers d'agents de contrôle dans un délai plus court que prévu. Le défi que représente l'intégration de milliers de nouveaux membres du personnel de contrôle a été aggravé par le taux élevé d'attrition des agents de contrôle enregistré au cours de la seconde moitié de 2022. Afin d'atténuer ces pressions internes, l'ACSTA a obtenu de l'espace de formation supplémentaire et a réaffecté des employés afin d'appuyer le personnel de formation existant pour répondre à la demande anticipée pour l'été 2023. Bien que ces solutions à court terme aient donné de bons résultats, l'organisation étudiera des solutions à plus long terme pour augmenter sa capacité de formation et accélérer l'intégration future des nouveaux agents de contrôle.

TÉMOIGNAGE D'INTERVENANT

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE

Anne Marcotte Aéroport international Montréal-Trudeau (YUL)

L'ACSTA est un partenaire clé de l'aéroport international Montréal-Trudeau (YUL). En 2022, la reprise rapide du trafic aérien a nécessité la collaboration de tout le monde, et la direction et le personnel de l'ACSTA ont manifestement relevé le défi.

Il ne fait aucun doute que la confiance et la transparence sont les éléments clés qui nous ont permis de surmonter conjointement les difficultés éprouvées par l'industrie aéroportuaire. Nous avons su établir un dialogue franc grâce auquel nous avons atténué les répercussions du manque de personnel et trouvé des solutions qui ont été mises en œuvre rapidement, voire même, en temps réel. Ce ne fut certes pas de tout repos, mais l'agilité, la proactivité et la créativité dont ont fait preuve les équipes de YUL et de l'ACSTA leur ont permis de relever les défis quotidiens pour assurer la prestation de services adéquats aux passagers. Nos équipes ont déjà entamé la planification en vue de la saison estivale à venir. Compte tenu des excellents résultats que nous avons constatés pendant la dernière période des fêtes, nous avons confiance dans les mesures proposées et mises en place et entrevoyons avec optimisme la suite des choses.

En plus de déployer des efforts de dotation, l'organisation a appuyé la relance en collaborant avec le gouvernement et les partenaires de l'industrie, notamment en conjuguant ses efforts à ceux du comité de rétablissement opérationnel dans les aéroports et du groupe de travail sur la reprise après la COVID-19. Cette collaboration essentielle a été déterminante pour le rétablissement de l'aviation civile, et a été propice à l'établissement de la stratégie de l'ACSTA pour réduire les temps d'attente aux points de contrôle de sûreté. Pour favoriser davantage la collaboration, l'ACSTA a intensifié et amélioré ses pratiques actuelles de partage d'information avec ses principaux intervenants, y compris Transports Canada, afin de s'assurer que le gouvernement du Canada était bien conscient des défis, ainsi que des améliorations, dans les opérations de l'organisation.

En outre, en réponse aux perturbations du marché du travail tout au long de 2022-2023, l'ACSTA a collaboré de près avec ses fournisseurs de services de contrôle pour s'assurer que les questions d'attrition des agents de contrôle et de recrutement de remplaçants étaient réglées promptement.

Soutenir les partenaires de l'industrie



L'environnement dans lequel l'ACSTA exerce ses activités est fortement intégré, complexe et en constante évolution, et comprend plusieurs organisations différentes chargées de responsabilités précises en matière de sûreté, y compris les partenaires gouvernementaux, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les organismes d'application de la loi et les partenaires de contrôle internationaux. Diverses activités, telles que la planification des vols, l'enregistrement des passagers, le contrôle des passagers et de leurs bagages, le chargement des bagages enregistrés ou l'embarquement à bord d'un aéronef, doivent se faire sans heurt pour assurer le déplacement efficace et sécuritaire des personnes et des biens.



Cette intégration nécessite un degré élevé de mobilisation et de coordination entre l'ACSTA et ses partenaires, non seulement pour garantir le contrôle efficace et efficient des passagers et de leurs effets, mais aussi pour faciliter leur déplacement continu tout au long du processus de contrôle de sûreté. L'ACSTA continuera à collaborer de près avec ses fournisseurs de services de contrôle tiers, les intervenants, Transports Canada, les autres ministères et ses partenaires internationaux.

Étant donné que le trafic passagers a commencé à augmenter considérablement au printemps 2022, plusieurs aéroports ont connu des temps d'attente plus longs à certains points de contrôle en raison de divers facteurs. La grande volatilité des prévisions sur le nombre de passagers jumelée à la consolidation des périodes de pointe aux points de contrôle a beaucoup compliqué la tâche d'aligner la capacité de contrôle sur la demande.

L'ACSTA a tiré parti des relations solides qu'elle entretient avec les partenaires de l'industrie et ses fournisseurs de services de contrôle en échangeant des données opérationnelles, en obtenant des transporteurs aériens et des aéroports des données sur les horaires et les prévisions et en fournissant des plans opérationnels détaillés aux principaux intervenants. Outre l'embauche de personnel de contrôle supplémentaire, l'ACSTA a déployé du matériel de contrôle additionnel à plusieurs aéroports afin de répondre aux besoins opérationnels liés à l'augmentation des volumes de passagers. De plus, l'ACSTA a augmenté la fréquence à laquelle elle partage ses renseignements avec les intervenants clés, y compris Transports Canada, pour que le gouvernement du Canada et les principaux intervenants restent au courant des défis et des améliorations aux points de contrôle. La pandémie et la relance ont souligné l'importance et les avantages du partage par les intervenants de renseignements opportuns et exacts qui ont des répercussions sur nos opérations respectives.

Cadre législatif et réglementaire

La responsabilité de la sûreté de l'aviation civile au Canada est partagée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux, de même qu'entre les transporteurs aériens et les administrations aéroportuaires. En tant que responsable du contrôle de la sûreté de l'aviation civile au Canada, l'ACSTA est réglementée par Transports Canada.

Elle mène ses activités dans un environnement hautement réglementé et intégré. L'organisation est assujettie aux lois et règlements du Canada quant à la façon de mener ses activités



administratives et de contrôle. Ces lois et règlements comprennent, entre autres, la *Loi sur l'ACSTA*, la *Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP)*, Partie X, la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne de 2012*.

En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada est également 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 habituellement fondées sur les normes adoptées par des partenaires internationaux, y compris la Transportation Security Administration des États-Unis et la Conférence européenne de l'aviation civile.

En outre, Transports Canada surveille régulièrement les changements apportés par des partenaires internationaux tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et évalue les répercussions des règlements futurs sur le système de sûreté aérienne du Canada. Cela permet aux opérations de contrôle de l'ACSTA de rester adaptables à l'évolution du paysage aérien.

Pour rester à l'affût des questions émergentes qui ont une incidence sur l'aviation civile, l'ACSTA collabore activement avec des partenaires nationaux et internationaux et s'efforce de maintenir des opérations agiles afin de répondre efficacement à l'évolution des responsabilités. Les procédures normalisées d'exploitation de l'organisation, y compris le programme de formation des agents de contrôle, sont régulièrement mises à jour afin que l'ACSTA reste en avance sur l'évolution de l'environnement du transport aérien.

Répercussions des normes internationales sur les opérations de l'ACSTA

En 2020, l'OACI a adopté une norme visant le contrôle à 100 % des non-passagers afin de contrôler tous les non-passagers devant faire l'objet d'un contrôle avant leur entrée dans les zones sécurisées des aéroports pour tous les vols internationaux. En collaboration avec

Transports Canada, l'ACSTA a mis à l'essai des procédures de CNP à 100 % aux aéroports internationaux de Vancouver et de Calgary dans le but d'en évaluer la faisabilité, l'efficacité, de même que d'autres incidences et considérations d'ordre opérationnel. Les données de ces essais ont été utilisées pour évaluer les répercussions sur les ressources de contrôle, le rendement et les opérations aéroportuaires. Les conclusions des essais sur le CNP ont été partagées avec Transports Canada pour orienter les futures décisions politiques.

Maintenant que les essais réussis du CNP à 100 % sont terminés, l'ACSTA se concentrera sur la planification de la mise en œuvre du contrôle de la totalité des non-passagers, qui doit débuter en 2023-2024. Il importe de noter que Transports Canada est responsable de déterminer et réglementer les procédures de cette initiative, y compris l'affectation de fonds fédéraux. De plus, la mise en œuvre des procédures de CNP à 100 % nécessitera l'embauche et la formation d'autres agents de contrôle ainsi que l'achat de matériel de contrôle supplémentaire. Au besoin, l'ACSTA travaillera avec les administrations aéroportuaires afin de trouver des solutions pour les points de contrôle qui pourraient avoir besoin de plus d'espace.

Harmonisation continue des procédures avec celles de la Transportation Security Administration des États-Unis

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. L'harmonisation continue fera en sorte que les opérations de contrôle des deux pays offrent un niveau de sûreté comparable. En 2022, l'ACSTA a collaboré avec Transports Canada afin d'évaluer l'incidence des modifications potentielles aux règlements et aux procédures de contrôle afin d'aligner davantage ses procédures à celles des États-Unis.

Modèle de gouvernance

En 2019, le gouvernement du Canada a promulgué la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, qui permet la commercialisation des services canadiens de contrôle de sûreté aérienne. Cette loi prévoit également pour le gouverneur en conseil la désignation d'une personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* à titre d'administration de contrôle désignée afin d'assumer la responsabilité légale d'assurer les services de contrôle de sûreté dans les aéroports désignés du Canada.

Les négociations officielles avec les intervenants concernant la vente des actifs et des passifs de l'ACSTA ont été mises en suspens en mars 2020, car les parties intéressées ont réagi à la pandémie. Le calendrier des négociations et de la vente éventuelle demeure indéterminé.



Soutenir les priorités du gouvernement du Canada

À titre de société d'État, l'ACSTA s'est résolument engagée à soutenir les priorités sociales, économiques et environnementales du gouvernement fédéral, comme mentionné dans le Discours du Trône, les plans budgétaires du gouvernement, la lettre de mandat du premier ministre au ministre des Transports et la lettre des attentes du ministre des Transports à la présidente du Conseil d'administration de l'ACSTA.

Assurer l'accessibilité pour tous les Canadiens

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 travaillé avec l'OTC pour s'assurer qu'elle se conforme aux nouveaux règlements de la *Loi sur l'accessibilité du Canada*. Ces règlements guideront les efforts pour renforcer la prestation de services accessibles au public voyageur. En outre, l'ACSTA s'est également affairée à satisfaire à d'autres exigences réglementaires davantage axées sur son personnel et ses lieux de travail, mais qui sont régies par Emploi et Développement social Canada (EDSC). Par exemple, l'ACSTA offre de la formation au personnel sur l'importance de créer un milieu de travail accessible, réalise des évaluations de ses lieux de travail physiques et revoit régulièrement ses politiques et procédures internes. L'organisation a consolidé les rapports à l'OTC et à EDSC en un plan d'accessibilité, et adoptera cette même approche pour les futurs rapports d'étape.



En décembre 2022, l'ACSTA a publié son premier plan d'accessibilité qui décrit l'état actuel de la mise en œuvre de politiques, de programmes, de pratiques et de services liés à l'accessibilité par l'organisation, et donne un aperçu du plan pour mettre en œuvre les nouvelles mesures de suivi. Avant la publication du plan, l'ACSTA a consulté ouvertement le public et a communiqué avec des organismes qui représentent les intérêts des personnes handicapées, en plus d'avoir consulté son propre personnel et l'effectif d'agents de contrôle.

Outre l'élaboration du plan d'accessibilité, l'ACSTA a mis sur pied un groupe de travail inter-fonctionnel pour évaluer les progrès à l'égard des mesures de suivi et des exigences réglementaires fédérales en matière d'accessibilité. Ces travaux viennent compléter les efforts soutenus de l'organisation pour déterminer, limiter et éliminer les obstacles inhérents pour les passagers, les non-passagers, les agents de contrôle et le personnel de l'Administration qui souffrent de handicaps.

Le Bureau du vérificateur général a publié le rapport intitulé *Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap* en mars 2023. Le rapport visait à déterminer si l'ACSTA a cerné et éliminé les obstacles existants à l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap et si elle a œuvré à la prévention de ces obstacles.

Le rapport intitulé *Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap (2023)* du Bureau du vérificateur général visait à déterminer si l'ACSTA a cerné et éliminé les obstacles existants, et si elle s'est efforcée de prévenir les obstacles au transport pour ces personnes. Ce rapport peut être consulté publiquement. Trois recommandations d'amélioration ont été proposées :

- respecter les normes d'accessibilité pour l'information en ligne;
- offrir de la formation sur l'accessibilité et tenir d'autres consultations avec les personnes en situation de handicap en lien avec cette formation dans les délais prévus;
- élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour améliorer leur analyse des données sur les plaintes.

L'ACSTA a élaboré un plan d'action pour donner suite à chacune des recommandations, et demeure résolue à poursuivre son travail pour éliminer les obstacles au sein du réseau de transports. Les activités décrites dans le plan d'action ont déjà été initiées ou achevées, et la mise en œuvre du plan d'action en entier devrait être achevée en 2024. Plus précisément, l'ACSTA prend des mesures pour accomplir ce qui suit :

- mettre à jour son site Web et vérifier régulièrement que tout le contenu répond aux normes d'accessibilité pour l'information en ligne;
- surveiller et mettre à jour le contenu de la formation, tenir des consultations sur les méthodes didactiques, et former les gestionnaires et preneurs de décisions de l'ACSTA sur la sensibilisation aux handicaps en temps opportun;
- améliorer l'analyse des données sur les plaintes concernant les obstacles auxquels sont confrontées les personnes en situation de handicap.



Relations et réconciliation avec les Autochtones

L'ACSTA est pleinement résolue à favoriser la réconciliation avec les peuples autochtones. L'organisation a mobilisé des Aînés autochtones afin d'en apprendre davantage sur la façon dont le contrôle de sûreté aérienne peut avoir une incidence sur les objets sacrés et spirituels. 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.



Cet engagement a permis de modifier les procédures de contrôle de l'ACSTA applicables aux objets sacrés, et a donné lieu à une formation de sensibilisation à la culture autochtone destinée aux agents de contrôle, aux superviseurs et au personnel de l'ACSTA. Cet examen et cette formation améliorent les services de contrôle offerts aux voyageurs autochtones en sensibilisant les agents de contrôle à l'importance des objets sacrés et en établissant des procédures spéciales alors que nous poursuivons notre engagement à contrôler ces objets de manière respectueuse.

TÉMOIGNAGE D'INTERVENANT

ACCESSIBILITÉ

Leandre Casselman Lésions médullaires Canada

Ce fut une expérience enrichissante et instructive de travailler avec l'ACSTA sur son nouveau contenu de formation. En tant que personne avec un handicap physique, c'était gratifiant d'aider le personnel de l'ACSTA et les fournisseurs de services de contrôle à mieux comprendre comment interagir avec la communauté des personnes handicapées lorsqu'ils accomplissent leurs fonctions de sûreté et de contrôle. Je suis convaincu que cela permettra d'améliorer la sécurité des voyageurs aériens tout en veillant à ce que les personnes handicapées soient toujours traitées de manière respectueuse et professionnelle lorsqu'elles prennent l'avion au Canada.

De plus, l'organisation a tenu une séance transformatrice sur les reconnaissances territoriales en juin 2022. Les discussions issues de cette séance ont permis à l'ACSTA de mieux comprendre les territoires autochtones traditionnels sur lesquels se situent les 89 aéroports désignés. L'organisation continuera à explorer les initiatives et les engagements visant à augmenter la représentation des peuples autochtones au sein de son effectif et à veiller à ce que les objets sacrés et spirituels soient traités de manière respectueuse pendant le processus de contrôle.

Culture de diversité, d'égalité et d'inclusion

L'ACSTA est déterminée à promouvoir une solide culture de diversité, d'égalité et d'inclusion dans ses opérations de contrôle de sûreté ainsi qu'au sein de son effectif. L'ACSTA a entrepris plusieurs initiatives en vue d'améliorer et de promouvoir ces valeurs, y compris la mise en œuvre de l'analyse comparative entre les sexes Plus, le respect des exigences en vertu de la *Loi sur les langues officielles* et la poursuite de consultations significatives auprès de dirigeants autochtones.

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 pour l'organisation que tous les voyageurs soient contrôlés de manière inclusive et respectueuse, ce qui comprend de solliciter les commentaires d'un vaste éventail d'intervenants sur les processus de contrôle. Collaborer avec d'importants partenaires permet à l'ACSTA d'appuyer sans réserve la diversité, l'égalité et l'inclusion et d'intégrer ces principes fondamentaux aux valeurs et pratiques de l'organisation.

