

Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Rapport annuel 2016

OÙ LES LIENS SE TISSENT

YOW.CA

vision

Être la porte d'accès mondiale de la région de la capitale du Canada et un moteur économique qui contribue à la prospérité de notre collectivité.

mission

L'Administration de l'aéroport assure des services de transport aérien de qualité, sûrs et sécuritaires, durables et abordables auprès de ses clients et des communautés desservis par l'aéroport et est un moteur de croissance économique au sein de la région de la capitale du Canada.

valeurs

Responsabilité

Durabilité (financière et environnementale)

Imputabilité

Intégrité

orientations stratégiques

Croître stratégiquement

Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale du Canada

Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations

Poursuivre notre quête d'excellence

Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations

Table des matières

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
LETTRE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	6
REVUE DE 2016.....	9
RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ, ET TRANSPARENCE	35
RAPPORT DE GESTION DE 2016.....	45
ÉTATS FINANCIERS.....	55
NOTES ANNEXES.....	62

Lettre de la Présidente du Conseil d'administration



En tant que présidente du Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, j'ai la chance de travailler aux côtés d'un groupe formidable d'administrateurs qui consacrent leurs talents et leur temps à l'avancement de l'aéroport et de la communauté. Nommés par divers organismes de la région de la capitale nationale ainsi que par trois paliers de gouvernement, ces administrateurs enrichissent nos échanges d'une diversité d'idées et d'une perspective régionale qui nous sont très utiles. Je tiens à remercier chacune et chacun des membres du Conseil d'administration de partager avec nous leur temps et expertise et de veiller à ce que la collectivité soit soigneusement prise en compte dans l'ensemble de nos activités de gouvernance.

Quand le mandat des administrateurs prend fin, nous devons dire au revoir à des collègues qui nous sont chers. En 2016, Barbara Farber, qui avait été nommée membre hors cadre en 2007 et ensuite nommée par la Ville d'Ottawa en 2010, a quitté le Conseil. Barbara a siégé pendant la période maximale autorisée de neuf ans et nous a fait généreusement bénéficier de sa vaste expérience en urbanisme. Nous lui sommes grandement reconnaissants de son apport et de son dévouement.

En 2016, nous avons également eu la chance d'accueillir deux nouveaux administrateurs au sein du Conseil d'administration : Dick Brown, nommé par Tourisme Ottawa, et Lisa Stilborn, nommée par la Ville d'Ottawa. Dick se distingue par une longue et brillante carrière dans le domaine de l'hôtellerie et du tourisme, et son expertise sera complémentaire à la volonté de l'Administration de stimuler encore plus le tourisme et le développement économique régional. Pour ce qui est de Lisa, son expérience en affaires publiques sera un atout précieux dans les efforts que compte déployer l'Administration dans les mois et années à venir pour élargir l'engagement de ses parties prenantes par rapport à plusieurs dossiers importants. Je sais que je parle au nom de tout le Conseil d'administration quand je déclare avoir très hâte de travailler avec Dick et Lisa à soutenir les efforts de la direction dans la réalisation du Plan stratégique de l'aéroport.

Quand je participe à des réunions ou événements dans la région, mes amis et collègues ne manquent pas de me dire combien ils aiment notre aéroport, ce qui me rend très fière. Et je suis tout aussi ravie de leur dire combien toute la communauté aéroportuaire est unie dans sa volonté d'offrir à nos passagers une expérience de voyage inoubliable

à chacun de leurs passages à l'aéroport. Si ces rétroactions anecdotiques sont toujours agréables, c'est tout aussi réjouissant d'en prendre conscience dans des termes plus quantifiables. De nouveau en 2016, l'aéroport a participé au programme d'évaluation comparative de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) du Conseil international des aéroports (ACI) auquel quelques 250 aéroports dans le monde participent également, et je suis heureuse de partager avec vous nos plus récents résultats. Pour la 10^e année consécutive, l'Aéroport international d'Ottawa s'est distingué, cette fois-ci dans deux catégories : 2^e meilleur aéroport en Amérique du Nord parmi les aéroports qui desservent annuellement plus de 2 millions de passagers, et 3^e meilleur aéroport au monde parmi les aéroports qui desservent entre 2 et 5 millions de passagers. Ces récompenses attestent éloquemment des efforts et du mérite de toute l'équipe de l'aéroport!

