

Module optionnel (CERTIFICATION)

Les examens des modules optionnels sont conçus pour durer trois heures. Les candidats disposent toutefois de quatre heures pour y répondre, soit une heure de plus, pour rédiger leurs réponses. On vise ainsi à réduire la contrainte de temps.

Les examens consistent en une combinaison de questions objectives et d'études de cas moyennement complexes et de longueur variable (moyennes à longues). La répartition entre les types de questions et la longueur des questions peuvent varier selon les modules optionnels, en fonction des résultats d'apprentissage visés.

Les examens des modules optionnels font appel à des études de cas plus complexes que celles utilisées pour les examens des modules communs 1 et 2, nécessitant de 60 à 120 minutes. L'évaluation des habiletés professionnelles se poursuit dans un contexte faisant appel à des compétences multiples, et s'appuie sur le cumul des apprentissages antérieurs, mais plus de 50 % des occasions d'évaluation portent sur le domaine de compétences optionnel évalué.*

Les études de cas des examens des modules optionnels exigent des candidats qu'ils assument les rôles qu'ils seront appelés à jouer dans la réalité. Les candidats ont donc, dans la mesure du possible, accès aux outils de référence qu'ils utiliseraient en pratique.

**À l'heure actuelle, le temps de réponse des études de cas est limité à 90 minutes (voir le plan d'examen).*

Étude de cas n° 1 – Pacific Airport**Temps suggéré : 90 minutes (temps jugé nécessaire pour rédiger la réponse)**

Vous, CPA, êtes auditeur interne à l'aéroport Pacific Airport (PA), situé à Pacific City. PA a connu une expansion importante pendant l'exercice 2014, notamment grâce à la construction d'une nouvelle aérogare lui permettant désormais d'accueillir des vols internationaux. Comme il exerce ses activités sur un terrain loué au gouvernement du Canada, PA est assujéti à des règles environnementales et à des règles concernant les sociétés aériennes avec lesquelles il est autorisé à faire affaire. L'Annexe I fournit des précisions sur les règles d'utilisation du terrain.

Nous sommes le 13 février 2015 et vous commencez à vous préparer pour l'audit externe des états financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014, établis selon les Normes internationales d'information financière. « Nous devons traiter les principales questions comptables avant l'arrivée du cabinet d'audit, explique la directrice de l'audit interne, Carol Marcus. Par conséquent, je voudrais que vous prépariez un mémo sur le traitement des questions comptables indiquées à l'Annexe II. »

Carol poursuit : « Par ailleurs, le chef des finances, Leonard Castle, a mentionné que les données sur les produits tirés de notre parc de stationnement ont attiré son attention lors de son examen des résultats. Il n'a constaté aucune baisse du trafic, mais les produits ont nettement diminué. En poussant son enquête, il a découvert qu'une fraude avait été commise. J'ai inclus à l'Annexe III des renseignements sur notre processus lié aux produits de stationnement et une

analyse des données sur les produits de l'exercice considéré. Veuillez expliquer au chef des finances ce qui a pu se passer et comment améliorer nos contrôles sur les produits de stationnement afin d'éviter qu'une situation semblable ne se reproduise. Veuillez aussi expliquer quelles procédures analytiques le personnel de PA peut utiliser comme contrôles de détection afin de déceler plus rapidement toute anomalie liée aux produits de stationnement.

« De plus, les auditeurs externes ont demandé notre assistance pour la réalisation des procédures d'audit relatives aux entrées d'immobilisations liées à notre nouvelle aérogare internationale et des procédures relatives aux produits tirés des redevances d'atterrissage. Veuillez concevoir des procédures portant sur les entrées d'immobilisations en tenant compte des risques pertinents. Pour les produits tirés des redevances d'atterrissage, le plus approprié sera sans doute une procédure analytique, vu le nombre élevé de vols annuels. Veuillez réaliser cette analyse.

« Dans le cadre de notre "plan sur 50 ans" pour la nouvelle aérogare internationale, la chef de la direction, Teresa Walsh, a demandé que nous réalisions une analyse quantitative d'un projet d'accord avec Asian Continental Airlines (ACA). Elle a demandé si nous devons tenir compte d'autres facteurs avant d'établir une relation d'affaires avec ACA. Teresa a fourni les principaux renseignements sur les accords actuels et le projet d'accord avec ACA (Annexe IV). »

Vous terminez de rédiger vos notes et vous vous mettez au travail.

ANNEXE I

RÈGLES D'UTILISATION DU TERRAIN

Le gouvernement du Canada exige que Pacific Airport (PA) respecte les règles suivantes comme condition d'utilisation du terrain loué par celle-ci pour exploiter son aéroport. PA respectait l'ensemble de ces règles en 2014.