À titre d'exemple de la collaboration qui alimente les principes de diversité, d'égalité et d'inclusion de l'ACSTA, à l'automne 2022, l'organisation a continué à consulter des groupes de défense des intérêts des personnes handicapées afin d'orienter et d'améliorer la formation des agents de contrôle. Des représentants de ces organismes ont participé à un tournage vidéo en parlant de leur propre vécu; ces vidéos seront intégrées à la formation et aux modules d'apprentissage en ligne

actualisés. L'ACSTA s'engage à poursuivre sa collaboration avec les associations et les groupes représentant les intérêts des passagers pour veiller à ce que le processus de contrôle soit le plus inclusif possible dans la mesure permise par le cadre réglementaire.

En lien avec les efforts d'acquisition de nouveaux scanners corporels (SC), l'ACSTA évalue un nouvel algorithme visant à permettre le contrôle non sexiste. En mars 2023, l'ACSTA a entamé l'essai de cet algorithme à l'aéroport international de Calgary. Sous réserve de résultats d'essai concluants et de l'approbation de Transports Canada, tous les SC restants seront mis à niveau afin d'inclure l'algorithme non sexiste.



Dans le cadre de l'engagement de l'ACSTA à veiller à ce que son effectif reflète la diversité unique du Canada, l'organisation continue à mettre l'accent sur les mesures d'équité en matière d'emploi afin de recruter et conserver un effectif dévoué et diversifié. Un élément critique de la stratégie de l'organisation 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, des processus et des pratiques soient en place pour répondre aux besoins de son personnel et favoriser l'inclusion et l'égalité.

Le Réseau pour la diversité et l'inclusion (RDI) de l'ACSTA est un forum transparent qui aide l'organisation à intégrer les valeurs et les pratiques en matière de diversité et d'inclusion aux processus organisationnels actuels et futurs par le biais du cadre général sur la diversité et l'inclusion. L'ACSTA collabore avec le RDI afin de cerner d'éventuels obstacles à l'équité en matière d'emploi, de fournir au personnel des séances et des trousseaux d'outils de gestion de carrière, et de lancer une panoplie d'initiatives et de séances de formation en matière de diversité et d'inclusion. Le RDI mobilise le personnel tout au long de l'année, en soulignant divers événements religieux et culturels, et offre des outils afin de promouvoir une culture diversifiée et inclusive au travail.

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, qui a été mis au point en décembre 2022. L'ACSTA a établi des mesures de suivi en collaboration avec l'ensemble de ses directions générales et avec le soutien du RDI afin de célébrer et d'appuyer la diversité de son effectif et du public voyageur. Par exemple, l'Administration a formalisé un processus pour s'assurer que tous les projets d'envergure sont examinés dans l'optique de l'ACS Plus. Cela permet aux gestionnaires de projet de prévenir, de cerner et d'éliminer les obstacles au contrôle de sûreté aéroportuaire pour les voyageurs, les agents de contrôle, les non-passagers et le personnel de l'ACSTA.



Divulgations liées au climat

Afin d'appuyer les objectifs du gouvernement du Canada énoncés dans le budget de 2021, l'ACSTA se prépare à adopter les recommandations du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques.

Au début de 2022-2023, une feuille de route pour l'adoption des recommandations du Groupe de travail a été élaborée, qui décrit en détail les activités clés et les principaux jalons. L'ACSTA a également élaboré une politique sur les divulgations liées au climat et a procédé à sa première évaluation des risques et possibilités liés au climat. Enfin, un inventaire des émissions de gaz à effet de serre a été dressé, lequel comprend les sources d'émissions connues de l'ACSTA ainsi qu'une analyse des écarts des données connexes. Ultimement, l'ACSTA continue à travailler pour inclure des divulgations conformes aux recommandations du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques à son Rapport annuel de 2025.

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 dans lesquels 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 partout au pays sur une base trimestrielle afin de vérifier s'ils ont été servis dans la langue officielle de leur choix. Les résultats de ces sondages, ainsi que les plaintes et les rapports de mesure de la conformité, sont analysés et utilisés pour améliorer le rendement du personnel de première ligne.

L'ACSTA demeure résolue à promouvoir un milieu de travail bilingue et continue de rappeler à son personnel que la promotion d'une culture bilingue et inclusive au travail est un effort d'équipe. Afin de veiller à ce que l'approche en matière de langues officielles 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 la conformité de l'ACSTA à ses obligations en matière de langues officielles ainsi que son engagement continu à progresser dans les dossiers liés aux langues officielles, l'organisation 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, l'ACSTA a été sélectionnée par le Commissariat aux langues officielles (CLO) pour participer à une initiative du Modèle de maturité des langues officielles (MMLO), qui a débuté à l'automne 2021. Le MMLO est un outil d'évaluation et d'amélioration des processus organisationnels en ce qui concerne les obligations en matière de langues officielles. Ce modèle et le plan de

progression connexe ont été élaborés en étroite collaboration avec le CLO et aideront l'ACSTA à affiner ses pratiques en matière de langues officielles, depuis ses initiatives d'embauche et de leadership jusqu'aux services offerts au public.

Gouvernement ouvert et transparent

Le gouvernement du Canada s'est engagé à respecter des normes élevées d'ouverture et de transparence. Cela commence par le respect opportun des 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.

Afin de maintenir la transparence et l'ouverture auprès du grand public, l'ACSTA divulgue ses temps d'attente et les volumes de passagers, et publie en ligne des bulletins essentiels, des documents d'information et des rapports périodiques. En 2022-2023, l'ACSTA a continué à améliorer ses échanges de données avec le gouvernement et les partenaires de l'industrie afin d'appuyer la reprise économique et de renforcer la transparence des données.

L'ACSTA mène également des sondages trimestriels auprès des passagers et héberge un site Web qui comprend des mécanismes de demandes de renseignements et de rétroaction, et participe à des consultations actives pour mobiliser les représentants de l'industrie et d'autres intervenants. Ces activités permettent à l'ACSTA de renforcer son impact positif sur l'industrie de l'aviation et sa contribution à celle-ci, et d'élargir les possibilités pour les passagers de formuler une rétroaction significative.

L'ACSTA 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 le site Web de l'organisation. L'ACSTA fournit également des réponses aux demandes de renseignements du Parlement, du vérificateur général du Canada et d'autres autorités gouvernementales.

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

L'ACSTA s'efforce d'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.





Points saillants annuels

Dotation et formation des agents de contrôle :

Afin de régler le problème des temps d'attente des passagers à certains aéroports du Canada, l'ACSTA a accéléré l'embauche et la formation de plus de 1 800 membres du personnel de contrôle entre avril et août 2022 et de 500 agents de contrôle d'ici décembre 2022. Par conséquent, l'ACSTA disposait de ressources suffisantes pour la période occupée des fêtes et a réussi à maintenir des temps d'attente raisonnables au contrôle.

Programme des voyageurs vérifiés :

L'ACSTA a réalisé un essai en plusieurs phases aux points de CPE intérieur des aéroports internationaux de Vancouver et Toronto-Pearson, lors duquel des procédures de contrôle modifiées ont été mises en œuvre à des voies spécifiques réservées aux voyageurs. Les résultats de l'essai seront évalués afin de déterminer si l'on devrait poursuivre le programme des voyageurs vérifiés. De plus, des modifications au cadre réglementaire de Transports Canada seront requises. Un éventuel programme des voyageurs vérifiés faciliterait la validation électronique aux points de contrôle et permettrait à l'ACSTA d'améliorer davantage l'expérience des passagers.

Les résultats des essais ont aidé à orienter les décisions politiques et l'annonce du programme par le ministre des Transports en mai 2023, qui vise la création d'un programme des voyageurs vérifiés. Des modifications au cadre réglementaire de Transports Canada seront requises. Le programme des voyageurs vérifiés permet à l'ACSTA d'améliorer davantage l'expérience des passagers à l'avenir.

Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) :

En prévision du processus de demande de propositions des ESCA de l'ACSTA, l'organisation a mis sur pied un groupe de travail afin de cerner les secteurs d'amélioration stratégiques dans l'élaboration des nouvelles ententes avec les fournisseurs de services de contrôle. Ces secteurs comprenaient l'accent sur les langues officielles, la diversité, l'égalité et l'inclusion, le service à la clientèle et l'intégration des leçons tirées des activités de dotation d'agents de contrôle au printemps et à l'été 2022.

Sensibilisation à la culture autochtone :

L'ACSTA a lancé avec succès un programme de sensibilisation à la culture autochtone, qui comprend de la formation en ligne et de la formation en personne pour les agents de contrôle et le personnel de l'organisation. Le programme d'apprentissage fournit aux agents de contrôle une meilleure compréhension et un contexte lors du contrôle des peuples autochtones et des objets sacrés et spirituels qu'ils transportent, ainsi que des directives quant aux pratiques de contrôle de sûreté sensibles et respectueuses à adopter.

Contrat avec le fournisseur de services d'entretien :

L'ACSTA a attribué un contrat à KPrime pour qu'il prenne la relève des responsabilités d'entretien confiées à NAV CANADA pour la majorité de son matériel de contrôle. La transition entre KPrime et NAV CANADA progresse bien. On s'attend à ce que KPrime réalise l'ensemble des activités d'entretien d'ici la fin de 2023-2024. Afin d'assurer une transition en douceur, l'ACSTA a prolongé le contrat avec NAV CANADA jusqu'au 31 mars 2024 et continuera à travailler avec les deux entreprises pour transférer les responsabilités d'entretien aux emplacements restants.

TÉMOIGNAGE D'INTERVENANT

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE

Jessica Lipton Aéroport international de Fort McMurray (YMM)

L'ACSTA a appuyé le personnel de l'administration aéroportuaire de Fort McMurray lors du lancement du système d'inscription de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR) à l'aéroport en 2022.

Les membres de l'équipe de l'ACSTA ont été extrêmement prévenants et disponibles.

Ils étaient ravis de montrer à notre équipe comment s'adapter aux changements pour utiliser le système le plus efficacement possible. La mise à jour du processus a permis à notre bureau des laissez-passer d'assurer les services de CIZR de manière rapide et efficace. Nous sommes reconnaissants du soutien de l'ACSTA à cet égard.

Mise à niveau de la CIZR :

En septembre 2022, 72 nouveaux lecteurs de CIZR avaient été installés dans 32 aéroports désignés. Le nouveau système a amélioré le délai d'inscription à la CIZR des administrations aéroportuaires, qui est passé d'une moyenne de 20 minutes à une moyenne de 10 minutes.

Mise en œuvre du lieu de travail flexible :

En 2022, l'ACSTA a adopté un modèle de lieu de travail flexible après avoir mené un examen approfondi. La mise en œuvre de ce modèle favorise une expérience de travail positive et productive et préserve la culture de l'ACSTA en offrant une flexibilité tout en veillant à ce que les besoins opérationnels et administratifs soient comblés. L'organisation procédera à une évaluation de son modèle en 2023-2024 pour s'assurer qu'il continue à répondre à ses besoins opérationnels.

Système de sûreté des cartes d'embarquement (SSCE) :

En décembre 2022, l'ACSTA a déployé le SSCE à l'aéroport international John C. Munro de Hamilton et à l'aéroport international d'Abbotsford. L'ACSTA est maintenant au courant des mesures opérationnelles, comme le trafic et les temps d'attente, à ces deux aéroports en plein essor.

Tirer parti de l'intelligence artificielle :

L'ACSTA a continué à explorer l'utilisation de l'intelligence artificielle pour suppléer la surveillance du CNP-V et améliorer la reconnaissance d'objets précis dans les images radioscopiques aux fins d'analyse. L'organisation a également tiré parti de l'apprentissage automatique afin de prédire le nombre de passagers horaire attendu aux points de CPE des aéroports de classe 1. La capacité de comprendre le trafic anticipé aux points de CPE permet à l'ACSTA d'être mieux préparée et de réduire la fréquence des temps d'attente plus longs, lorsque cela est possible. L'ACSTA a également examiné l'utilisation de l'intelligence artificielle pour prédire les pannes du matériel de contrôle. Les conclusions de cet examen seront intégrées aux exigences techniques lors de l'achat de nouveau matériel.

Optimisation continue de la biosécurité :

L'ACSTA a fait l'essai de technologies de désinfection des bacs utilisant un système à rayons ultraviolets C (UV-C). À la suite du succès des essais du système à UV-C, l'organisation a entamé l'achat d'appareils à UV-C pour le système de retour des bacs des voies ACSTA Plus, afin de désinfecter facilement les surfaces des bacs. L'installation des systèmes et la formation des agents de contrôle devraient être achevées en 2023-2024.



Rapport sur les résultats

Contrôle préembarquement

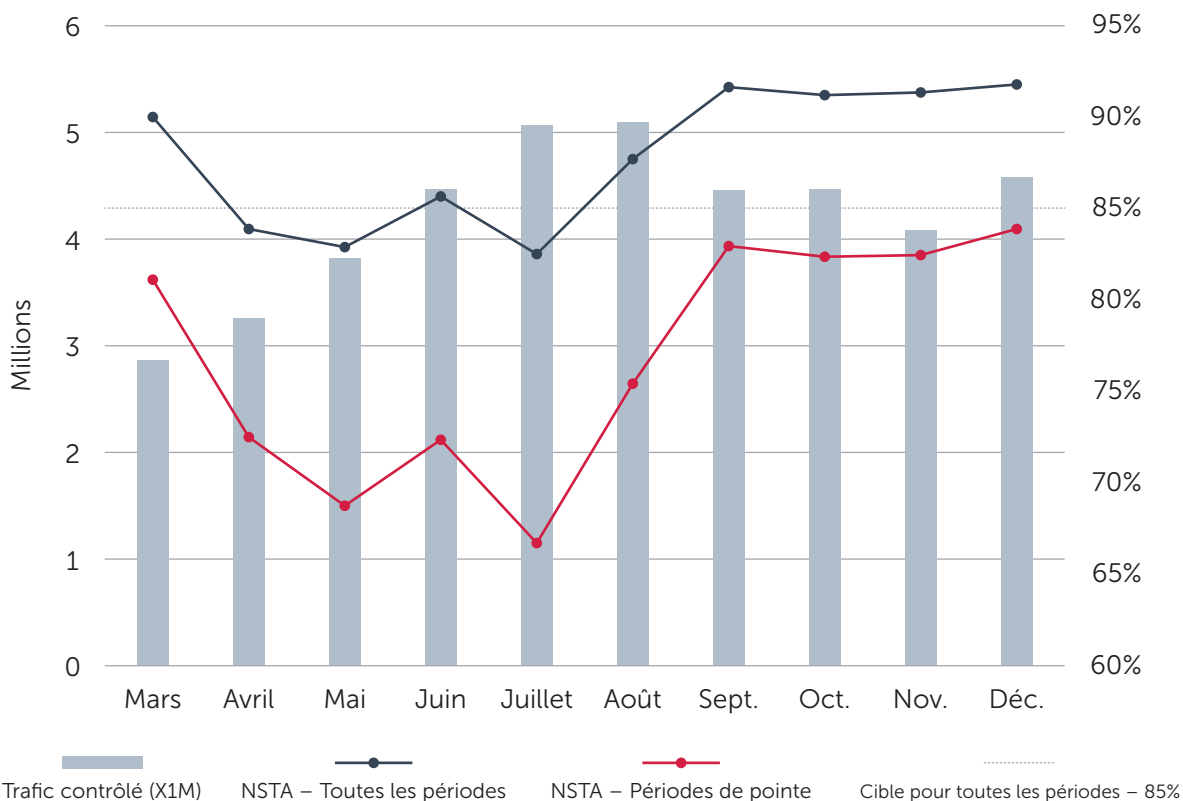
Niveaux de service relatifs au temps d'attente au CPE

L'ACSTA a contrôlé environ 57,6 millions de passagers en 2022-2023, ce qui représente une augmentation de 134,7 % par rapport au trafic de 2021-2022 et ce qui représente 84,8% du nombre total de passagers enregistré en 2018-19, avant la pandémie. L'organisation a continué d'adapter ses opérations aux tendances dynamiques des voyages nationaux et internationaux.

En 2022-2023, l'ACSTA a atteint un niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA) annuel selon lequel, en moyenne, 88,6 % des passagers ont attendu 15 minutes ou moins avant d'être contrôlés dans les aéroports de classe 1. Les temps d'attente seront plus longs pendant les périodes de pointe et lorsque le trafic aux points de contrôle est plus élevé.

Le tableau ci-dessous du nombre de passagers contrôlés et du NSTA en 2022 indique que les volumes de passagers ont augmenté de façon constante, ce qui a eu des répercussions négatives considérables sur les niveaux de service relatifs au temps d'attente pendant une partie du printemps et de l'été 2022, surtout pendant les périodes de pointe. Toutefois, les temps d'attente ont commencé à se normaliser en raison de l'intégration d'agents de contrôle nouvellement embauchés. En fait, l'ACSTA s'est entièrement rétablie et elle enregistrerait un rendement supérieur à son niveau de service relatif au temps d'attente financé après quelques mois. L'ACSTA a poursuivi ses efforts de dotation et a continué à collaborer avec les partenaires de l'industrie en vue de se préparer à l'été 2023, qui devrait être une période de voyage occupée.