Comme je l'ai indiqué plus tôt, promouvoir le développement économique et le tourisme est une priorité pour l'Administration. À ce chapitre, l'équipe de direction travaille sur quelques dossiers critiques pour l'avenir de l'aéroport et de la région. Le projet de train léger sur rail (TLR) est sur la planche à dessin sous diverses formes depuis 2003, et, depuis quelques années, est passé de nouveau sous le feu des projecteurs, notre équipe militant activement en faveur de l'ajout d'une ligne ferroviaire secondaire jusqu'à l'aéroport à l'Étape 2 du projet de TLR. Leurs efforts ont mené à des résultats positifs, et je me réjouis que la Ville ait décidé d'inclure l'aéroport dans ce projet.

Un autre dossier critique, que Mark Laroche abordera plus en détail dans son message, est celui de la privatisation des aéroports. Le gouvernement fédéral contemple depuis plusieurs mois la vente des aéroports canadiens à des entités à but lucratif dans le but de trouver des fonds pour financer des projets non reliés à l'aviation. Après un examen et une analyse approfondie de la question, et avec le soutien unanime du Conseil, l'Administration est résolument opposée à cette idée.

L'Aéroport a comme vision d'être la porte d'accès mondiale de la région de la capitale du Canada et un moteur économique qui contribue à la prospérité de notre collectivité. Nous prenons des décisions et des mesures dans les intérêts de notre communauté, et nous voulons que ce niveau d'engagement se poursuive. Le maintien de notre modèle de gouvernance actuel fera en sorte que l'Administration pourra continuer à jouer un rôle avant-gardiste dans des domaines comme la sûreté et la sécurité de notre aéroport, la protection de l'environnement et l'engagement de ses effectifs. Cela fera aussi en sorte que notre aéroport continuera à agir à l'avenir en faisant primer les intérêts de la communauté, plutôt que de travailler dans l'optique du rendement des actionnaires. Au sujet de la communauté, l'année 2017 promet d'être effervescente en raison des

célébrations du 150^e anniversaire du Canada. La région sera l'hôte de plusieurs événements excitants tout au long de l'année, et l'Aéroport d'Ottawa sera la principale porte d'entrée par où passeront les visiteurs des quatre coins du pays et d'ailleurs venus y assister. Pour souligner cette année de réjouissances, l'Administration a consenti à un partenariat avec Ottawa 2017 en mettant à leur disposition des espaces dans l'aérogare et autour de l'aérogare pour y déployer divers éléments de pavage annonçant les divers événements qui se tiendront dans notre ville tout au long de l'année 2017. Nous avons hâte d'accueillir nos visiteurs, et allons nous assurer qu'ils découvrent ce qui fait de la région Ottawa-Gatineau un milieu de vie, de travail et de loisir incomparable, et un endroit où ils voudront revenir avec leurs proches.

J'ai à peine effleuré ce qui a été accompli en 2016 grâce à l'engagement et au dévouement de toute l'équipe de l'Administration. Au nom du Conseil d'administration, j'aimerais remercier Mark et son équipe de direction pour leur leadership, et je me réjouis de leurs succès continus tout au long de 2017 dans les dossiers que j'ai évoqués et qui sont garants d'un avenir prometteur pour l'aéroport.