1. Incidences environnementales

L'incidence, dans la région de Pacific City, des émissions de dioxyde de carbone des vols en provenance et à destination de l'aéroport doit être limitée à 1 000 tonnes métriques par année. Chaque tonne métrique additionnelle entraînera une amende de 10 000 \$. L'atterrissage puis le décollage d'un avion à réaction génèrent, au total, 100 kg de dioxyde de carbone en moyenne dans la région environnante (1 000 kg = 1 tonne métrique).

2. Priorité aux sociétés aériennes canadiennes

PA ne doit pas laisser de sociétés aériennes étrangères transporter plus de 5 % du volume de passagers empruntant une route aérienne donnée. Par exemple, si la demande totale sur une route de Pacific City à Singapour est de 100 000 passagers par année, les sociétés aériennes étrangères ne peuvent pas transporter plus de 5 000 passagers. Chaque point de pourcentage dépassant 5 % entraînera une amende de 15 000 \$ par route.

3. Pollution sonore

Vu la proximité de quartiers résidentiels, PA doit interrompre les activités de l'aéroport à 23 h (heure locale) chaque soir et ne pas les reprendre avant 6 h le lendemain. Chaque vol décollant ou atterrissant pendant la période d'interdiction entraînera une amende de 2 500 \$.

Tout manquement à ces règles entraînera l'imposition d'amendes à PA, comme spécifié ci-dessus. Il est attendu de PA qu'elle respecte les normes d'éthique des affaires et de service les plus strictes à l'égard de ses parties prenantes, à savoir ses clients, ses employés, ses locataires, ses fournisseurs, ses voisins et la ville.

ANNEXE II
QUESTIONS COMPTABLES – EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014

Nouvelle aérogare internationale

Pendant l'exercice, PA a construit une nouvelle aérogare pour que l'aéroport puisse desservir des destinations internationales. En conséquence, le personnel comptable de PA a inscrit à l'actif 46 907 000 \$ au titre des coûts attribuables à ces activités, comme indiqué ci-dessous.

Composante des coûts	Montant	Description
Préparation du terrain	350 000 \$	Préparation du terrain devant accueillir l'aérogare pour qu'il respecte la réglementation sur les activités aéroportuaires, le stockage du carburant, etc.
Honoraires professionnels	600 000 \$	Honoraires des architectes et des ingénieurs
Activités publicitaires et promotionnelles	78 000 \$	Publicité dans les journaux locaux pour informer la population sur l'utilisation des frais d'améliorations aéroportuaires perçus
Temps consacré au projet par le personnel	383 000 \$	Salaires et avantages du personnel attribués à l'immeuble en fonction des feuilles de temps. Comprend 100 000 \$ correspondant à la juste valeur de paiements fondés sur des actions ayant une période d'acquisition des droits de trois ans
Intérêts	140 000 \$	Frais d'intérêts sur les emprunts contractés pour financer les activités vu la pression sur les liquidités créée par la construction de l'aérogare
Construction du bâtiment	45 328 000 \$	Coûts de construction de l'aérogare (matériaux et main-d'œuvre)
Formation	28 000 \$	Salaires et avantages du directeur de l'aérogare pour le temps consacré à la formation des employés sur les nouveaux systèmes

Le 1^{er} novembre 2014, la construction de l'aérogare était quasi achevée et PA a commencé à accueillir des vols internationaux.

Événements postérieurs au 31 décembre 2014

Le 21 janvier 2015, 10 passerelles d'embarquement de la nouvelle aérogare internationale ont été détruites dans un incendie causé par des travaux électriques mal faits. Il en coûtera 8,4 millions \$ pour reconstruire les passerelles, déduction faite des indemnités qui seront versées par la société d'assurance.

À la fin de l'exercice, nous avons comptabilisé 250 000 \$ d'honoraires à payer aux architectes pour la nouvelle aérogare internationale; toutefois, en raison d'éléments non prévus dans

l'étendue des travaux, le cabinet d'architectes a depuis envoyé une facture d'un montant total de 400 000 \$.

ANNEXE II (suite)
QUESTIONS COMPTABLES – EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014

Investissement dans l'aéroport régional Regula

Pendant l'exercice, PA a investi 15 millions \$ dans l'aéroport régional Regula (Regula), situé à Genesis, une petite ville canadienne. PA a ainsi acquis 35 % des actions ordinaires en circulation au 31 décembre 2014 et une option d'achat d'une tranche supplémentaire de 18 % des actions ordinaires à leur juste valeur en tout temps. Les autres actionnaires, qui ne sont pas liés, détiennent collectivement 65 % de l'aéroport mais en détiennent individuellement moins de 5 %. Deux des cinq membres du Conseil de Regula sont des dirigeants de PA et, lors de son investissement, PA s'est vu accorder le pouvoir de nommer le chef de la direction et le chef de l'exploitation de Regula. L'investissement est actuellement comptabilisé au coût dans le bilan.