Trafic contrôlé et niveaux de service relatifs au temps d'attente (pour toutes les périodes et en période de pointe) - 2022



Remarque : On entend par périodes de pointe les périodes lorsque le volume aux points de contrôle est très élevé. Ces périodes peuvent varier de manière importante 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. Le calcul automatisé du NSTA aux périodes de pointe comprend une méthodologie permettant d'identifier les périodes de la journée où les volumes de passagers sont bien au-delà de la moyenne.

Projet d'innovations et de gestion du cycle de vie de la recapitalisation du CPE

L'ACSTA s'appuie sur une variété de composants technologiques aux points de CPE pour assurer la sûreté et la sécurité des voyageurs aériens. Ces composants essentiels doivent être entretenus et remplacés conformément aux pratiques de gestion du cycle de vie de l'ACSTA afin d'assurer un haut niveau d'efficacité du contrôle de sûreté et de rester au fait des avancées dans la technologie de contrôle.

Appareils de radioscopie à TDM au CPE

Le programme pluriannuel de gestion du cycle de vie de l'ACSTA comprendra le remplacement de la technologie radioscopique au CPE par la technologie de radioscopie à tomographie par ordinateur (TDM) aux aéroports de classe 1 et 2, et des appareils de radioscopie à vue unique par des appareils à vues multiples aux aéroports de classe 3.

Par conséquent, l'organisation a fait l'essai de la technologie radioscopique à TDM à l'aéroport international d'Ottawa de juillet à octobre 2022. L'essai a permis à l'ACSTA de recueillir des points de données clés sur l'exploitation de cette technologie, lesquels ont été intégrés aux exigences techniques de l'acquisition à venir. L'ACSTA a entamé le processus d'acquisition à la fin de 2022-2023; elle s'attend à adjudger un contrat d'ici la moitié de 2023-2024 et devrait commencer à déployer les appareils de radioscopie à TDM d'ici la fin de 2023-2024 ou le début de 2024-2025.

Sous réserve des modifications réglementaires de Transports Canada pour permettre à certains articles de demeurer dans les bagages de cabine, comme les gros appareils électroniques et les liquides, aérosols et gels (LAG), le déploiement d'appareils de radioscopie à TDM au CPE améliorera considérablement l'expérience des passagers en diminuant les exigences en matière de retrait des effets personnels en plus d'offrir de meilleures capacités de détection.

De plus, cela permet à l'ACSTA de s'assurer qu'elle utilise la technologie la plus efficace aux points de contrôle de sûreté dans l'ensemble du pays et de mieux se conformer aux normes de contrôle plus récentes des partenaires internationaux clés, comme la Transportation Security Administration des États-Unis. Alors que l'ACSTA exécute son plan de gestion du cycle de vie au CPE, elle mettra à profit les progrès technologiques pour accroître l'efficacité de la sûreté, en misant sur les succès passés d'ACSTA Plus.



Gestion du cycle de vie des scanners corporels (SC)

L'ACSTA a poursuivi son projet pluriannuel visant à acheter de nouveaux SC pour remplacer le parc actuel de SC, dans le cadre de son plan de gestion du cycle de vie. Utilisé de concert avec les portiques de détection de métal, le processus de contrôle primaire par SC assure un flux efficace de passagers, même aux points de contrôle les plus fréquentés. L'ACSTA entamera le remplacement du parc actuel de SC par un nouveau modèle d'appareil qui occupe moins d'espace que le modèle actuel. Cela lui offrira la possibilité d'aménager un plus grand nombre d'appareils aux points de contrôle de sûreté limités par des contraintes d'espace. De plus, l'organisation déploiera les nouveaux appareils avec le dernier algorithme de détection disponible, qui comprend des améliorations visant à réduire le nombre de fausses alarmes.

À la fin de 2022-2023, l'ACSTA avait reçu 16 nouveaux SC. Les aéroports internationaux de Vancouver et de Calgary ont reçu les premiers appareils. L'ACSTA compte remplacer les SC par le nouveau modèle de SC à d'autres aéroports en 2023-2024.

ACSTA Plus

Les voies de contrôle de sûreté ACSTA Plus permettent un processus de contrôle de sûreté plus efficace et améliorent l'expérience des passagers par rapport aux voies de CPE standard. Il y a maintenant 84 voies ACSTA Plus déployées dans sept des aéroports de classe 1; plus de 60 % du public voyageur est maintenant contrôlé à l'aide de cette technologie. De plus, l'ACSTA continue de travailler avec les administrations aéroportuaires afin de cerner des occasions de déployer des voies ACSTA Plus supplémentaires. Certains de ces déploiements devraient avoir lieu en 2023-2024.



Contrôle des non-passagers

À l'appui des changements apportés au système de gestion de la circulation au CNP-véhicule (CNP-V), l'ACSTA a mis au point un simulateur de formation pour offrir une formation plus efficace. De plus, l'utilisation d'analyses avancées a permis à l'ACSTA de mieux comprendre les effets des changements de procédure envisagés pour le CPE et le CNP. Plus précisément, l'ACSTA a exploré l'utilisation de l'intelligence artificielle pour suppléer la surveillance au CNP-V afin d'identifier les véhicules, de reconnaître les activités humaines et de détecter les anomalies. Si cette initiative est concluante, l'ACSTA sera en mesure d'améliorer ses capacités de surveillance des procédures.



Programme de CIZR

Le programme de CIZR de l'ACSTA permet aux administrations aéroportuaires de conserver la garde et la surveillance des zones réglementées des aéroports. Ce système utilise des lecteurs d'identification biométriques pour identifier les personnes autorisées à entrer dans les zones réglementées et permet la mise en œuvre d'un contrôle aléatoire aux points de CNP.

L'ACSTA a terminé la conception et l'élaboration de la prochaine génération du système d'inscription de la CIZR. Le projet de déploiement du système d'inscription de la CIZR a été achevé à l'automne 2022; les derniers appareils de CIZR ont été installés en septembre, à la suite des retards causés par la pandémie. Au total, 72 postes d'inscription ont été installés dans les aéroports. Le nouveau système d'inscription de la CIZR est plus robuste et plus fiable que l'ancien système. Depuis l'automne 2020, il n'y a pas eu de pannes du système comparativement aux interruptions de service d'environ une heure par mois connues avec l'ancien système.

Ententes sur les services de contrôle aux aéroports

En 2022-2023, l'ACSTA a entamé des discussions avec Transports Canada, l'organisme de réglementation, sur la manière d'intégrer efficacement les leçons tirées du printemps et de l'été 2022 aux futures ententes de services afin de rendre le contrôle de sûreté plus résistant aux perturbations de l'industrie de l'aviation civile. Surtout, les leçons tirées des efforts de reprise opérationnelle au printemps et à l'été 2022 ont été d'abord prises en compte dans les nouvelles ESCA.

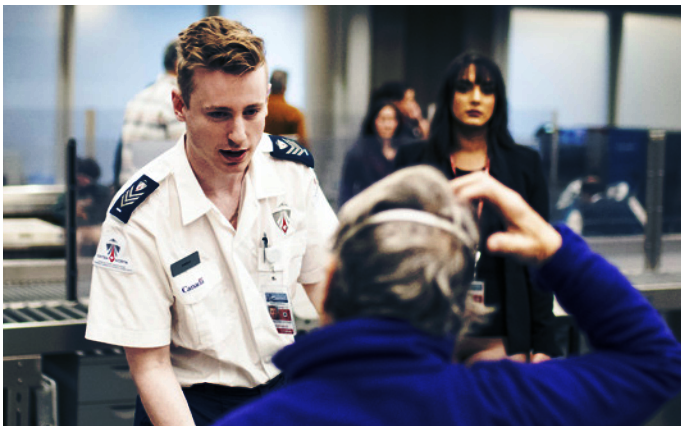
L'ACSTA a également créé un groupe de travail interne qui a mené un exercice visant à cerner les domaines d'amélioration stratégique aux contrats à intégrer aux futures ESCA. Le groupe de travail a relevé les possibilités d'amélioration suivantes :



- Simplifier la structure de gestion, y compris l'uniformisation nationale de la surveillance immédiate des services de contrôle;
- Intégrer des méthodes en vue d'optimiser le suivi des ressources;
- Intégrer les leçons apprises sur la manière d'accélérer la dotation et d'atténuer les répercussions de l'attrition;
- Cerner d'autres occasions de consolider la formation;
- Accroître le soutien aux priorités du gouvernement, comme les langues officielles, l'accessibilité et la diversité et l'inclusion, afin d'améliorer l'expérience de contrôle de sûreté pour les voyageurs et le personnel de première ligne.

Optimisation continue du matériel et des procédures de contrôle

L'ACSTA a poursuivi ses efforts de longue date pour améliorer le rendement de son matériel de contrôle de sûreté. Par exemple, l'organisation tire parti de l'intelligence artificielle pour examiner et détecter des objets précis dans les images radioscopiques, ce qui lui a permis de mieux comprendre la composition de ces images aux points de CPE. De plus, l'ACSTA a tiré parti de l'apprentissage automatique afin de prédire le nombre de passagers attendu sur une base horaire aux points de CPE des aéroports



TÉMOIGNAGE D'INTERVENANT

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE

Deborah Flint présidente et directrice générale - Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (YYZ)

Notre priorité est toujours d'améliorer l'expérience des passagers et d'offrir à notre clientèle une expérience de voyage dont elle peut se réjouir. L'essai du programme des voyageurs dignes de confiance a présenté une nouvelle approche au contrôle. Il a permis aux passagers de laisser les gros appareils électroniques dans leurs bagages de cabine, ce qui a accéléré le processus de contrôle global. Les voyageurs dignes de confiance sont un parfait exemple pour illustrer comment cette collaboration avec l'ACSTA peut donner lieu à d'excellents résultats pour les passagers. Nous considérons ces initiatives comme des étapes clés dans la transformation de Toronto-Pearson en l'aéroport de demain.

de classe 1. À l'avenir, l'ACSTA étudiera les moyens de mieux mettre en œuvre ce modèle afin que les prévisions soient mises à jour de façon autonome sur une base continue.

Modèle de lieu de travail flexible

Dans le cadre de la mise en œuvre progressive du lieu de travail flexible, l'organisation a commencé à entreprendre un projet en vue de consolider les locaux à son administration centrale afin d'optimiser les ressources et l'espace physique de l'ACSTA. Une fois achevé, ce projet offrira un environnement propice à une expérience technologique positive et productive et répondra aux besoins ergonomiques et au bien-être. Il s'agira notamment de créer des espaces de collaboration supplémentaires, davantage de salles de réunion et un système de réservation en ligne permettant aux employés de réserver facilement des bureaux et des espaces de collaboration, dont certains sont déjà en place. Au-delà de la modernisation des locaux à l'administration centrale, des travaux préliminaires ont été amorcés pour améliorer les salles de réunion et de formation dans les régions. L'organisation procédera à une évaluation de son modèle en 2023-2024 pour s'assurer qu'il continue à répondre à ses besoins opérationnels.

Formation et certification

L'organisation a commencé à donner une nouvelle formation sur la façon dont les agents de contrôle peuvent aider les passagers handicapés à soulever et récupérer sécuritairement leurs effets personnels aux points de contrôle. De plus, les agents de contrôle ont commencé à suivre la nouvelle formation de sensibilisation à la culture autochtone. Cette formation leur fournit une meilleure compréhension et un contexte pour le contrôle des peuples autochtones et de leurs effets personnels ainsi que des consignes supplémentaires sur les pratiques respectueuses et sensibles à adopter lors du contrôle des articles culturels sacrés. Ces exemples de formations de perfectionnement ont été intégrés dans les programmes de formation destinés à tous les nouveaux agents de contrôle, et dans le cadre des activités de retour au travail des agents. De plus, aux fins d'harmonisation avec les futures ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA), l'ACSTA remaniera le programme de formation initiale des agents de contrôle et les programmes auxiliaires afin de s'assurer que le personnel et les superviseurs nouvellement certifiés continuent à recevoir un soutien complet.





Préparer l'avenir

L'ACSTA continuera à travailler en collaboration avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens, les fournisseurs de services de contrôle et d'autres partenaires de l'industrie afin de fournir des services de contrôle de sûreté efficaces et tout en étant un partenaire essentiel au rétablissement de l'industrie de l'aviation civile, sans pour autant compromettre l'efficacité de la sûreté.

Rétablissement de l'industrie de l'aviation civile : Été 2023 et au-delà

L'organisation continuera à augmenter la capacité d'agents de contrôle. Comme on le constate sur de nombreux marchés du travail, il est difficile de recruter de nouveaux agents de contrôle tout en faisant face à la reprise de la demande de transport aérien. Les fournisseurs de services de contrôle continueront à répondre à ces pressions en recrutant de nouveaux agents de contrôle.

Collaboration avec les partenaires de l'industrie

Dans le cadre de sa stratégie pour gérer le volume élevé de voyageurs anticipé à l'été 2023, l'organisation appliquera les principales leçons qu'elle a tirées du printemps et de l'été 2022. L'une de ces leçons était la valeur du partage accru de données en temps opportun entre tous les partenaires de l'industrie et du gouvernement; le niveau élevé de coopération et d'échange d'information a permis à ces partenaires de régler efficacement les problèmes à mesure qu'ils survenaient. L'ACSTA est déjà bien positionnée pour l'été 2023 et a participé au partage en temps réel de données avec Transports Canada, les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens avant la pandémie de COVID-19.

En outre, l'ACSTA et ses fournisseurs de services de contrôle exécutent un plan opérationnel à plusieurs volets pour minimiser les temps d'attente plus longs aux points de contrôle de sûreté. L'ACSTA a collaboré étroitement avec Transports Canada afin de continuer à accélérer l'intégration et la prestation de formation aux nouvelles recrues. De plus, l'organisation est en contact

étroit avec les partenaires de l'industrie pour s'assurer que les efforts de dotation sont déployés en fonction des horaires de vols et des volumes de passagers de la période estivale.

Accélération de l'embauche et de la formation

Misant sur l'expérience acquise au printemps et à l'été 2022, l'ACSTA a commencé à prévoir les opérations de l'été 2023 au début de l'automne 2022, y compris en évaluant les besoins en effectifs d'agents de contrôle pour répondre au trafic passagers prévu et en élaborant des plans de recrutement et de formation pour favoriser l'atteinte de ces objectifs. En plus de travailler avec les fournisseurs de services de contrôle à stabiliser l'effectif de première ligne et gérer l'attrition, l'ACSTA continuera à rechercher des occasions d'accélérer davantage l'intégration des nouvelles recrues.

Une autre leçon importante tirée du printemps et de l'été 2022 était la plus grande dépendance sur les agents de contrôle précertifiés pour compléter la capacité d'agents de contrôle existante. L'utilisation d'agents de contrôle précertifiés se poursuivra en 2023-2024 étant donné qu'elle offre un bassin solide de recrues. Les agents de contrôle précertifiés peuvent accomplir des tâches non liées au contrôle aux points de CPE, à l'extérieur de la zone stérile. En permettant aux fournisseurs de services de contrôle de recourir aux agents de contrôle précertifiés de cette façon, cela aide à atténuer le risque relatif aux normes de service de même que les risques d'attrition alors que ces agents de contrôle attendent de recevoir leur habilitation de sécurité en matière de transport.

Soutenir les priorités du gouvernement et projets

L'ACSTA continuera à surveiller les développements dans les technologies émergentes et entreprendra des évaluations et des essais pour améliorer davantage les opérations de contrôle. Les principaux projets à l'appui des priorités du gouvernement, tels qu'ils sont abordés dans la plus récente lettre du ministre concernant les attentes adressée à la présidente du Conseil, comprennent les suivants :

- **Amélioration de la prestation de services :** En s'inspirant des leçons tirées de la pandémie mondiale de COVID-19, l'ACSTA explorera davantage les améliorations à apporter aux opérations de contrôle de sûreté pour veiller à ce que les passagers soient contrôlés à des niveaux de service semblables à ceux des autres administrations avant-gardistes. Ce faisant, elle s'efforcera d'améliorer le débit de passagers, surtout pendant les périodes de pointe. Les initiatives suivantes appuieront la priorité du gouvernement du Canada à améliorer la prestation de services.
 - **Amélioration des niveaux de service relatifs au temps d'attente (NSTA) :** L'ACSTA préparera la mise en œuvre de NSTA améliorés, y compris pendant les périodes de pointe, conformément au financement du gouvernement du Canada approuvé. Bien que l'ACSTA prévoit être en mesure de réaliser cette initiative en utilisant la capacité de contrôle actuelle aux points de contrôle de la plupart des aéroports de classe 1, certains points de contrôle nécessiteront des voies de contrôle supplémentaires. L'ACSTA devra travailler avec les administrations aéroportuaires afin de trouver des solutions pour accueillir d'autres voies de contrôle.