L'Aéroport international d'Ottawa est la porte d'accès à la capitale du Canada, et a servi de toile de fond à de multiples retrouvailles, photos et anecdotes au fil des années. Dans ce rapport, nous avons essayé de saisir l'essence de quelques-unes de ces histoires afin de vous donner une petite idée du genre de choses qui se produisent à l'aéroport au cours d'une journée, et ce que cela représente pour les personnes impliquées. J'espère que ces beaux moments vous plairont et que vous aurez l'occasion de vivre à votre tour des moments mémorables dans notre aéroport, si ce n'est pas déjà fait.



Susan St. Amand,
Présidente du Conseil d'administration

Lettre du Président et chef de la direction



L'année 2016 a été marquée par le renouvellement de la croissance à l'Aéroport international d'Ottawa. Nous avons desservi 4 743 091 passagers, ce qui représente une hausse de 1,9 % par rapport aux résultats de 2015, et le nombre le plus élevé de passagers pour une année donnée dans toute l'histoire de l'aéroport. Nos recettes ont également augmenté de 3,1 % grâce, dans une large mesure, à la croissance de nos revenus provenant des transports au sol et des concessions. Nous avons réussi à augmenter nos revenus non aéronautiques et atteint ainsi notre objectif, ce qui nous a permis de maintenir nos frais aéronautiques au niveau le plus bas possible.

Dans la Revue de 2016, vous aurez l'occasion d'en savoir plus sur les diverses activités et projets qui ont été menés tout au long de l'année dans le cadre de notre Plan stratégique et de notre Plan d'action pour l'année. Si l'ensemble d'entre eux sont remarquables, l'un de ces projets ressort plus particulièrement.

La modernisation de notre système de traitement des bagages, qui avait été entreprise en 2013, a été complétée à la fin de l'été 2016. Il s'agit sans conteste de l'un des projets les plus complexes menés à bien à l'aéroport au cours de la dernière décennie. La mise en place du système Beumer ultramoderne a entraîné l'ajout d'un carrousel à bagages dans le hall des arrivées des vols domestiques, a plus que doublé la capacité de traitement de l'ancien système (le nouveau système peut traiter jusqu'à 2 000 bagages par heure pour les vols domestiques et 1 000 bagages par heure pour les vols transfrontaliers). Le nouveau système est également beaucoup moins énergivore, et satisfait les nouvelles exigences de contrôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (U.S. CBP). Du point de vue du service à la clientèle, c'est également un plus pour les passagers des vols domestiques qui prennent un vol de correspondance vers les États-Unis, car ils n'auront plus à récupérer leurs bagages enregistrés entre leurs deux vols, le nouveau système s'occupant de les faire suivre jusqu'à leur destination.

Ce qui est d'autant plus incroyable, c'est que le nouveau système a été entièrement assemblé et installé pendant que l'ancien système demeurait opérationnel, et ce, dans un espace très restreint. On a dit de ce projet que c'était comme remplacer un pneu sur un véhicule roulant à 100 km à l'heure.

Si vous aviez demandé à nos passagers s'ils s'étaient rendu compte du déroulement de ce projet de 60 millions \$ au cours des trois dernières années ou presque, la vaste majorité aurait répondu par la négative. Une portée maximale et des perturbations minimales, voilà qui, à mon sens, atteste éloquentement du succès de ce projet, et il va sans dire que les résultats sont impressionnants.

Merci et bravo à toute l'équipe de l'Administration, à nos partenaires du campus et à nos partenaires des travaux de construction, qui ont travaillé très fort à la mise en service de ce système d'une grande efficacité sans que cela ait de répercussions sur nos clients. Pour en savoir plus long sur le projet de modernisation du système de traitement de bagages, allez voir la vidéo que nous avons enregistrée; vous la trouverez en ligne sur www.YouTube.com/FLyYOW.

En 2016, nous nous sommes consacrés à quelques dossiers hautement prioritaires qui auront un impact majeur sur l'aéroport, l'Administration et l'ensemble de la communauté pour les années à venir.