ANNEXE III PRODUITS DE STATIONNEMENT

Processus

Lorsqu'un client entre dans le parc de stationnement, il reçoit un billet daté, qu'il doit conserver pour que le préposé puisse établir la durée pendant laquelle son véhicule a été garé et lui facturer le montant approprié à sa sortie. De plus, un capteur comptabilise au passage le nombre de véhicules qui entrent dans le parc de stationnement; les données sont exportées automatiquement dans un rapport qui est sauvegardé directement dans le serveur du service de la comptabilité. Les clients qui perdent leur billet doivent payer des frais de 35 \$. On peut payer les frais de stationnement et les frais de perte de billet par carte de crédit ou au comptant.

À la fin de son quart de travail, le préposé au stationnement compte l'argent dans la caisse, puis place l'argent et tous les billets de stationnement dans une enveloppe gardée dans un tiroir verrouillé à l'intérieur de son kiosque. L'enveloppe est remise au service de la comptabilité une fois par semaine. On conserve toujours un fonds de caisse de 100 \$ pour que le préposé puisse rendre la monnaie aux clients. En outre, le préposé inclut dans l'enveloppe une note indiquant le nombre de fois qu'il a imposé des frais de perte de billet.

Les préposés au stationnement sont syndiqués et leur convention collective exige qu'un préposé soit toujours présent pendant les heures d'ouverture. Cette disposition empêche l'aéroport d'installer des guichets libre-service automatisés dans le parc de stationnement.

Analyse

	2014	2013
Tarif de stationnement (par jour)	25 \$	25 \$
Véhicules entrés dans le parc de stationnement	231 418	219 582
Produits tirés des paiements par carte de crédit	17 356 400 \$	15 590 300 \$
Produits tirés des paiements au comptant	3 905 200 \$	6 282 000 \$
Nombre de fois où des frais de perte de billet ont été imposés	28 927	1 321

ANNEXE IV
ACCORDS ACTUELS ET PROJET D'ACCORD

Données sur les redevances d'atterrissage

<i>Données pour l'exercice clos le 31 décembre 2013</i>	
Produits – Redevances d'atterrissage (vols intérieurs seulement)	42 574 000 \$
Nombre d'atterrissages	7 969
<i>Données pour l'exercice clos le 31 décembre 2014</i>	
Produits – Redevances d'atterrissage (vols intérieurs et internationaux)	45 639 300 \$

Note : Les redevances d'atterrissage ont été haussées de 5 % au 1^{er} janvier 2014, compte tenu de l'inflation. Le nombre d'atterrissages en 2014 n'est pas encore connu, mais l'aéroport ne s'attend pas à une variation importante du nombre de vols intérieurs par rapport à 2013.

Accords pour des vols internationaux conclus au 1^{er} novembre 2014

Les vols internationaux suivants à destination et en provenance de Pacific Airport sont actuellement offerts par plusieurs sociétés aériennes canadiennes.

Route	Nombre total de passagers à l'arrivée par an	Nombre d'atterrissages à Pacific City par an
Shanghai – Pacific City	75 000	250
Tokyo – Pacific City	100 000	345
Singapour – Pacific City	92 500	300

Avant l'ajout de ces vols internationaux, PA émettait environ 905 tonnes métriques de dioxyde de carbone par année.

Asian Continental Airlines

Asian Continental Airlines (ACA) propose de conclure l'accord suivant avec Pacific Airport :

Route	Atterrissages à Pacific City par an	Frais payés par les passagers (note 1)	Redevances d'atterrissage par vol (note 2)	Heure d'arrivée à Pacific City / Heure de départ de Pacific City
Shanghai – Pacific City	24	25 \$	6 500 \$	5 h 45 / 9 h 15
Tokyo – Pacific City	20	25 \$	6 500 \$	21 h 30 / 24 h
Singapour – Pacific City	22	25 \$	6 500 \$	13 h / 6 h

ANNEXE IV (suite)
ACCORDS ACTUELS ET PROJET D'ACCORD

Notes :

1. Les frais payés par les passagers sont imposés tant aux passagers qui arrivent qu'à ceux qui partent. Ils sont liés à l'usage des installations courantes de l'aéroport comme les toilettes et les installations de traitement des bagages.
2. Les redevances d'atterrissage sont imposées aux sociétés aériennes pour chaque avion qui atterrit sur l'une des pistes de l'aéroport. Les frais sont liés à l'entretien et au remplacement des pistes.

Les routes ci-dessus sont proposées en bloc et ne peuvent pas être acceptées individuellement. ACA exploite une flotte d'avions gros-porteurs qui peuvent transporter en moyenne 400 passagers par vol.