- **Solution de faible niveau d'intervention dans le mode aérien et programme des voyageurs vérifiés :** L'ACSTA continuera à collaborer avec Transports Canada sur la solution de faible niveau d'intervention dans le mode aérien, une initiative visant à améliorer la vérification de l'identité des voyageurs à tous les points de contrôle de sûreté. De plus, l'organisation participe à un groupe de travail dirigé par le gouvernement qui a pour but d'élaborer un nouveau programme de voyageurs vérifiés axé sur le risque. L'ACSTA collaborera de près avec Transports Canada sur les éventuels changements réglementaires nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un tel programme. Les résultats des essais ont aidé à orienter les décisions politiques et l'annonce du programme par le ministre des Transports en mai 2023. À l'avenir, l'ACSTA collaborera de près avec Transports Canada sur les changements réglementaires nécessaires pour appuyer la mise en œuvre du programme.
- **Appareils de radioscopie à tomographie par ordinateur (TDM) au CPE :** L'ACSTA commencera à remplacer les appareils de radioscopie actuels au CPE par des appareils de radioscopie à TDM à la fin de 2023-2024 ou au début de 2024-2025. Sous réserve de modifications réglementaires de Transports Canada, les nouveaux appareils de radioscopie à TDM aideront à réduire la nécessité pour les passagers de déposer des articles dans les bacs, tels que les gros appareils électroniques, pour permettre à l'ACSTA d'atteindre son objectif d'améliorer et de simplifier l'expérience client pour les passagers. On s'attend à ce que le remplacement des actuels appareils de radioscopie à tous les aéroports de classe 1 et 2 prenne plusieurs années.
- **Gestion du cycle de vie des SC et SC comme méthode de contrôle primaire :** L'ACSTA compte étendre le déploiement des SC au contrôle primaire à certains aéroports d'ici 2027-2028.
- **Ententes sur les services de contrôle aux aéroports (ESCA) et nouveau contrat du fournisseur de services d'entretien :** Les nouvelles ESCA entreront en vigueur en avril 2024 et intégreront les leçons tirées de l'été 2022 et des contrats précédents. Il s'agit d'une occasion d'apporter des améliorations et de favoriser une plus grande responsabilisation à l'égard des services de contrôle tout en maintenant la rentabilité de ces services. Les nouvelles ententes feront avancer les priorités du gouvernement, y compris celles qui ont trait aux langues officielles, à la diversité et l'inclusion et à l'accessibilité, ainsi qu'un contrôle de sûreté et une prestation de services efficaces. De plus, l'ACSTA continuera à travailler avec NAV CANADA et KPrime afin d'assurer le transfert intégral des activités d'entretien restantes à KPrime d'ici la fin de 2023-2024.
- **Amélioration de la responsabilisation et intégration aux autres exploitants du secteur aérien :** De concert avec Transports Canada, l'ACSTA continuera à collaborer activement avec les administrations aéroportuaires et d'autres intervenants clés afin de réaliser des gains d'efficacité permettant d'assurer une expérience homogène pour les passagers.
- L'ACSTA est constamment à la recherche de moyens d'améliorer et de mettre à jour ses pratiques, ses politiques et ses procédures afin de relever les défis de l'heure tout en prévoyant les besoins de demain. De plus, l'organisation collaborera de près avec Transports Canada pour faire progresser la mise en œuvre de solutions numériques et

de technologies et pour examiner l'utilisation de solutions novatrices, notamment en réalisant des projets pilotes à certains aéroports.

- **Comité de rétablissement opérationnel dans les aéroports (CROA) :** L'ACSTA continuera à participer activement au CROA dirigé par Transports Canada ainsi qu'à d'autres groupes de travail nationaux afin d'appuyer l'actuelle reprise économique de l'aviation civile et de répondre efficacement aux goulots d'étranglement et aux défis dans l'ensemble de l'industrie.
- **Contrôle qui respecte les valeurs de diversité et d'inclusion au Canada :** L'ACSTA redoublera d'efforts pour promouvoir le multiculturalisme, et l'attention à l'égard des objets religieux et des croyances, ainsi que le respect lors du contrôle des objets sacrés et cérémoniels autochtones. L'ACSTA continuera à mettre l'accent sur le renforcement des valeurs inclusives et respectueuses dans l'ensemble de ses lieux de travail, en mettant à profit le Réseau pour la diversité et l'inclusion pour intégrer les valeurs et pratiques de diversité et d'inclusion aux processus organisationnels. Ces travaux comprennent les progrès à l'égard du plan d'action pour l'ACS Plus de l'organisation, y compris l'introduction de meilleures technologies et de procédures de résolution d'alarmes non sexistes et respectueuses. À la suite de l'élaboration du premier plan d'accessibilité de l'ACSTA, l'organisation évaluera les progrès à l'égard des mesures de suivi et des exigences réglementaires. En outre, l'ACSTA continuera à donner suite aux conclusions découlant du rapport du Bureau du vérificateur général sur les transports accessibles.

Autres projets

- **Gestion du cycle de vie du matériel de contrôle des bagages enregistrés :** Un certain nombre d'appareils de radioscopie à TDM au CBE qui ont été déployés à l'origine ont maintenant plus de dix ans. L'ACSTA compte entamer le remplacement de ce matériel au cours des prochaines années. Tout comme c'est le cas pour le programme de recapitalisation du CBE, il faudra plusieurs années pour remplacer les appareils de radioscopie à TDM au CBE actuels. En 2023-2024, l'ACSTA évaluera les nouveaux modèles de CBE avant d'émettre une demande de propositions aux fabricants de matériel.
- **Contrôle de la totalité des non-passagers :** Les conclusions des essais menés par l'ACSTA ont été partagées avec Transports Canada pour aider à orienter les futures décisions politiques et les demandes de financement. Transports Canada a demandé à l'ACSTA de commencer à planifier la mise en œuvre du contrôle à 100 % dans le courant de l'année 2023-2024. Outre l'embauche et la formation d'agents de contrôle supplémentaires pour répondre à cette nouvelle exigence, l'ACSTA devra également acheter du matériel de contrôle supplémentaire, comme des appareils de détection de traces d'explosifs, et aménager d'autres voies de contrôle à certains aéroports. En ce qui a trait au CNP-V, la recherche sur la surveillance fondée sur l'intelligence artificielle devrait se poursuivre en 2023-2024. L'ACSTA prévoit mettre au point un prototype de cette technologie à un point de CNP-V afin d'en évaluer la faisabilité.



Profil de risque

La gestion des risques de l'entreprise permet la prise de décisions stratégiques et appuie l'affectation des ressources de l'ACSTA, permettant ainsi à l'organisation de prendre des décisions éclairées au chapitre de l'organisation et des opérations.

La culture du risque de l'ACSTA et son attitude à l'égard du risque permettent à l'organisation d'accepter certains niveaux de risque, ce qui permet à l'organisation et à son effectif de réagir de façon novatrice à l'évolution de son environnement.

Risques liés aux services obligatoires

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

En raison de la nature évolutive et imprévisible 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 réseau de l'aviation civile.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA dispose de programmes, de processus, de procédures et de systèmes établis pour assurer la conformité aux règlements de Transports Canada. L'ACSTA déploie uniquement des technologies de contrôle qui respectent les normes de détection et met seulement en place des procédures de contrôle qui s'inscrivent dans les mesures de contrôle de sûreté établies par Transports Canada. L'organisation surveille en permanence l'efficacité de ses programmes opérationnels au moyen de tests, de programmes de surveillance et de mesures de rendement. L'organisation veille aussi à se tenir au courant des règlements de Transports Canada et de toute exigence d'équivalence en matière de sûreté aérienne émanant de ses homologues nationaux et internationaux.

Risque lié à la prestation des 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 de contrôle syndiqués. Les interruptions de travail de cette nature peuvent entraîner des temps d'attente plus longs et une augmentation des plaintes des passagers, et nuire à la réputation de l'ACSTA auprès de ses intervenants.

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 du matériel ou des principaux fournisseurs ait des conséquences négatives sur la fourniture des services.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA effectue une surveillance continue des conditions du marché du travail dans toutes ses régions afin de repérer d'éventuelles perturbations du travail. L'organisation s'est également dotée de politiques et de procédures relatives à l'approvisionnement et à la passation de marchés qui lui permettent d'exercer un recours si un entrepreneur ou un fournisseur de services n'est pas en mesure de fournir les services prévus. L'ACSTA surveille aussi en permanence tout effet potentiel lié aux vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement de l'organisation, ainsi que la consolidation de l'industrie des principaux fournisseurs et entrepreneurs ou le risque lié à la transition vers le nouveau contrat avec le fournisseur de services d'entretien.

Risque lié à la capacité

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'entreprise au fil du temps.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA surveille la satisfaction du personnel au moyen de sondages réguliers et suit de près les niveaux de vacance, l'attrition et les taux de roulement.

Risque lié aux relations avec les voyageurs et 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 de ses intervenants, entraînant une perte de confiance du public à son égard ou de confiance généralisée pour la sûreté du transport aérien.

Atténuation du risque et contrôles :

L'ACSTA mène régulièrement des sondages auprès des passagers afin de répondre aux besoins des voyageurs dans tout le pays, et a un engagement proactif continu avec Transports Canada et les intervenants. Ces mécanismes permettent à l'organisation de s'assurer qu'elle conserve la confiance du public dans le cadre de l'exécution des activités prévues dans son mandat. Aux aéroports de classe 1, l'ACSTA a élaboré des plans de préparation qui documentent l'état de préparation opérationnelle en prévision des périodes de voyage de pointe, comme la semaine de relâche, l'été et les fêtes. L'ACSTA continue à travailler avec les partenaires de l'industrie et Transports Canada pour trouver des solutions aux défis qui touchent l'ensemble de l'industrie.

Risque lié aux ressources humaines

Recrutement et maintien en poste des employés

En raison des conditions du marché du travail pour les talents, ou des stratégies globales de l'ACSTA en matière de ressources humaines, il existe un risque que celle-ci éprouve des difficultés en matière de recrutement et de maintien en poste, ce qui pourrait entraîner une perte de mémoire institutionnelle ou une diminution du rendement global de l'organisation.

Atténuation du risque et contrôles :

Les politiques, cadres et programmes de l'ACSTA en matière de ressources humaines lui permettent de s'assurer que les employés actuels et potentiels disposent de tous les outils et ressources nécessaires pour favoriser la satisfaction globale des employés, comme le programme de gestion du rendement, le plan de relève, le programme de milieu de travail respectueux, le programme d'excellence en leadership et le modèle de lieu de travail flexible. L'ACSTA encourage également l'inscription à des programmes de formation de développement professionnel, elle s'est dotée d'un comité social et mène régulièrement des sondages auprès de ses employés.

Risque lié aux technologies de l'information

Cyberattaques contre l'infrastructure de TI

En raison de la nature évolutive de l'environnement des cybermenaces, il existe un risque que les cybermenaces ou les cyberattaques nuisent à l'infrastructure des technologies de l'information de l'ACSTA ou compromettent l'intégrité des renseignements sensibles sur le plan organisationnel, ce qui pourrait se traduire par une perte de confiance du public et par une éventuelle atteinte à la réputation de l'organisation.

Atténuation du risque et contrôles :

Le programme de sécurité de la TI de l'ACSTA met en œuvre des outils, des contrôles, des politiques, des processus et des pratiques de sécurité afin de protéger son infrastructure de TI, ses systèmes et ses actifs numériques. Dans le cadre du programme, l'organisation se tient au courant des nouvelles menaces en examinant quotidiennement les alertes des systèmes de sécurité, en surveillant les actualités et les bulletins au sujet des infractions et des menaces à la sécurité ainsi qu'en collaborant avec d'autres partenaires fédéraux par l'intermédiaire du Centre canadien pour la cybersécurité.

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.

Efficiences

Mesure du rendement	Cible	2020-21	2021-22	2022-23	Commentaires
Niveau de service relatif au temps d'attente (NSTA)	85,0 %	98,2 % 7,0 M	91,6 % 25,1 M	88,6 % 57,6 M	Dans l'ensemble, 88,6 % des passagers ont attendu moins de 15 minutes pour être contrôlés en 2022-2023, ce qui est supérieur à la cible de 85 %. Au cours des deux exercices précédents, l'ACSTA a dépassé la cible du NSTA en partie en raison des volumes de passagers exceptionnellement faibles attribuables à la pandémie de COVID-19 et aux restrictions de santé publique connexes. Avant la pandémie (en 2019-2020), l'ACSTA a obtenu un résultat de 92 % en ce qui concerne le rendement relatif au NSTA tout en contrôlant 67,9 millions de passagers en 2018-2019.

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

Uniformité

Mesure du rendement	Cible	2020-21	2021-22	2022-23	Commentaires
Procédures de contrôle de sûreté	96,0 %	96,2 %	94,8 %	95,1 %	En général, le résultat de l'ACSTA s'est amélioré comparativement à l'année précédente. L'ACSTA continue à travailler 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

Expérience globale	85,0 %	90,7 %	89,4 %	85,9 %	L'ACSTA a terminé l'année avec une expérience globale moyenne de 85,9 %, ce qui est légèrement 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 du 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 du rendement	Cible	2022-23	Commentaires
Disponibilité du matériel de contrôle	99,63 %	99,70 %	En dépit de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement éprouvés par certains des fournisseurs de matériel de contrôle, la disponibilité du matériel de contrôle a tout de même dépassé la cible en 2022-2023.

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].

B. EFFECTIF DIVERSIFIÉ ET ENGAGÉ

Milieu de travail inclusif et diversifié

Mesure du rendement	Cible	2022-23	Commentaires
Répartition du roulement par groupe désigné	Femmes : 45,8 %	Femmes : 59,5 %	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 accroître la représentation de ces groupes démographiques, et non la diminuer.
	Autochtones : 2,0 %	Autochtones : 0 %	
	Membres de minorités visibles : 21,7 %	Membres de minorités visibles : 13,2 %	Comparativement à l'année précédente, la répartition de la représentation a diminué dans trois des quatre groupes désignés, à l'exception des femmes.
	Personnes handicapées : 1,8 %	Personnes handicapées : 2,7 %	Le plan d'équité en matière d'emploi de l'ACSTA continue d'élaborer des stratégies visant à attirer et à maintenir en poste les employés des groupes désignés. Des possibilités de croissance et de carrière ont été identifiées pour contribuer à réduire le taux de rotation global.

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 %	Femmes : 45 %	Comparativement à l'année précédente, il y a eu une augmentation dans trois des quatre groupes désignés, à l'exception des femmes. La représentation des femmes a globalement augmenté, mais l'accroissement des effectifs et le taux de rotation plus élevé de ce groupe désigné ont entraîné une légère diminution de la représentation. L'ACSTA poursuivra ses efforts en 2023 afin de réduire davantage la sous-représentation des groupes désignés visés.
	Autochtones : 4,0 %	Autochtones : 2,3 %	
	Membres de minorités visibles : 21,3 %	Membres de minorités visibles : 23,4 %	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. Le taux de participation actuel est de 100 %.
	Personnes handicapées : 9,1 %	Personnes handicapées : 2,7 %	

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 %	66,5 %	Au cours de la dernière année, l'ACSTA a constaté une diminution de 4,0 % des employés qui satisfont aux exigences linguistiques de leur poste. Cette diminution est attribuable aux améliorations apportées à nos évaluations en langue seconde.
--	--------	--------	---

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

Satisfaction des employés	Tendance stable ou à la hausse	86 %	Près de neuf employés sur dix (86 %) qui ont répondu au dernier sondage point de contact en 2022 ont indiqué être satisfaits de leur emploi, ce qui est conforme aux résultats du sondage précédent.
Absentéisme	12 jours/ employé	9,5	Le taux d'absentéisme est meilleur que l'objectif fixé, ce qui peut s'expliquer par le modèle de lieu de travail flexible, qui offre aux employés davantage d'options pour concilier les rendez-vous et les soins aux membres de la famille avec les exigences professionnelles.

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.

Mesure du rendement	Cible	2022-23	Commentaires
Taux d'attrition annuel	8,0 %	7,9 %	Dans le contexte du marché du travail actuel, le taux d'attrition est stable et conforme à l'objectif.

Définition: Le pourcentage de salariés qui ont quitté volontairement l'organisation.

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 2022, l'ACSTA a poursuivi la transition vers un modèle de lieu de travail flexible pour ses employés à l'administration centrale. La mise en œuvre de ce nouveau modèle favorise une expérience de travail positive et productive et préserve la culture de l'ACSTA en offrant une flexibilité tout en veillant à ce que les besoins opérationnels et administratifs soient totalement comblés. L'organisation procédera à une évaluation de son modèle en 2023-2024 pour s'assurer qu'il continue à répondre à ses besoins opérationnels. L'ACSTA est devenue un membre clé d'un groupe de travail dirigé par le gouvernement visant à élaborer un programme de voyageurs vérifiés canadien, ce qui lui permettrait de réaliser d'autres gains d'efficacité dans le contrôle des voyageurs – améliorant ainsi les temps d'attente globaux à long terme. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.