Le premier de ces projets a été le train léger sur rail (TLR) de la Ville d'Ottawa. L'Administration a fait rigoureusement valoir l'importance d'inclure une ligne secondaire jusqu'à l'aéroport à l'Étape 2 du projet de TLR (ligne Trillium) qui profitera à l'ensemble la région. Un système de transport multimodal qui comprend une liaison ferroviaire jusqu'à l'aéroport fera de la région d'Ottawa-Gatineau une destination encore plus attrayante pour les conférences, le secteur hôtelier et le tourisme en général. La construction d'une ligne ferroviaire secondaire jusqu'à l'aéroport à l'Étape 2 est le moment opportun du projet de TLR pour se prévaloir des économies d'échelle et d'une réduction des coûts rendus possibles par ce projet d'envergure.

Nos démarches ont eu l'impact voulu et la Ville a accepté d'inclure l'aéroport à l'Étape 2 du projet de TLR. De plus, la province de l'Ontario s'est engagée à financer le projet. Nous attendons impatiemment de connaître quel sera l'engagement du gouvernement fédéral pour pouvoir aller de l'avant avec les phases de la conception détaillée et la passation des marchés. L'Administration a par ailleurs réitéré son engagement à financer pour cette ligne secondaire la station de l'aérogare. Il convient de rappeler que cette ligne secondaire ne rapportera aucun gain à l'Administration de l'aéroport, mais aura des retombées bénéfiques pour la Ville et la région.

Pour ce qui du plan actuel d'embranchement qui obligera les usagers à prendre une correspondance à South Keys, nous sommes confiants qu'avec le temps, l'achalandage justifiera un accès direct. Comme pour les autres usagers de la ligne Trillium, les

voyageurs d'affaires et d'agrément devront pouvoir compter sur un service prévisible, fiable et fréquent pour se rendre à l'aéroport ou en repartir, et pour prendre le train rapide vers le centre-ville et inversement. Entre-temps, nous avons hâte d'inaugurer la mise en service de cette liaison ferroviaire, et espérons que le train léger se prolongera, dans un avenir rapproché, jusqu'à la Ville de Gatineau.

Le second projet d'envergure, et peut-être le plus important dossier dans l'histoire de l'Administration, se rapporte à l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, et le dépôt d'un rapport intitulé *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde* rendu public en février 2016 par le président du Comité d'examen et ancien député de la Chambre des communes, David Emerson. Le rapport en question renferme un ensemble de recommandations visant le secteur du transport aérien, la plupart d'entre elles pleines de bon sens. Toutefois, l'une d'entre elles me préoccupe grandement. Il y est question de vendre les principaux aéroports du Canada à des sociétés privées pour réunir l'argent nécessaire à la création d'un fonds d'infrastructure destiné à financer à l'échelle du pays des grands projets non reliés à l'aviation. Cette recommandation avance que la vente des aéroports favoriserait une plus grande compétitivité dans le secteur du transport aérien.

L'Administration a étudié étroitement cette recommandation, et en est venue à la conclusion que la promesse d'une plus grande compétitivité des coûts et d'un meilleur service pour les passagers ne pourra être tenue si les administrations aéroportuaires, qui sont actuellement des entités sans but lucratif, deviennent des sociétés par actions à but lucratif. Nous avons également étudié ce qui s'est produit à la suite de la vente des aéroports dans des pays comme le Royaume-Uni et l'Australie, où les personnes ayant appuyé cette initiative s'attendaient à voir des hausses significatives des recettes fiscales qui ne se sont jamais matérialisées. En Australie, celui qui avait été l'un des plus ardents défenseurs de la privatisation, le président de la Commission australienne de la concurrence et de la consommation, Rod Sims, a depuis déclaré que la privatisation des aéroports avait fait un tort énorme à l'économie australienne¹. Selon l'expérience australienne, les coûts ont grimpé et le niveau de service s'est détérioré, et nous avons toutes les raisons de croire qu'il en serait ainsi au Canada.