C. PARTENARIATS EFFICACES

Collaboration avec l'industrie et le gouvernement

Établir et maintenir des relations entre l'ACSTA, l'industrie et le gouvernement du Canada pour favoriser l'atteinte des intérêts	S. O.	<ul style="list-style-type: none"> Entre avril et décembre 2022, l'ACSTA a accéléré l'embauche et la formation de plus de 2 300 membres du personnel de contrôle. En collaboration avec le Commissariat aux langues officielles, l'ACSTA a continué de participer à l'initiative du Modèle de maturité des langues officielles (MMLO). Le MMLO permettra à l'ACSTA d'affiner ses pratiques en matière de langues officielles, depuis ses initiatives d'embauche et de leadership, ce qui cadre avec les efforts fédéraux pour améliorer l'accès aux services dans les deux langues officielles. L'ACSTA a cerné des possibilités d'amélioration stratégique aux contrats qui seront intégrées aux futures ESCA. Les leçons tirées des efforts de reprise opérationnelle au printemps et à l'été 2022 ont été d'abord prises en compte. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.
---	-------	--

Relations avec la communauté

Information, sensibilisation, collaboration et coopération	S. O.	<ul style="list-style-type: none"> L'ACSTA a lancé un programme de formation de sensibilisation à la culture autochtone destiné au personnel de contrôle et aux employés de l'ACSTA. Le programme fournit un contexte pour le contrôle des peuples autochtones et de leurs effets personnels ainsi que des directives quant aux pratiques de contrôle de sûreté respectueuses à adopter. Au cours de l'élaboration du nouveau plan d'accessibilité, l'ACSTA a consulté le grand public et des associations préconisant l'accessibilité afin de veiller à ce que les points de contrôle de sûreté à tous les aéroports désignés soient plus accessibles pour tous les passagers. Des représentants de l'ACSTA sont allés aux États-Unis afin d'observer les nouvelles procédures de contrôle mises en œuvre à certains aéroports comme l'aéroport international Logan de Boston. Ces visites en personne ont permis à l'ACSTA de mieux harmoniser ses procédures de contrôle et de favoriser des relations de travail plus solides avec ses homologues de contrôle étrangers. D'autres exemples sont fournis tout au long du rapport.
--	-------	--



Gouvernance 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 des administrateurs sont nommés par l'industrie aérienne et deux autres par l'industrie aéroportuaire. Les membres sont 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 associés aux activités de l'ACSTA ont été définis et que les systèmes appropriés de gestion de ces risques sont en place;
- 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.

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. Les membres du Conseil reçoivent en outre le remboursement des dépenses liées aux déplacements, au logement et aux repas engagées dans le cadre de leurs fonctions. Ces frais sont affichés en ligne 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 2022-2023, les comités se sont réunis 15 fois en tout, et le Conseil d'administration dans son ensemble s'est réuni 10 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 et aux budgets. Tous les membres font partie de ce comité.

Le *Comité de gouvernance, des ressources humaines et du régime de retraite* (GRHRR) aide le Conseil d'administration à superviser les questions de gouvernance, notamment, les ressources humaines et la rémunération, ainsi que la gestion des plans de relève, les politiques et processus associés à la conduite et au comportement éthique du personnel, les objectifs annuels du président et chef de la direction, la gestion et l'administration des régimes de retraite du personnel et toute autre question qui lui est assignée par le Conseil. Tous les membres font partie de ce comité.

Le *Comité de transaction* offre une aide au Conseil relativement à divers processus ayant trait à l'éventuelle vente ou liquidation des actifs et passifs de l'ACSTA à l'administration de contrôle désignée, au besoin. Ce Comité a été formé le 10 septembre 2019. Les activités du Comité sont en suspens étant donné que, à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral ne participe pas à des discussions sur le transfert éventuel de l'ACSTA à une entité privée à but non lucratif.

Le Conseil d'administration de l'ACSTA est actuellement composé de membres dont le mandat a expiré, mais qui demeurent membres en règle du Conseil.

En date du 31 mars 2023, le Conseil d'administration de l'ACSTA était composé des membres que voici.

<i>Membre du Conseil</i>	<i>Rémunération totale (2022-2023)</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	1 212 \$	2023-03-13	2028-03-12	1	1
Melissa Coulson *	17 749 \$	Premier mandat : 2014-01-30 Reconduction : 2018-02-21 Reconduction modifiée : 2022-12-16	2023-02-21	8	12
Patricia Anne Kennedy <i>Nommée à titre de représentante de l'Association du transport aérien du Canada</i>	18 660 \$	Premier mandat : 2015-03-26 Reconduction : 2018-06-25	2021-06-24	9	12
Sharon Duggan *	18 855 \$	2018-02-21	2022-02-21	10	15
Jean-Philippe Brunet *	14 955 \$	2018-02-21	2022-02-21	8	10
Gilles Lalonde	16 125 \$	Premier mandat : 2018-02-21 Reconduction : 2021-05-21	2025-05-21	10	12
Diane Trenn <i>Nommée à titre de représentante du Conseil des aéroports du Canada</i>	18 660 \$	Premier mandat : 2018-06-14 Reconduction : 2022-10-28	2026-10-28	10	12
Penny Westman *	17 880 \$	2019-03-22	2023-03-22	9	14
Rosemary Capparelli <i>Nommée à titre de représentante du Conseil national des lignes aériennes du Canada</i>	7 570 \$	2022-10-28	2026-10-28	5	6
Jennifer Sullivan <i>Nommée à titre de représentante du Conseil des aéroports du Canada</i>	7 375 \$	2022-10-28	2026-10-28	4	5
Anciens membres du Conseil					
Marguerite Nadeau, présidente	10 740 \$	2017-09-13	2022-09-13	4	4
William Restall <i>Nommé à titre de représentant du Conseil des aéroports du Canada</i>	6 625 \$	Premier mandat : 2014-09-29 Reconduction : 2018-06-14	2021-06-14 A démissionné le 28 octobre 2022 Remplacé par Jennifer Sullivan	4	4
Allan Rowe <i>Nommé à titre de représentant du Conseil national des lignes aériennes du Canada</i>	0 \$	Premier mandat : 2012-05-03 Reconduction : 2018-03-13	2022-10-28 A démissionné le 28 octobre 2022 Remplacé par Rosemary Capparelli	0	0

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.

* Membres du Comité de transaction

Séance de réflexion stratégique du Conseil d'administration

En juin 2022, le Conseil d'administration a invité les intervenants de l'industrie et Transports Canada à élaborer des stratégies et discuter de l'incidence qu'aura le paysage dynamique de l'aviation sur la prochaine période de planification quinquennale et les priorités. En outre, le Conseil d'administration a discuté des progrès réalisés au chapitre des mesures importantes et des cibles relatives aux opérations de première ligne.

Équipe de la haute direction de l'ACSTA

Michael Saunders a été président et chef de la direction de l'ACSTA jusqu'au 3 avril 2023. L'Administration a accueilli une nouvelle présidente et chef de la direction le 3 avril 2023. Nada Semaan a été nommée pour un mandat de cinq ans par décret. En 2022-2023, le président et chef de la direction était secondé par d'autres membres de la haute direction, y compris :

Neil Parry Vice-président principal, Opérations

Nancy Fitchett Vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers

Martin Corrigan Vice-président et chef de la technologie

Lisa Hamilton Vice-présidente, Services généraux, avocate générale et secrétaire de la société

Martin Corrigan a quitté l'ACSTA pour prendre sa retraite le 3 avril 2023. Denis Perron (directeur principal, Technologies de contrôle) a été nommé vice-président et chef de la technologie par intérim.

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. Par conséquent, 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 (2023-0236), lorsque le salaire de base est compris dans la fourchette entre 244 800 \$ et 287 900 \$ par année. En 2022-2023, le salaire de base des postes de vice-présidence était entre 186 797 \$ et 280 249 \$. Les vice-présidents de l'ACSTA reçoivent également une rémunération incitative de l'ordre de 0 à 30 %, selon leur rendement.

Rapport de gestion des états financiers

pour l'exercice clos le 31 mars 2023



Le rapport de gestion présente les résultats financiers de l'ACSTA et les changements dans son fonctionnement pour l'exercice clos le 31 mars 2023. 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 2023, 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 15 juin 2023, 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.

FINANCEMENT PUBLIC

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

Au cours des dernières années, l'ACSTA a reçu du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires afin de bonifier son niveau de financement de base et ainsi pouvoir effectuer son mandat. En mai 2022, l'ACSTA s'est vu octroyer un financement supplémentaire de 329,7 M\$ pour 2022-2023, en plus de son financement de base de 567,5 M\$, pour un financement total de 897,2 M\$. Ce financement permet à l'ACSTA d'exécuter ses activités obligatoires.

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 du contrôle de tous les non-passagers et l'amélioration des niveaux de service relatifs au temps d'attente commençant en 2024-2025.

REPRISE DE L'INDUSTRIE

En 2022-2023, l'ACSTA a contrôlé 57,6 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 134,7 % comparativement à 2021-2022. L'Administration a commencé à se préparer à ce rebond du trafic passagers dès le printemps 2021. Malgré ses efforts, l'organisation a connu quelques difficultés opérationnelles au début de la période de reprise, principalement en raison des conditions difficiles du marché du travail que connaissent de nombreuses industries de services de première ligne, ainsi que de l'augmentation soudaine et rapide du trafic au printemps et à l'été 2022. L'ACSTA continue de travailler étroitement avec ses fournisseurs de services de contrôle, Transports Canada et les intervenants externes pour appuyer la reprise de l'industrie aéronautique.

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 2022-2023 par rapport à 2021-2022.

POINTS SAILLANTS FINANCIERS — ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)	2022-2023	2021-2022	Écart \$	Écart %
Charges¹				
Services de contrôle et autres coûts connexes	713 571 \$	548 646 \$	164 925 \$	30,1 %
Exploitation et entretien du matériel	42 511	39 923	2 588	6,5 %
Soutien des programmes et services généraux	94 478	86 184	8 294	9,6 %
Amortissement	44 294	80 662	(36 368)	(45,1 %)
Total des charges	894 854	755 415	139 439	18,5 %
Autres (produits) charges	(1 021)	2 230	(3 251)	(145,8 %)
Performance financière avant les produits et le financement public	893 833	757 645	136 188	18,0 %
Produits	2 456	268	2 188	816,4 %
Financement public				
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation	848 001	677 463	170 538	25,2 %
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations	40 415	78 986	(38 571)	(48,8 %)
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 435	3 876	(441)	(11,4 %)
Total du financement public	891 851	760 325	131 526	17,3 %
Performance financière	474 \$	2 948 \$	(2 474) \$	(83,9 %)
Autres éléments du résultat global	(3 119)	21 320	(24 439)	(114,6 %)
Résultat global total	(2 645) \$	24 268 \$	(26 913) \$	(110,9 %)

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 13 des états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2023.

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 13 des états financiers annuels audités de l'ACSTA) représentent la plus importante dépense de l'ACSTA, soit approximativement 81,6 % du montant total des charges (à l'exclusion de l'amortissement) de l'exercice 2022-2023. 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 164,9 M\$ (30,1 %) en 2022-2023. Cette hausse s'explique surtout par une augmentation du volume de passagers, ce qui a entraîné l'achat d'heures de contrôle supplémentaires pour un total de 141,3 M\$, partiellement compensé par l'achat de moins d'heures associées à la vérification de la température pour un total de 16,0 M\$. Cette hausse est aussi attribuable à l'augmentation des taux de facturation des fournisseurs de services de contrôle totalisant 14,7 M\$, et à une augmentation des dépenses au titre de la formation des agents de contrôle et d'initiatives connexes à l'appui des activités de reprise de l'industrie aéronautique de 24,9 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 2,6 M\$ (6,5 %) en 2022-2023. L'augmentation est en partie attribuable à des coûts d'entretien et de pièces de rechange pour le matériel de SDE plus élevés que prévu, en raison des coûts d'entretien supplémentaires pour soutenir le matériel dont la garantie vient à échéance, ainsi qu'à la transition de l'ACSTA vers un nouveau fournisseur de services d'entretien.

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 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, des dépenses de bureau et informatiques et des services professionnels.

Les charges relatives au soutien des programmes et aux services généraux ont augmenté de 8,3 M\$ (9,6 %) en 2022-2023. L'augmentation est principalement due à la hausse des frais relatifs aux employés de 5,7 M\$ et des coûts plus élevés à l'appui des priorités organisationnelles pour un total de 4,7 M\$. Ces hausses sont en partie compensées par une diminution des coûts associés au régime de retraite à prestations déterminées de l'ACSTA totalisant 2,1 M\$.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire calculé sur la durée d'utilité des immobilisations. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire calculé sur la durée des contrats de location connexes.

L'amortissement a diminué de 36,4 M\$ (45,1 %) en 2022-2023. La diminution est principalement attribuable à la modification de la durée de vie utile estimée de certains matériels de contrôle de l'ACSTA et des logiciels du réseau connexes, qui passe de 10 ans à 15 ans, à compter du 1^{er} avril 2022.

Autres (produits) charges

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

Les autres (produits) charges ont augmenté de 3,3 M\$ (145,8 %) en 2022-2023. Cette augmentation est principalement attribuable à des gains nets sur la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Produits

Les produits proviennent surtout des produits financiers gagnés sur les soldes de trésorerie et d'autres produits provenant de services de contrôle.

Les produits ont augmenté de 2,2 M\$ (816,4 %) en 2022-2023. Cette augmentation est attribuable à une hausse des produits financiers gagnés sur les soldes de trésorerie.

Financement public

L'ACSTA est financée au moyen de crédits provenant du Trésor fédéral pour ses charges d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Les paiements de loyers pour les contrats de location de l'ACSTA qui sont inscrits à l'actif aux termes de 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 170,5 M\$ (25,2 %) en 2022-2023. Cette augmentation s'explique surtout par la hausse des charges au titre des services de contrôle et autres coûts connexes, comme cela est expliqué ci-dessus.

Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations

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

L'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations a diminué de 38,6 M\$ (48,8 %) en 2022-2023. Cette diminution s'explique principalement par la réduction du montant de l'amortissement, comme cela est expliqué ci-dessus.

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 comparables à ceux de l'exercice précédent.

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 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.

En 2021-2022, le gain net de 21,3 M\$ s'expliquait en grande partie par un gain actuariel de 24,8 M\$ lié à des changements d'hypothèses financières et aux rajustements fondés sur l'expérience, partiellement compensé par une perte de réévaluation de 3,5 M\$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus faibles que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA.

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 2023	31 mars 2022	Écart \$
Trésorerie	13 785 \$	7 581 \$	6 204 \$
Clients et autres débiteurs	129 477	100 670	28 807
Fournisseurs et autres créditeurs	(141 890)	(106 748)	(35 142)
Retenues de garantie courantes	(1 818)	(1 637)	(181)
Provisions courantes	–	(200)	200
Obligations locatives courantes	(1 777)	(3 129)	1 352
Obligations locatives non courantes	(12 708)	(14 107)	1 399

La trésorerie a augmenté de 6,2 M\$ en raison surtout du moment auquel les décaissements en faveur des fournisseurs de biens et services ont été effectués. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 28,8 M\$ principalement en raison d'une augmentation des crédits parlementaires à recevoir. Les fournisseurs et autres créditeurs ont augmenté de 35,1 M\$ en raison du moment où les décaissements ont été effectués en lien avec les obligations non réglées auprès des fournisseurs. Les obligations locatives courantes ont diminué de 1,4 M\$ en raison de la réduction de l'espace loué à l'administration centrale et les incitations à la location. Les obligations locatives non courantes ont diminué de 1,4 M\$ principalement en raison des contrats de location régionaux qui arrivent à échéance.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

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

Les dépenses engagées pour le matériel lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel de contrôle pour le CPE, le CBE et le CNP et les coûts d'installation et d'intégration s'y rattachant. Les dépenses engagées pour le matériel non lié aux SDE englobent l'acquisition de matériel et de systèmes à l'appui des activités de contrôle, les coûts du programme de 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 l'IFRS 16.

Les immobilisations corporelles et incorporelles et les actifs au titre de droits d'utilisation (voir l'État de la situation financière) représentent 64,7 % du total de l'actif au 31 mars 2023. 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)	2022-2023	2021-2022	Écart \$
Matériel lié aux SDE	10 746 \$	4 968 \$	5 778 \$
Matériel non lié aux SDE	2 408	1 287	1 121
Paiements de loyers	3 435	3 876	(441)
Total des dépenses en immobilisations	16 589 \$	10 131 \$	6 458 \$

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 scanners corporels au CPE;
- Agrandissement des systèmes de CBE à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'aéroport international de la région de Waterloo;
- Déploiement continu des voies ACSTA Plus dans les aéroports de classe 1.

Matériel non lié aux SDE

- Améliorations locatives pour appuyer la modernisation des locaux de l'administration centrale de l'ACSTA et l'agrandissement de l'espace régional pour soutenir la capacité en matière de formation des agents de contrôle;
- Gestion du cycle de vie de l'infrastructure de réseau de la TI 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 2023	31 mars 2022	Écart \$
Actif au titre des avantages du personnel	52 104 \$	56 950 \$	(4 846) \$
Passif au titre des avantages du personnel	(16 544)	(19 107)	2 563
Actif net au titre des avantages du personnel	35 560 \$	37 843 \$	(2 283) \$

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 9 des états financiers annuels audités.

Au 31 mars 2023, 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.

La diminution des actifs au titre des avantages du personnel s'explique principalement par une perte de réévaluation de 21,6 M\$ résultant d'un taux de rendement réel sur les actifs des régimes plus faibles que le taux posé comme hypothèse par l'ACSTA. Elle est également attribuable à une perte de réévaluation de 4,3 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies du RRE et du RRS lié à des rajustements fondés sur l'expérience. Cette diminution est partiellement compensée par un gain net de réévaluation de 18,7 M\$ de l'obligation au titre des prestations définies du RRE et du RRS lié à des changements d'hypothèses financières. La diminution est aussi partiellement compensée par les cotisations obligatoires versées par l'ACSTA qui dépassent de 2,3 M\$ le coût des prestations déterminées sans effet sur la trésorerie (sur la base de l'IAS 19) pour ces régimes.

La diminution du passif au titre des avantages du personnel est principalement due à un gain de réévaluation de 4,0 M\$ sur l'obligation au titre des prestations déterminées de l'ARPD, résultant de changements d'hypothèses financières et démographiques et à des rajustements fondés sur l'expérience. Ce gain est partiellement compensé par des coûts de prestations déterminées sans effet sur la trésorerie (sur la base de l'IAS 19) dépassant de 1,5 M\$ les contributions exigées par l'ACSTA pour l'ARPD.

PERFORMANCE FINANCIÈRE PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Les activités de l'ACSTA sont financées grâce aux crédits parlementaires versés par le gouvernement du Canada et sont décrites dans le Résumé du plan d'entreprise 2022-2023 à 2026-2027. 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 Normes internationales d'information financière (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)	2022-2023	2021-2022	Écart \$
Performance financière avant les produits et le financement public	893 833 \$	757 645 \$	136 188 \$
Produits	(2 456)	(268)	(2 188)
Performance financière avant le financement public	891 377	757 377	134 000
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement	(44 294)	(80 662)	36 368
Charges financières sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	(265)	(194)	(71)
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	(38)	(196)	158
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat	(28)	1 237	(1 265)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	(3)	–	(3)
Charges au titre des avantages du personnel ¹	836	2 052	(1 216)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles	390	(1 940)	2 330
Gain (perte) de change hors trésorerie comptabilisé en performance financière	26	(211)	237
Crédits utilisés pour les charges d'exploitation	848 001 \$	677 463 \$	170 538 \$
Autres éléments affectant le financement			
Variation nette des charges payées d'avance et des stocks ²	1 012	(2 838)	3 850
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation	849 013 \$	674 625 \$	174 388 \$

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 2022-2023, présenté par catégorie principale. Le tableau fournit aussi le rapprochement entre les crédits parlementaires utilisés pour les charges d'exploitation en 2022-2023 et le budget de fonctionnement tel qu'il est présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2022-2023 à 2026-2027* :

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

(en milliers de dollars canadiens)	IFRS 2022-2023	Ajustements non- trésorerie	Crédits d'exploitation utilisés 2022-2023	Budget du plan d'entreprise 2022-2023	Écart \$	Écart %
Services de contrôle et autres coûts connexes	713 571 \$	(3) \$	713 568 \$	720 054 \$	(6 486) \$	(0,9 %)
Exploitation et entretien du matériel	42 511	(414)	42 097	43 015	(918)	(2,1 %)
Soutien des programmes et services généraux	94 478	1 292	95 770	95 945	(175)	(0,2 %)
Amortissement	44 294	(44 294)	–	–	–	–
Autres charges	(1 021)	1 055	34	–	34	–
Produits	(2 456)	–	(2 456)	–	(2 456)	–
Total	891 377 \$	(42 364) \$	849 013 \$	859 014 \$	(10 001) \$	(1,2 %)

Les crédits utilisés pour les charges d'exploitation ont été inférieurs de 10,0 M\$ (1,2 %) par rapport au budget du Plan d'entreprise. L'écart est principalement dû à l'achat d'un plus petit nombre d'heures de contrôle que prévu, partiellement compensé par les coûts des programmes soutenant les efforts de reprise de l'industrie et les exigences de formation pour les nouveaux agents de contrôle.

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)	2022-2023	2021-2022	Écart \$
Matériel lié aux SDE	10 746 \$	4 968 \$	5 778 \$
Matériel non lié aux SDE	2 408	1 287	1 121
Paiements de loyers	3 435	3 876	(441)
Total des dépenses en immobilisations	16 589 \$	10 131 \$	6 458 \$
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(138)	4	(142)
Total des crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations	16 451 \$	10 135 \$	6 316 \$

Le tableau ci-après compare les crédits parlementaires utilisés pour les immobilisations en 2022-2023, le budget en immobilisations présenté dans le *Résumé du plan d'entreprise 2022-2023 à 2026-2027* et 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 2022-2023	Budget du plan d'entreprise 2022-2023	Report de fonds pour immo- bilisations en cours	Budget du plan d'entreprise ajusté 2022-2023	Écart \$	Écart %
Matériel lié aux SDE						
Matériel de CPE	4 596 \$	23 415 \$	(16 101) \$	7 314 \$	(2 718) \$	(37,2 %)
Matériel de CBE	6 150	27 083	(22 104)	4 979	1 171	23,5 %
Matériel de CNP	–	4 006	(3 982)	24	(24)	(100,0 %)
Total du matériel lié aux SDE	10 746 \$	54 504 \$	(42 187) \$	12 317 \$	(1 571) \$	(12,8 %)
Matériel non lié aux SDE	5 843	9 171	(2 599)	6 572	(729)	(11,1 %)
Total des acquisitions d'immobilisations ¹	16 589 \$	63 675 \$	(44 786) \$	18 889 \$	(2 300) \$	(12,2 %)
Ajustement hors trésorerie pour la conversion de devises en lien avec des dépenses en immobilisations	(138)	–	–	–	(138)	–
Total	16 451 \$	63 675 \$	(44 786) \$	18 889 \$	(2 438) \$	(12,9 %)

¹ Le *Résumé du plan d'entreprise 2022-2023 à 2026-2027* de l'ACSTA comprend des paiements de loyers de 3 413 \$ 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 2,4 M\$ (12,9 %) 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 44,8 M\$. Après avoir pris en considération la demande de report de fonds, un montant de 2,4 M\$ est devenu périmé en raison de la sous-utilisation des fonds alloués à divers projets d'immobilisations.

États financiers

pour l'exercice clos le 31 mars 2023



Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice clos le 31 mars 2023

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.

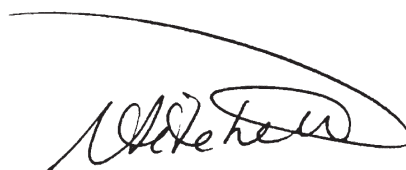
Le Conseil d'administration est chargé de superviser les affaires et les activités de l'ACSTA. Plus particulièrement, il doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives au contrôle interne et à la communication de l'information financière. Le Conseil exerce ces responsabilités 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 15 juin 2023



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 2023, 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 le résumé des principales 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 2023, 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 15 juin 2023

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)

	Au 31 mars	
	2023	2022
Actifs		
Actifs courants		
Trésorerie	13 785 \$	7 581 \$
Clients et autres débiteurs (note 4)	129 477	100 670
Stocks (note 5)	11 419	11 406
Dépenses payées d'avance	7 834	6 835
Actifs financiers dérivés (note 15)	22	34
	162 537	126 526
Actifs non courants		
Immobilisations corporelles (note 6)	367 255	392 726
Immobilisations incorporelles (note 7)	12 832	14 745
Actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	13 581	16 569
Actif au titre des avantages du personnel (note 9)	52 104	56 950
Actifs financiers dérivés (note 15)	–	6
	445 772	480 996
Total des actifs	608 309 \$	607 522 \$
Passifs et capitaux propres		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 15)	141 890 \$	106 748 \$
Retenues de garantie (note 15)	1 818	1 637
Provisions (note 10)	–	200
Obligations locatives (note 11)	1 777	3 129
Financement public différé lié aux charges d'exploitation (note 12)	19 253	18 241
	164 738	129 955
Passifs non courants		
Obligations locatives (note 11)	12 708	14 107
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	379 180	406 579
Passif au titre des avantages du personnel (note 9)	16 544	19 107
Passifs financiers dérivés (note 15)	10	–
	408 442	439 793
Capitaux propres		
Surplus accumulé	35 129	37 774
Total des passifs et des capitaux propres	608 309 \$	607 522 \$

Éventualités (note 10) et engagements contractuels (note 16).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration qui a autorisé leur publication le 15 juin 2023 :


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	
	2023	2022
Charges		
Contrôle préembarquement	543 038 \$	391 517 \$
Contrôle des bagages enregistrés	151 511	161 558
Contrôle des non-passagers	143 081	149 831
Programme de carte d'identité pour les zones réglementées	4 595	3 598
Services généraux	52 629	48 911
Total des charges (note 13)	894 854	755 415
Autres (produits) charges		
Charges financières	271	203
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	38	196
Perte (gain) net sur la juste valeur des instruments financiers dérivés	28	(1 237)
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	3	–
(Gain) perte de change	(971)	1 128
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	(390)	1 940
Total des autres (produits) charges	(1 021)	2 230
Performance financière avant les produits et le financement public	893 833	757 645
Produits		
Produits financiers	2 354	266
Services de contrôle – autres	70	–
Produits divers	32	2
Total des produits	2 456	268
Financement public		
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation (note 12)	848 001	677 463
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	40 415	78 986
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers (note 14)	3 435	3 876
Total du financement public	891 851	760 325
Performance financière	474 \$	2 948 \$
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	(3 119)	21 320
Résultat global total	(2 645) \$	24 268 \$

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 2021	13 506 \$
Performance financière	2 948
Élément qui ne sera pas reclassé ultérieurement dans la performance financière	
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	21 320
Solde au 31 mars 2022	37 774 \$

	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 9)	(3 119)
Solde au 31 mars 2023	35 129 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

	Exercices clos le 31 mars	
	2023	2022
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Performance financière	474 \$	2 948 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement (note 13)	44 294	80 662
Radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles	38	196
Variation de la juste valeur des instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net	28	(1 237)
Autres transactions sans effet sur la trésorerie	23	1 515
Perte sur la sortie d'immobilisations corporelles	3	-
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations (note 12)	(40 415)	(78 986)
Variation de l'actif/du passif net au titre des avantages du personnel	(836)	(2 052)
Perte de valeur d'immobilisations corporelles (note 6)	(390)	1 940
Variation nette des soldes du fonds de roulement (note 19)	3 371	24 497
	6 590	29 483
Activités d'investissement		
Crédits parlementaires reçus pour le financement d'immobilisations	12 500	16 217
Acquisition d'immobilisations corporelles	(9 467)	(47 997)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(249)	(526)
	2 784	(32 306)
Activités de financement		
Paiements de capital sur les obligations locatives	(3 170)	(3 682)
	(3 170)	(3 682)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	6 204	(6 505)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	7 581	14 086
Trésorerie à la clôture de l'exercice	13 785 \$	7 581 \$

La charge d'intérêts payée et le produit d'intérêts reçu correspondent approximativement aux charges financières et aux produits financiers, respectivement, tels qu'ils sont présentés à l'état du résultat global.

Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (note 19).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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 :

- 1. 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;
- 2. CBE** – le contrôle des bagages enregistrés (ou de soute) des passagers avant leur embarquement à bord d'aéronefs en vue de détecter tout article interdit, comme des explosifs;
- 3. CNP** – le contrôle des non-passagers, comme le personnel de bord, le personnel de piste et les employés des aéroports, et de leurs effets personnels (y compris les véhicules et leur contenu) entrant dans des zones réglementées des aéroports à risque élevé;
- 4. Programme de CIZR** – programme dans le cadre duquel on utilise les données biométriques (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports. L'autorité aéroportuaire est celle qui accorde ou non en dernier lieu l'accès aux zones réglementées.

En plus des activités prévues dans son mandat, l'ACSTA a conclu une entente avec Transports Canada afin d'effectuer le contrôle du fret dans les petits aéroports où il est possible de le faire. Ce programme vise à assurer le contrôle de quantités limitées de fret, durant les périodes creuses, en utilisant les ressources, la technologie et les procédures existantes.

Au cours des années précédentes, l'Administration a fourni ces services aux aéroports désignés et non désignés selon le principe de recouvrement des coûts. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, aucun service de ce type n'a été fourni du 1^{er} avril 2020 au 24 juin 2022, date à laquelle l'ACSTA a repris les services de contrôle auprès de l'aéroport de Muskoka. Cette entente a été en vigueur jusqu'au 6 septembre 2022.

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 2023

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 bénéfice aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Elle est cependant assujettie aux dispositions de la *Loi sur la taxe d'accise* (Canada), qui 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).

3. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

(a) Base d'évaluation

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

(b) Utilisation d'estimations et de jugements

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

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 2023

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

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

Les principales estimations utilisées pour les immobilisations corporelles concernent leur durée d'utilité et la valeur des travaux en cours. La principale estimation utilisée pour les immobilisations incorporelles concerne leur durée d'utilité. Pour établir la durée d'utilité attendue de ces actifs, l'ACSTA prend en compte l'expérience acquise du passé, les tendances observées dans son domaine d'activités et des facteurs internes, tels que 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 h), note 8 et note 11 – 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 j) et note 9 – 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 9.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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

- note 3 f) et note 7 – Immobilisations incorporelles

Des jugements sont requis pour déterminer le moment où les immobilisations incorporelles générées à l'interne entrent dans la phase de développement. Pour déterminer à quel moment les coûts doivent être comptabilisés comme immobilisations incorporelles, la direction pose un jugement quant au moment où les critères d'inscription à l'actif sont respectés, tel qu'il est expliqué à la note 3 f). Des changements aux jugements posés par la direction affecteraient la valeur comptable des immobilisations incorporelles ainsi que leur amortissement futur.

- note 3 h), note 8 et note 11 – 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.

- note 3 k) et note 10 – Provisions et éventualités

Il faut poser des jugements pour déterminer l'existence d'obligations juridiques ou implicites et pour évaluer la probabilité d'une sortie d'avantages économiques futurs. Pour déterminer à quel moment il convient d'enregistrer une provision, la direction formule des hypothèses sur le montant, la probabilité et le calendrier des sorties de fonds. La nature de la provision, les opinions et les points de vue des conseillers juridiques et d'autres conseillers, l'expérience vécue dans des circonstances semblables et toute décision de la direction concernant la manière dont l'ACSTA entend gérer l'obligation sont autant de facteurs susceptibles d'affecter les hypothèses. Des changements à ces hypothèses affecteraient la comptabilisation de la provision et la performance financière.

- note 3 l) – Produits

L'évaluation et la comptabilisation des produits requièrent l'utilisation d'estimations et de jugements pour établir si un contrat existe, définir les obligations de prestation, la répartition du prix de transaction et la méthode pour déterminer la mesure dans laquelle l'obligation de prestation est remplie et, donc, le calendrier de comptabilisation des produits.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

Pour établir si un contrat avec un client existe aux fins de la comptabilisation des produits, l'ACSTA détermine si certains critères sont remplis, notamment s'il est plus probable qu'improbable que la contrepartie sera perçue auprès du client. Lorsqu'elle effectue cette évaluation à la passation d'un contrat avec un client, l'ACSTA tient compte de facteurs, qui peuvent inclure les résultats de la vérification de la solvabilité du client, les antécédents de crédit du client et la capacité de l'ACSTA à limiter les pertes en cessant de fournir des services en cas de non-paiement.

La nature de la promesse contenue dans les contrats de l'ACTSA avec les autorités aéroportuaires est de fournir des services de contrôle supplémentaires dans les aéroports désignés et des services de contrôle dans les aéroports non désignés. Le contrôle consiste en différentes activités, dont aucune prise individuellement ne procure un avantage à l'administration aéroportuaire. Toutes les activités sont donc des intrants qui forment l'extrait de ces services de contrôle. Par conséquent, l'ACSTA a déterminé que la promesse contenue dans le contrat, qui est la prestation des services de contrôle pendant la durée du contrat, constitue une obligation de prestation.