Nous avons exprimé clairement notre position en faveur du modèle actuel de gouvernance des aéroports du Canada. Avec le soutien inconditionnel du Conseil de l'Administration, nous avons collaboré avec les administrations des aéroports de Calgary et de Vancouver au lancement d'une campagne afin d'informer les canadiens de la réussite du modèle actuel et des risques liés à la vente des aéroports à des

organisations dont le mandat serait d'optimiser leur rendement pour leurs actionnaires plutôt que de réinvestir dans les opérations aéroportuaires ou dans le développement économique local et les intérêts communautaires. Nous sommes heureux d'avoir rallié des appuis en faveur du modèle actuel auprès des principaux transporteurs et de bon nombre de représentants élus de tous les paliers de gouvernement.

Nous devrions avoir éventuellement une meilleure idée des intentions du gouvernement et nous allons continuer à prendre position contre la privatisation et intensifier notre activité autour de cet enjeu au besoin. Pour en savoir plus long sur la campagne, je vous invite à consulter le site www.cessonslaventedesaeroports.ca.

Pour ce qui est de 2017, nous allons entreprendre notre quatrième examen quinquennal conformément à une exigence de notre bail foncier avec Transports Canada. Cet exercice est une analyse de haut niveau de notre rendement sur le plan de la gestion, de la gouvernance, de nos opérations et de notre situation financière pour la période du 1^{er} février 2012 au 31 janvier 2017, et comprend une évaluation indépendante qui doit apprécier dans quelle mesure l'Administration s'est acquittée de ses engagements par rapport à ce bail.

Nous allons également préparer un nouveau Plan directeur de l'aéroport, lequel est mis à jour tous les 10 ans afin de veiller à l'excellence constante de nos opérations et du service dans la gestion de l'aéroport. Cette planification englobe l'anticipation des conditions, besoins et opportunités en matière de transport aérien, ainsi qu'une approche stratégique par rapport à nos orientations et possibilités futures. Cette planification répond également à des conditions inscrites dans notre bail foncier, lequel stipule le calendrier des analyses prescrites, et la tenue obligatoire de consultations publiques et avec les parties prenantes. Nous allons finaliser notre Plan et le soumettre en 2018 à Transports Canada aux fins d'approbation et de rétroaction.

Nous n'aurions pas pu accomplir tout ce que nous avons réalisé en 2016 sans l'appui indéfectible du Conseil d'administration. Je tiens à remercier tous les membres du Conseil de leur engagement en ce qui a trait à plusieurs dossiers très importants, et de nous avoir accordé, à moi et à mon équipe, toute leur confiance, et de croire dans notre capacité à prendre les mesures réfléchies indiquées dans la réalisation de notre Plan stratégique et par rapport à d'autres enjeux et projets au fur et à mesure qu'ils se présentent.

¹ <https://www.theguardian.com/australia-news/2016/jul/27/acccs-rod-sims-says-privatisations-severely-damaging-economy>

Veiller à la réalisation de ces projets à temps, dans le respect des budgets impartis et sans occasionner de perturbations majeures pour nos clients est un exploit dont le mérite revient à toute l'équipe de l'Administration de l'aéroport et à tous nos partenaires. Leur dévouement collectif au succès de notre organisation, envers nos passagers, et envers la communauté que nous desservons est sans pareil, et c'est ce qui explique pourquoi nous continuons à faire le palmarès du programme de Qualité des services aéroportuaires, comme la présidente de notre Conseil d'administration l'a souligné dans son message.

Tout le monde a une anecdote à raconter à propos de notre aéroport, et en feuilletant ce rapport, vous aurez l'occasion de prendre connaissance de certaines de celles qui nous ont marquées. À l'occasion du 150^e anniversaire du Canada, nous espérons que vous aurez l'occasion de passer par notre aéroport, de participer aux célébrations, et de vivre de beaux moments qui resteront à jamais gravés dans vos mémoires.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Laroche', written in a cursive style.