La contrepartie attendue pour les services de contrôle est variable de par sa nature et exige que deux jugements clés soient portés pour pouvoir déterminer quand comptabiliser les produits :

- (i) la méthode utilisée pour évaluer le degré d'avancement à laquelle l'obligation de prestation est remplie;
- (ii) l'évaluation et la répartition de toute contrepartie variable.

Étant donné que les services sont fournis de façon continue et qu'ils sont substantiellement les mêmes, l'ACSTA a établi qu'une évaluation du degré d'avancement fondée sur le temps écoulé est ce qui dépeint le mieux le transfert de services au client. De plus, étant donné que la contrepartie variable est versée à l'ACSTA en échange de ses efforts pour fournir les services, elle est répartie entre les tranches de temps et comptabilisée au fur et à mesure que les services sont rendus au client.

(c) Stocks

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

(d) Immobilisations corporelles

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

- (i) Comptabilisation et évaluation

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût après déduction du cumul des amortissements, à l'exception des travaux en cours qui sont comptabilisés au coût, mais dont l'amortissement ne débute qu'au moment où l'actif est prêt à être mis en service. Le coût comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition et à l'installation des immobilisations corporelles, y compris les coûts d'intégration rattachés 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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

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

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

(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.

(e) Actifs détenus en vue de la vente

L'ACSTA classe ses immobilisations corporelles comme détenues en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement au moyen d'une transaction de vente plutôt que par une utilisation continue. Cette condition est satisfaite uniquement lorsque l'actif est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel, et que sa vente est hautement probable. Un actif détenu en vue de la vente est évalué au plus faible de sa valeur comptable ou de sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. L'amortissement sur un actif classé comme détenu en vue de la vente cesse.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(f) Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

(g) Dépréciation

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 au niveau des unités génératrices de trésorerie (UGT) pour déterminer s'il existe un quelconque indice de dépréciation. Aux fins du test de dépréciation, une UGT est le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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

(h) Contrats de location

À la date de passation d'un contrat, l'ACSTA évalue si celui-ci est ou contient un contrat de location en déterminant si le contrat lui confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie. Pour tout contrat de location identifié, l'ACSTA comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative à la date du début du contrat.

L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement évalué au coût en fonction des éléments suivants :

- le montant initial de l'obligation locative;
- le cas échéant, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux engagés;
- une estimation des coûts qu'il faudra engager pour le démantèlement et le retrait du bien sous-jacent ou pour la restauration du lieu ou la remise en état du bien sous-jacent.

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.

L'obligation locative est initialement évaluée 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 2023

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative sont les suivants, le cas échéant :

- les paiements fixes (y compris les paiements fixes en substances, le cas échéant), déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir;
- les paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux, initialement évalués au moyen de l'indice ou du taux en vigueur à la date de début;
- les sommes que l'ACSTA s'attend à devoir payer au titre de garanties de valeur résiduelle;
- le prix d'exercice de l'option d'achat si l'ACSTA a la certitude raisonnable d'exercer celle-ci;
- les pénalités exigées en cas de résiliation du contrat de location, si la durée du contrat de location reflète l'exercice par l'ACSTA de l'option de résiliation du contrat de location.

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, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés en fonction de la nouvelle durée du contrat à l'aide d'un taux d'actualisation révisé;
- 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, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés à l'aide du taux d'actualisation initial;
- un contrat de location est modifié et la modification n'est pas comptabilisée comme un contrat distinct, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés à l'aide d'un taux d'actualisation révisé.

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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(i) Instruments financiers

(i) Instruments 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.

L'ACSTA classe les actifs financiers non dérivés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût amorti. Ces actifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur. Ils sont par la suite évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'évaluation est basée sur le modèle économique que suit l'ACSTA pour gérer ses actifs financiers et les conditions contractuelles des flux de trésorerie (les actifs financiers sont détenus à seule fin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels, lesquels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts). Si le modèle économique de l'ACSTA devait changer, le classement serait réévalué.

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. Pour les comptes clients, l'ACSTA applique la méthode simplifiée de l'IFRS 9, *Instruments financiers* selon laquelle les pertes de crédit attendues pour la durée de la vie sont comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des débiteurs. L'ACSTA n'a pas inscrit de provision pour pertes de crédit sur la trésorerie en raison de l'excellente qualité de crédit des institutions financières auprès desquelles l'ACSTA détient ce genre d'instruments.

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.

Les passifs financiers non dérivés comprennent les fournisseurs et autres créiteurs et les retenues de garantie.

L'ACSTA classe les passifs financiers non dérivés dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût amorti. Les passifs financiers non dérivés sont comptabilisés à la date de transaction à laquelle l'ACSTA devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(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. L'ACSTA n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme évalués à la juste valeur par le biais du résultat net. Ces instruments sont comptabilisés initialement à la juste valeur à la date à laquelle l'ACSTA conclut les contrats dérivés. Par la suite, les instruments financiers dérivés sont évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur qui en résulte est comptabilisée dans la performance financière à l'état du résultat global. L'ACSTA décomptabilise un instrument financier dérivé au moment de son règlement.

Les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont présentées à l'état de la situation financière; les justes valeurs positives sont présentées comme des actifs financiers dérivés et les justes valeurs négatives, comme des passifs financiers dérivés. Tout actif ou passif financier dérivé venant à échéance dans plus de douze mois après la fin de la période est classé comme non courant.

(j) 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 2023

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. Le taux d'actualisation est déterminé par référence aux taux de rendement, au début de la période, du marché des obligations d'entreprise de haute qualité et des obligations provinciales :

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

Les intérêts nets sont comptabilisés 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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(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.

(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.

(k) Provisions et éventualités

Une provision est un passif dont l'échéance ou le montant est incertain. 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.

Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière. Ces passifs 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. Sauf si la possibilité d'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour régler l'obligation est faible, un passif éventuel est présenté dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(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.

(l) Produits

(i) Services de contrôle supplémentaires et autres services de contrôle

Les produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients de l'ACSTA proviennent des services de contrôle supplémentaires fournis aux aéroports désignés et des autres services de contrôle fournis aux aéroports non désignés, selon la méthode du recouvrement des coûts. Un contrat pour ces services de contrôle existe lorsqu'il est probable qu'une contrepartie sera recouvrée, que le contrat a une substance commerciale, que les droits aux services de contrôle supplémentaires et les conditions de paiement sont identifiables, et que les parties ont approuvé le contrat et se sont engagées à remplir leurs obligations. Les contrats peuvent avoir des modalités stipulées variables, mais ils peuvent être annulés en tout temps par l'une ou l'autre des parties, sous réserve d'une période de préavis à respecter. Les paiements pour les services sont exigibles dans les 30 jours suivant la facturation.

Les produits tirés de ces services de contrôle sont comptabilisés dans la performance financière au moment où le client obtient le contrôle du service, ce qui se produit au fur et à mesure que les services de contrôle sont fournis. Une mesure fondée sur le temps écoulé est utilisée pour mesurer le degré d'avancement du transfert des services au client.

Les produits sont évalués au prix de transaction, qui est le montant auquel l'ACSTA s'attend à avoir droit en échange de ces services de contrôle. Le prix de transaction est basé sur les services de contrôle fournis par l'ACSTA et les tarifs mentionnés au contrat. Il exclut les taxes perçues au nom de tiers. Étant donné que ces services de contrôle représentent une obligation unique de prestation, il n'est pas nécessaire d'effectuer une répartition.

(ii) Produits financiers

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

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(m) 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.

(n) Charges financières

Les charges financières, qui comprennent principalement les charges d'intérêts associées aux obligations locatives de l'ACSTA, sont comptabilisées dans la performance financière de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

(o) Conversion de devises

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

(p) Reclassification de l'information comparative

À compter du 31 mars 2023, l'ACSTA a modifié la présentation de ses engagements contractuels à la note 16. Les engagements contractuels étaient auparavant classifiés comme budget de fonctionnement ou d'investissement et seront désormais présentés selon la nature de l'engagement contractuel afin de présenter des informations plus utiles. La reclassification des chiffres comparatifs a été effectuée pour se conformer à la présentation adoptée pour l'année en cours.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

4. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les clients et autres débiteurs sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2023	31 mars 2022
Crédits parlementaires (note 17)	120 464 \$	91 760 \$
TPS et TVH à recouvrer	7 396	6 937
TVP à recouvrer	1 617	1 973
	129 477 \$	100 670 \$

5. STOCKS

Les stocks sont composés des éléments suivants :

	31 mars 2023	31 mars 2022
Pièces de rechange	9 822 \$	9 733 \$
CIZR	780	854
Uniformes	817	819
	11 419 \$	11 406 \$

Au cours de l'exercice, des stocks totalisant 4 218 \$ (5 350 \$ en 2022) ont été passés en charges.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le rapprochement des immobilisations corporelles se présente comme suit :

	Matériel de CPE	Matériel de CBE	Matériel de CNP	Matériel pour l'utilisation de la CIZR	Ordinateurs, logiciels intégrés et matériel électronique	Mobilier et matériel de bureau	Améliorations locatives	Travaux en cours	Total
Coût									
Solde au 31 mars 2021	160 467 \$	662 284 \$	20 919 \$	5 336 \$	31 045 \$	129 \$	10 113 \$	18 642 \$	908 935 \$
Entrées	400	1 016	–	226	118	–	–	4 017	5 777
Sorties	(2 394)	(5 630)	–	–	–	–	–	–	(8 024)
Radiations	(616)	(736)	(200)	(1 736)	(2 092)	–	–	(54)	(5 434)
Pertes de valeur	–	–	–	–	(1 582)	–	–	(358)	(1 940)
Reclassements	4 992	1 077	3	163	1 443	–	–	(7 704)	(26)
Solde au 31 mars 2022	162 849 \$	658 011 \$	20 722 \$	3 989 \$	28 932 \$	129 \$	10 113 \$	14 543 \$	899 288 \$
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 \$
Amortissement cumulé									
Solde au 31 mars 2021	109 590 \$	289 287 \$	15 012 \$	4 206 \$	18 051 \$	72 \$	9 148 \$	– \$	445 366 \$
Amortissement	8 971	59 943	1 115	383	3 649	23	379	–	74 463
Sorties	(2 394)	(5 630)	–	–	–	–	–	–	(8 024)
Radiations	(555)	(706)	(154)	(1 736)	(2 092)	–	–	–	(5 243)
Solde au 31 mars 2022	115 612 \$	342 894 \$	15 973 \$	2 853 \$	19 608 \$	95 \$	9 527 \$	– \$	506 562 \$
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 \$
Valeurs comptables									
Au 31 mars 2022	47 237 \$	315 117 \$	4 749 \$	1 136 \$	9 324 \$	34 \$	586 \$	14 543 \$	392 726 \$
Au 31 mars 2023	49 600 \$	291 984 \$	4 159 \$	974 \$	7 604 \$	10 \$	1 056 \$	11 868 \$	367 255 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

Au 31 mars 2022, la durée de vie utile estimée de certains matériels de contrôle et des logiciels du réseau centralisé connexes est passée de 10 à 15 ans afin de mieux refléter les cycles de vie prévus. Le changement d'estimation comptable a été comptabilisé de manière prospective à partir du 1^{er} avril 2022 et a diminué l'amortissement de l'année en cours de 34 714 \$. Cette diminution est totalement compensée par une diminution de l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations.

Au cours de l'année, l'ACSTA a comptabilisé une reprise de la dépréciation des immobilisations corporelles liée aux composants de l'équipement de vérification de la température qui seront redéployés en tant que matériel informatique. La valeur de recouvrement a été estimée à 390 \$ (0 \$ en 2022), ce qui représente la valeur d'usage du matériel pour l'ACSTA. La valeur comptable nette des actifs a été ajustée et une reprise de dépréciation a été comptabilisée. Une perte de valeur de 1 940 \$ avait été enregistrée l'année précédente pour l'équipement de vérification de la température.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

7. 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 2021	11 154 \$	20 844 \$	73 \$	32 071 \$
Entrées	439	39	–	478
Radiations	(776)	(395)	–	(1 171)
Reclassements	26	73	(73)	26
Solde au 31 mars 2022	10 843 \$	20 561 \$	– \$	31 404 \$
Solde au 31 mars 2022	10 843 \$	20 561 \$	– \$	31 404 \$
Entrées	18	231	–	249
Radiations	(323)	(350)	–	(673)
Reclassements	–	–	–	–
Solde au 31 mars 2023	10 538 \$	20 442 \$	– \$	30 980 \$
Amortissement cumulé				
Solde au 31 mars 2021	5 268 \$	9 969 \$	– \$	15 237 \$
Amortissement	1 028	1 560	–	2 588
Radiations	(771)	(395)	–	(1 166)
Solde au 31 mars 2022	5 525 \$	11 134 \$	– \$	16 659 \$
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 \$
Valeurs comptables				
Au 31 mars 2022	5 318 \$	9 427 \$	– \$	14 745 \$
Au 31 mars 2023	4 549 \$	8 283 \$	– \$	12 832 \$

Aucuns frais de recherche et développement n'ont été passés en charges au cours des exercices clos le 31 mars 2023 ou le 31 mars 2022.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

8. 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 2021	8 566 \$	1 371 \$	9 937 \$
Entrées	10 292	–	10 292
Diminutions	(49)	–	(49)
Amortissement	(3 343)	(268)	(3 611)
Solde au 31 mars 2022	15 466 \$	1 103 \$	16 569 \$
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 \$

9. 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. Tous les employés à temps plein et à temps partiel nommés pour une période indéterminée sont admissibles à l'ARPD.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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.

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

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

Les régimes à prestations définies exposent l'ACSTA à des risques actuariels, comme le risque d'inflation, le risque de taux d'intérêt, le risque d'investissement, 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 2023.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Juste valeur des actifs des régimes						
Solde à l'ouverture de l'exercice	260 092 \$	245 640 \$	8 199 \$	7 710 \$	– \$	– \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Produits d'intérêts	10 500	8 746	327	270	–	–
Frais administratifs	(375)	(375)	(15)	(15)	–	–
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Pertes) gains de réévaluation :						
Rendement des actifs, excluant les produits d'intérêts	(21 211)	(3 721)	(344)	239	–	–
<i>Autre</i>						
Cotisations de l'ACSTA	6 185	9 862	50	58	215	188
Cotisations des membres des régimes	3 153	3 483	49	58	–	–
Prestations payées et transferts	(3 523)	(3 543)	(135)	(121)	(215)	(188)
Solde à la clôture de l'exercice	254 821 \$	260 092 \$	8 131 \$	8 199 \$	– \$	– \$
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies						
Solde à l'ouverture de l'exercice	206 492 \$	213 582 \$	4 849 \$	5 243 \$	19 107 \$	20 054 \$
<i>Éléments inclus dans la performance financière</i>						
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 589	6 904	54	81	897	1 022
Charges d'intérêts	8 522	7 756	195	186	794	733
<i>Éléments inclus dans les autres éléments du résultat global</i>						
(Gains) pertes de réévaluation :						
Gains actuariels dus à des changements dans les hypothèses démographiques	–	–	–	–	(896)	–
(Gains) pertes actuariels dus à des changements dans les hypothèses financières	(19 195)	(21 219)	510	(421)	(2 949)	(2 516)
Pertes (gains) actuariels dus à des ajustements liés à l'expérience	3 349	(471)	939	(177)	(194)	2
<i>Autre</i>						
Cotisations des membres des régimes	3 153	3 483	49	58	–	–
Prestations payées et transferts	(3 523)	(3 543)	(135)	(121)	(215)	(188)
Solde à la clôture de l'exercice	204 387 \$	206 492 \$	6 461 \$	4 849 \$	16 544 \$	19 107 \$
Actif (passif) net au titre des avantages du personnel	50 434 \$	53 600 \$	1 670 \$	3 350 \$	(16 544) \$	(19 107) \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

	31 mars 2023	31 mars 2022
Actif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
RRE	50 434 \$	53 600 \$
RRS	1 670	3 350
	52 104	56 950
Passif au titre des avantages du personnel à la clôture de l'exercice		
ARPD	(16 544)	(19 107)
	(16 544)	(19 107)
Avantages du personnel-actif net à la clôture de l'exercice	35 560 \$	37 843 \$

(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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Coût (produits) des prestations définies comptabilisé en performance financière								
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 589 \$	6 904 \$	54 \$	81 \$	897 \$	1 022 \$	6 540 \$	8 007 \$
Frais administratifs	375	375	15	15	–	–	390	390
Charges d'intérêts sur les passifs au titre des prestations définies	8 522	7 756	195	186	794	733	9 511	8 675
Produits d'intérêts sur les actifs des régimes	(10 500)	(8 746)	(327)	(270)	–	–	(10 827)	(9 016)
	3 986 \$	6 289 \$	(63) \$	12 \$	1 691 \$	1 755 \$	5 614 \$	8 056 \$
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	(21 211) \$	(3 721) \$	(344) \$	239 \$	– \$	– \$	(21 555) \$	(3 482) \$
Gains (pertes) actuariels	15 846	21 690	(1 449)	598	4 039	2 514	18 436	24 802
	(5 365) \$	17 969 \$	(1 793) \$	837 \$	4 039 \$	2 514 \$	(3 119) \$	21 320 \$