Mark Laroche,
Président et chef de la direction

Revue de 2016

L'aéroport d'Ottawa a été le cadre d'une formation de deux semaines organisée par l'Association canadienne de chiens policiers, qui rassemblait des équipes policières canines de partout au Canada afin de les former au dressage comportemental canin. L'environnement dynamique et complexe d'un aéroport était idéal pour ces exercices et les équipes ont eu l'occasion de raffiner leurs compétences avant de retourner dans leurs communautés respectives pour les appliquer sur le terrain.



Revue de 2016

Faire en sorte que le passage à YOW s'inscrive pour toutes les bonnes raisons dans tous les récits des voyageurs est un objectif important pour l'équipe de l'Administration de l'aéroport. Chaque année, nous consacrons des ressources considérables à l'amélioration de nos opérations et installations dans le but d'offrir à nos passagers et visiteurs une expérience de voyage sécuritaire, fonctionnelle, efficace, propre et conviviale. Nous nous acquittons de nos activités de manière financièrement responsable et dans le respect des valeurs fondamentales qui se greffent à notre mission, notre vision, et à nos orientations stratégiques. Enfin, nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires du campus aéroportuaire pour faciliter leur capacité à servir leurs clients de la meilleure manière possible. Voici un aperçu des faits saillants qui ont marqué 2016.

CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

L'Administration continue de mettre l'accent sur les activités commerciales qui l'aideront à élargir sa base de recettes non aéronautiques, afin de maintenir le coût des services aériens le plus bas possible pour ses clients.

Exploitants de transport privé

En signant une entente avec Uber Canada, YOW est devenu le premier aéroport canadien à ajouter les services de transport privé (STP) à son offre de services de transport au sol. Le 1^{er} octobre, Uber a commencé à desservir les clients de l'aéroport, ce qui a permis d'améliorer l'éventail d'options de transport au sol que peuvent utiliser nos passagers, en plus des services de taxi, de limousine et de navettes d'hôtels.

Affichage publicitaire dans l'aérogare

Tout au long de l'année, Astral Affichage a poursuivi l'installation d'infrastructure d'affichage publicitaire des plus modernes dans l'aérogare. Graduellement, un ensemble de panneaux d'affichage numériques spectaculaires, un écran interactif et d'autres installations d'affichage ont été mis en service et sont venus animer l'aérogare, y compris la signalisation des carrousels à bagages et le « mur iconique » central dans le hall des arrivées des vols domestiques. L'installation sera continuée pendant la première moitié de 2017.

SOMMAIRE DES RETOMBÉES SUR LA RÉGION

(en millions de dollars canadiens)

	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Salaires	18,6 \$	20,1 \$	20,9 \$	21,5 \$	22,7 \$	103,8 \$
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,0	5,0	4,9	5,0	5,0	24,9
Frais d'exploitation	27,0	27,0	29,0	31,0	33,0	147,0
Immobilisations	24,0	30,0	54,0	31,2	24,0	163,2
	74,6 \$	82,1 \$	108,8 \$	88,7 \$	84,7 \$	438,9 \$

Notes:

Les salaires incluent les avantages sociaux;

Paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) - payés à la Ville d'Ottawa;

Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, le PTLT, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

AUGMENTER LE POIDS ÉCONOMIQUE DE L'AÉROPORT AU SEIN DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE DU CANADA

L'Administration est consciente du rôle important de l'aéroport en tant que moteur économique et employeur au sein de la communauté. C'est ce qui pousse l'Administration à enrichir la communauté en appuyant des événements et autres initiatives qui contribuent à la santé financière et à l'épanouissement social de la région d'Ottawa-Gatineau.

Rencontre avec les membres du caucus régional du Parti libéral de la capitale nationale

L'automne dernier, l'Administration a invité les membres du caucus régional du Parti libéral à assister à une séance d'information de l'équipe de la haute direction. Durant la séance, les membres du caucus ont eu droit à un aperçu des principaux dossiers de l'aéroport, y compris ses résultats financiers, ses projets d'immobilisations, ses initiatives en matière de sûreté et sécurité, le projet de train léger sur rail jusqu'à l'aéroport et le développement des services aériens. L'équipe de l'Administration leur a également donné un aperçu de l'avenir en leur présentant les projections de croissance et de capacité et les plans futurs. Après une discussion animée, les membres ont eu droit à une visite accompagnée de l'installation du système de traitement des bagages et de l'édifice Hendrick, où ils ont pu faire le tour des installations du Service d'intervention d'urgence et voir l'équipement.



Caucus libéral de la région de la capitale nationale: Chandra Arya, Stéphane Lauzon, Karen McCrimmon, David McGuinty, Steve MacKinnon, Anita Vandenberg

Planification de l'aéroport et affaires municipales

Les aéroports commerciaux sont largement reconnus comme étant de solides moteurs de développement économique dans les communautés qu'ils desservent, et leur collaboration avec les paliers de gouvernement municipaux est critique. Guidées par l'énoncé de vision commune pour le développement économique d'Ottawa dont il a été question dans les rapports antérieurs, l'Administration et la Ville d'Ottawa ont poursuivi leur collaboration autour d'initiatives conjointes, y compris, mais sans s'y limiter, le projet de train léger sur rail, le zonage, la signalétique et le système de signalisation, et la planification d'urgence. L'Administration demeure pleinement résolue à veiller à ce que, à l'avenir, l'aéroport soit bien desservi par un système de transport multimodal entre l'aéroport et le centre-ville.

Plan directeur de l'aéroport

À la fin de 2016, l'Administration a lancé le processus de planification du plan directeur de 2018. Ce processus inclut l'examen approfondi du Plan directeur de l'aéroport et du Plan d'utilisation des sols dans le but de veiller à l'excellence constante des opérations et des services de l'aéroport. Ce nouveau plan guidera l'aéroport au cours des cinq et dix prochaines années, ainsi que des années ultérieures. Les principaux objectifs de cette planification porteront sur la mise à jour des prévisions aéronautiques et des installations de soutien, les exigences en matière de service qui permettront de répondre aux besoins futurs, la quantification de la capacité et des besoins en termes de services publics, et la mise en avant d'options de développement pour répondre aux besoins anticipés. Une stratégie de développement privilégiée sera identifiée au moyen d'une évaluation et d'une consultation des parties prenantes de l'aéroport, des organismes gouvernementaux et du public. La mise à jour des deux plans devrait être finalisée et soumise aux fins d'approbation à Transports Canada, en partenariat avec la communauté, à la fin de 2017.

Sommet One Young World

Du 28 septembre au 1^{er} octobre, Ottawa a accueilli 1 300 délégués âgés de 18 à 30 ans provenant de 196 pays. Le sommet annuel One Young World a réuni certains des jeunes leaders les plus inspirants au monde, ainsi que des conférenciers tels que Kofi Annan, Bob Geldof, Cher, Emma Watson et Mark Tewksbury. L'Administration a commandité la participation d'un délégué au sommet, offert une commandite promotionnelle en espèces et aidé à assurer la sécurité et l'accueil des personnalités venues assister à cet événement important à leur arrivée à Ottawa.

Ottawa 2017

Tout au long de 2017, les célébrations du 150^e anniversaire du Canada feront converger vers Ottawa-Gatineau des millions de touristes venus assister aux événements qui se tiendront dans la région. L'aéroport étant la porte d'accès à la région par transport aérien, et compte tenu de l'importance de ces célébrations échelonnées tout au long de l'année, l'Administration s'est associée à Célébrations Ottawa pour installer divers éléments ornementaux dans l'aérogare et offrir un accueil festif et chaleureux à tous les visiteurs. L'annonce de l'entente a coïncidé avec l'installation des 56 bannières routières d'Ottawa 2017 et la tenue d'une conférence de presse dans l'aérogare. Les célébrations seront échelonnées tout au long de 2017 et s'intensifieront aux alentours de la fête du Canada, le 1^{er} juillet.