Le coût des prestations définies est comptabilisé dans les frais relatifs aux employés à la note 13 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 2023

(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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Fonds d'investissement						
Titres de capitaux propres						
Fonds de titres de capitaux propres canadiens	36 997 \$	37 774 \$	1 550 \$	1 744 \$	38 547 \$	39 518 \$
Fonds de titres de capitaux propres américains	–	–	1 443	1 576	1 443	1 576
Fonds de titres de capitaux propres internationaux	98 757	100 000	1 607	1 491	100 364	101 491
Titres de créance						
Fonds d'obligations canadiennes	85 572	90 674	–	–	85 572	90 674
Immobilier	32 555	31 644	–	–	32 555	31 644
Compte d'impôts remboursables de l'Agence du revenu du Canada	–	–	3 531	3 388	3 531	3 388
Trésorerie et équivalents de trésorerie ¹	940	–	–	–	940	–
Total des actifs à la clôture de l'exercice	254 821 \$	260 092 \$	8 131 \$	8 199 \$	262 952 \$	268 291 \$

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. Compte tenu des caractéristiques de la composante à prestations définies du RRE, la structure optimale consistait à maintenir à 35 % le pourcentage des actifs des régimes investis dans des titres de créance qui ont des caractéristiques semblables à celles de l'obligation. Le risque lié à la volatilité de la situation de capitalisation s'en trouve réduit sans que le rendement futur des placements en soit affecté.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Valeur actualisée des passifs au titre des prestations définies :						
Taux d'actualisation	4,90 %	4,00 %	4,90 %	4,00 %	4,90 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération (1 ^{er} avril)						
2022	S.O.	3,25 %	S.O.	3,25 %	S.O.	3,25 %
2023	6,50 %	3,25 %	6,50 %	3,25 %	6,50 %	3,25 %
2024	5,50 %	3,25 %	5,50 %	3,25 %	5,50 %	3,25 %
2025 et au-delà	4,00 %	3,25 %	4,00 %	3,25 %	4,00 %	3,25 %
Taux d'inflation						
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 %
Table de mortalité ¹	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ	CPM2014 Publ
Coûts des prestations :						
Taux d'actualisation	4,00 %	3,50 %	4,00 %	3,50 %	4,00 %	3,50 %
Taux d'inflation	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					5,09 %	5,14 %
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 2023

L'analyse de sensibilité ci-après est basée sur une variation des différentes hypothèses au 31 mars 2023, 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 %	(36 797) \$
Diminution du taux d'actualisation	1 %	48 064
Augmentation du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	12 459
Diminution du taux de croissance de la rémunération à long terme	1 %	(10 942)
Augmentation du taux d'inflation	1 %	31 477
Diminution du taux d'inflation	1 %	(25 746)
Augmentation de l'espérance de vie	1 an	5 053
Diminution de l'espérance de vie	1 an	(4 893)
Augmentation du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	2 263
Diminution du taux d'évolution hypothétique des coûts médicaux	1 %	(1 763)

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 2021	31 décembre 2022
RRS	31 décembre 2021	31 décembre 2022
ARPD	S.O.	S.O.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

L'ACSTA estime que les versements à effectuer aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024 totaliseront 7 528 \$, soit 4 442 \$ au titre des cotisations de l'ACSTA et 3 086 \$ 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 2024 égaleront les prestations payées aux membres du régime. L'ACSTA estime que ces versements s'élèveront à 331 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

Au 31 mars 2023, la durée moyenne pondérée des passifs au titre des prestations définies pour le RRE, le RRS et l'ARPD était respectivement de 18,3 ans (19,6 ans en 2022), de 17,4 ans (16,4 ans en 2022) et de 18,4 ans (20,4 ans en 2022).

(h) Frais relatifs aux employés

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
Frais relatifs aux employés (excluant les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi)	60 923 \$	55 037 \$
Avantages postérieurs à l'emploi		
Régimes de retraite à prestations définies et autre régime à prestations définies	5 614	8 056
Régimes de retraite à cotisations définies	987	879
Indemnités de cessation d'emploi	232	206
Total des frais relatifs aux employés (note 13)	67 756 \$	64 178 \$

10. 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 2023, 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 2023, les montants calculés par Transports Canada au cours des périodes précédentes ont été versés.

(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 2023-2024 et 2036-2037 (2022-2023 et 2036-2037 en 2022) est estimé à 3 081 \$ (3 391 \$ en 2022).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

11. 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 2023	31 mars 2022
Solde à l'ouverture de l'exercice	17 236 \$	10 674 \$
Entrées	511	10 430
Diminutions	(92)	(49)
Paiements de loyers	(3 435)	(4 014)
Charges financières	265	194
Réévaluation au titre du taux de change	–	1
Solde à la clôture de l'exercice	14 485 \$	17 236 \$
Solde à la clôture de l'exercice		
Partie courante	1 777 \$	3 129 \$
Partie non courante	12 708	14 107

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
Paiements de loyers variables	2 449 \$	2 148 \$
Contrats de location de faible valeur	55	58
Contrats de location à court terme	25	–
Autres frais de location (note 13)	2 529 \$	2 206 \$

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 2023, le total des sorties de trésorerie relatives aux contrats de location comptabilisé par l'ACSTA s'est élevé à 5 964 \$ (6 220 \$ en 2022).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
1 an au plus	4 840 \$	5 931 \$
Plus de 1 an, mais 5 ans au plus	14 221	13 852
Plus de 5 ans	982	3 387
	20 043 \$	23 170 \$

12. FINANCEMENT PUBLIC DIFFÉRÉ

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
Financement public différé lié aux charges d'exploitation		
Solde à l'ouverture de l'exercice	18 241 \$	21 079 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 14)	849 013	674 625
Crédits parlementaires pour les charges d'exploitation comptabilisés dans la performance financière	(848 001)	(677 463)
Solde à la clôture de l'exercice	19 253 \$	18 241 \$
Financement public différé lié aux dépenses en immobilisations		
Solde à l'ouverture de l'exercice	406 579 \$	479 306 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 14)	13 016	6 259
Amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations comptabilisé dans la performance financière	(40 415)	(78 986)
Solde à la clôture de l'exercice	379 180 \$	406 579 \$
Total du financement public différé à la clôture de l'exercice	398 433 \$	424 820 \$

Se reporter à la note 14 pour obtenir un complément d'information sur le financement public.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

13. 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 2023	31 mars 2022
Services de contrôle et autres coûts connexes		
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	693 700 \$	528 801 \$
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	11 777	10 439
Matériel de détection de traces d'explosifs et biens non durables	8 094	9 406
	713 571	548 646
Exploitation et entretien du matériel		
Entretien du matériel et pièces de rechange	41 097	38 714
CIZR	1 108	663
Formation et certification	306	546
	42 511	39 923
Soutien des programmes et services généraux		
Frais relatifs aux employés (note 9)	67 756	64 178
Services professionnels et autres coûts liés aux affaires ¹	8 615	5 707
Frais de bureau et frais informatiques	8 071	6 964
Autres frais administratifs ²	6 556	6 256
Autres frais de location (note 11)	2 529	2 206
Communications et sensibilisation du public	951	873
	94 478	86 184
Amortissement		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 6)	38 725	74 463
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (note 8)	3 407	3 611
Amortissement des immobilisations incorporelles (note 7)	2 162	2 588
	44 294	80 662
	894 854 \$	755 415 \$

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 2023

14. FINANCEMENT PUBLIC

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
Budget principal des dépenses	567 486 \$	567 829 \$
Budgets supplémentaires des dépenses	355 203	291 711
Total des crédits parlementaires votés	922 689	859 540
Report de fonds au prochain exercice pour le financement des dépenses en immobilisation – demande en cours ¹	(44 786)	(25 468)
Crédits parlementaires inutilisés	(12 439)	(149 312)
Total des crédits parlementaires utilisés	865 464 \$	684 760 \$

¹ La demande de report de fonds qui était en cours pour l'exercice clos le 31 mars 2022 a été approuvée au cours de l'exercice clos le 31 mars 2023.

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 2023	31 mars 2022
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des charges d'exploitation (note 12)	849 013 \$	674 625 \$
Crédits parlementaires utilisés pour le financement des dépenses en immobilisations (note 12)	13 016	6 259
Crédits parlementaires pour les paiements de loyers	3 435	3 876
Total des crédits parlementaires utilisés	865 464 \$	684 760 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

15. JUSTE VALEUR ET RISQUES DÉCOULANT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET HIÉRARCHIE DE LA JUSTE VALEUR

Les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur dans l'état de la situation financière. La juste valeur de la trésorerie, des débiteurs liés aux services de contrôle, des fournisseurs et autres créditeurs et des retenues de garantie courantes correspond approximativement à leur valeur comptable étant donné la nature à court terme de ces instruments.

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans l'état de la situation financière, une hiérarchie est utilisée pour classer les données selon les techniques d'évaluation employées pour les mesurer. La hiérarchie de la juste valeur accorde la plus haute priorité aux cours du marché et la plus faible priorité aux données non observables de la manière suivante :

Niveau 1 : cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.

Niveau 2 : données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 : données non observables concernant l'actif ou le passif.

Les valeurs comptables et les justes valeurs correspondantes déterminées à l'aide de la hiérarchie de la juste valeur des autres actifs et passifs financiers de l'ACSTA sont les suivantes :

	31 mars 2023		31 mars 2022	
	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)	Valeur comptable	Juste valeur (niveau 2)
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Actifs financiers dérivés ¹	22 \$	22 \$	40 \$	40 \$
Passifs financiers dérivés ¹	10	10	-	-

¹ La juste valeur est basée sur un modèle de flux de trésorerie actualisés 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 2023 ou le 31 mars 2022.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos 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 créiteurs 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 créiteurs, libellés en \$ US et l'équivalent en \$ CA.

	\$ US	\$ CA
31 mars 2023	311 \$	420 \$
31 mars 2022	1 542	1 929

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 21 \$ (96 \$ en 2022).

(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.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

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

	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2023
Fournisseurs et autres créditeurs	118 600 \$	23 290 \$	– \$	141 890 \$
Retenues de garantie	163	1 655	–	1 818
Passifs financiers dérivés	–	–	10	10
	Moins de 3 mois	De 3 mois à 1 an	Plus de 1 an	Total au 31 mars 2022
Fournisseurs et autres créditeurs	92 124 \$	14 624 \$	– \$	106 748 \$
Retenues de garantie	58	1 579	–	1 637

La stratégie mise en œuvre par l'ACSTA pour gérer son risque de liquidité est la même que celle appliquée au 31 mars 2022.

(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, des comptes clients pour les services de contrôle et des contrats de change à terme. L'exposition maximale de l'ACSTA au risque de crédit au 31 mars 2023 et au 31 mars 2022 correspondait à la valeur comptable de ces actifs.

(i) Services de contrôle – supplémentaires et autres

Avant de faire crédit à un nouveau client, l'ACSTA procède à un examen en bonne et due forme de la qualité de son crédit pour déterminer sa solvabilité et les modalités appropriées de paiement. Pour ce faire, l'ACSTA fait appel à une agence de notation du crédit indépendante. De plus, l'ACSTA effectue des examens de crédit à intervalles réguliers ou lorsqu'elle apprend que la situation financière ou les circonstances de l'entreprise d'un client ont changé.

Au 31 mars 2023, l'ACSTA n'avait aucun débiteur au titre des services de contrôle supplémentaires et autres au 31 mars 2023 ou au 31 mars 2022.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

(ii) Contrats de change à terme

La politique de l'ACSTA sur le risque de change exige que tous les contrats de change à terme importants utilisés pour couvrir économiquement une exposition au risque de change soient conclus avec des contreparties dont la cote de crédit est égale ou supérieure à celle des grandes banques canadiennes.

	31 mars 2023		31 mars 2022	
	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur
Contrats de change à terme ¹	22 560 \$	22 572 \$	17 901 \$	17 941 \$

¹ Au 31 mars 2023, les taux varient entre 1.2452 et 1.3591 pour les contrats de change à terme libellés en \$ US, et les dates d'échéance vont du 6 avril 2023 au 10 avril 2024.

16. 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 2023	31 mars 2022 ¹
Paiements versés aux fournisseurs de services de contrôle	997 438 \$	1 661 567 \$
Entretien du matériel et pièces de rechange	159 197	90 832
Frais relatifs aux employés	18 764	26 896
Immobilisations corporelles et incorporelles	18 777	5 814
Uniformes et autres coûts rattachés au contrôle	7 341	18 432
Autre	19 342	18 420
	1 220 859 \$	1 821 961 \$

¹ Le reclassement des chiffres comparatifs visait à se conformer à la présentation adoptée pour l'exercice en cours. Pour plus d'informations, voir la note 3(p).

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

17. 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. Le financement public de 891 851 \$ (760 325 \$ en 2022), qui a été comptabilisé à l'état du résultat global, comprend les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation, les crédits parlementaires pour les paiements de loyers et l'amortissement du financement public différé lié aux dépenses en immobilisations. Des crédits parlementaires à recevoir de 120 464 \$ (91 760 \$ en 2022) sont inclus dans les clients et aux débiteurs qui sont présentés à l'état de la situation financière.

(b) Principaux dirigeants

Au 31 mars 2023, les principaux dirigeants de l'ACSTA sont les dix membres (dix en 2022) du Conseil d'administration et les cinq membres (cinq en 2022) 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 2023	31 mars 2022
Salaires, autres avantages du personnel à court terme et indemnités de cessation d'emploi	1 817 \$	1 674 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	238	293
	2 055 \$	1 967 \$

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 2023 ou le 31 mars 2022.

(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 9. Il n'y a eu aucune autre transaction au cours des exercices clos le 31 mars 2023 ou le 31 mars 2022.

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

18. 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. Par conséquent, l'ACSTA dépend de crédits obtenus du Parlement pour honorer ses obligations financières et répondre à ses besoins stratégiques.

L'objectif principal de l'ACSTA en matière de gestion du capital consiste à dégager des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations financières et financer ses plans opérationnels et stratégiques. L'ACSTA gère son capital conformément aux directives pertinentes du Secrétaire 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.

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

Les objectifs, les politiques et les processus de gestion du capital de l'ACSTA n'ont pas changé pendant les exercices clos le 31 mars 2023 ou le 31 mars 2022.

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

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

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

	31 mars 2023	31 mars 2022
(Augmentation) diminution des clients et autres débiteurs	(28 291) \$	7 901 \$
(Augmentation) diminution des stocks	(36)	1 147
(Augmentation) diminution des dépenses payées d'avance	(999)	177
Augmentation des fournisseurs et autres créiteurs	31 875	18 140
Diminution des provisions	(200)	–
Augmentation (diminution) des retenues de garantie	10	(30)
Augmentation (diminution) du financement public différé lié aux charges d'exploitation	1 012	(2 838)
	3 371 \$	24 497 \$

Notes complémentaires aux états financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 mars 2023

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 516 \$ (9 958 \$ en 2022) pour le financement public lié aux dépenses en immobilisations, puisque ce montant a trait aux activités d'investissement.

La variation des stocks exclut un montant de 23 \$ (1 514 \$ en 2022) résultant de moins-values nettes des stocks. Ce montant est inclus dans les autres transactions sans effet sur la trésorerie au tableau des flux de trésorerie.

La variation des fournisseurs et autres créditeurs exclut un montant de 3 267 \$ (21 583 \$ en 2022) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

La variation des retenues de garantie exclut un montant de 171 \$ (20 685 \$ en 2022) pour l'acquisition d'immobilisations corporelles, puisque ce montant se rattache aux activités d'investissement.

20. LOI SUR LA COMMERCIALISATION DES SERVICES DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ

Dans le cadre du Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter une loi portant sur la création d'une entité indépendante sans but lucratif, établie par l'industrie, qui assumerait la responsabilité du contrôle de la sûreté aérienne dans les aéroports canadiens. La *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté* a reçu la sanction royale en juin 2019. Cette loi autorise la cession des actifs et des passifs de l'ACSTA et le transfert de ses activités de contrôle à la nouvelle entité.

Ces faits nouveaux n'ont en rien modifié le mandat de l'ACSTA et elle entend continuer de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal de ses activités.

Les négociations sont suspendues. L'échéancier des négociations et de la vente potentielle demeure indéterminé.

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

www.acsta.gc.ca

Des formats alternatifs du Rapport annuel de 2023, 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 : correspondence@catsa-acsta.gc.ca