ShopiFly

Pendant deux jours en juin, un local commercial vacant situé au niveau 3 a été transformé en magasin improvisé par Shopify, un leader mondial du commerce en ligne localisé à Ottawa. Le but de cette initiative était d'encourager les entrepreneurs en devenant à embrasser leur passion en vendant leurs articles dans le monde entier. Shopify y offrait des produits de neuf commerçants en ligne, la majorité n'ayant jamais offert de merchandise dans une boutique. Des employés de Shopify étaient sur place pour s'entretenir avec les gens, leur décrire le fonctionnement de la plateforme en ligne et s'occuper des ventes au détail. Ce partenariat a fait des vagues dans les médias sociaux et y a suscité plus de 20 000 interactions.



CROISSANCE DU VOLUME DE PASSAGERS PAR SECTEUR

		Domestiques	%	Transfrontaliers	%	Internationaux	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,5 %	502 072	-5,2 %	108 762	4,3 %	3 046 368	6,6 %
	1998	2 414 355	-0,9 %	563 085	12,2 %	133 108	22,4 %	3 110 548	2,1 %
	1999	2 426 288	0,5 %	628 203	11,6 %	157 116	18,0 %	3 211 607	3,3 %
	2000	2 562 282	5,6 %	719 200	14,5 %	152 863	-2,7 %	3 434 345	6,9 %
	2001	2 625 630	2,5 %	618 694	-14,0 %	146 971	-3,9 %	3 391 295	-1,3 %
	2002	2 445 770	-6,9 %	600 365	-3,0 %	170 751	16,2 %	3 216 886	-5,1 %
	2003	2 491 691	1,9 %	588 088	-2,0 %	182 566	6,9 %	3 262 345	1,4 %
	2004	2 736 779	9,8 %	641 157	9,0 %	231 949	27,0 %	3 609 885	10,7 %
	2005	2 779 895	1,6 %	719 150	12,2 %	236 388	1,9 %	3 735 433	3,5 %
	2006	2 807 377	1,0 %	735 753	2,3 %	264 626	12,0 %	3 807 756	1,9 %
	2007	3 052 813	8,7 %	746 435	1,5 %	289 280	9,3 %	4 088 528	7,4 %
	2008	3 255 540	6,6 %	740 369	-0,8 %	343 315	18,7 %	4 339 225	6,1 %
	2009	3 141 812	-3,5 %	682 822	-7,8 %	408 196	18,9 %	4 232 830	-2,5 %
	2010	3 303 170	5,1 %	725 781	6,3 %	444 943	9,0 %	4 473 894	5,7 %
	2011	3 429 310	3,8 %	750 486	3,4 %	444 830	-0,0 %	4 624 626	3,4 %
	2012	3 454 387	0,7 %	775 040	3,3 %	456 529	2,6 %	4 685 956	1,3 %
	2013	3 363 685	-2,6 %	772 678	-0,3 %	442 228	-3,1 %	4 578 591	-2,3 %
2014	3 434 209	2,1 %	741 285	-4,1 %	440 954	-0,3 %	4 616 448	0,8 %	
2015	3 488 629	1,6 %	735 755	-0,7 %	431 976	-2,0 %	4 656 360	0,9 %	
	2016	3 679 232	5,5 %	673 434	-8,5 %	390 425	-9,6 %	4 743 091	1,9 %
Prévision	2017	3 789 609	3,0 %	666 700	-1,0 %	392 377	0,5 %	4 848 686	2,2 %
	2018	3 895 541	2,8 %	666 700	0,0 %	394 339	0,5 %	4 956 579	2,2 %
	2019	4 004 433	2,8 %	673 367	1,0 %	396 311	0,5 %	5 074 111	2,4 %
	2020	4 116 396	2,8 %	683 535	1,5 %	398 293	0,5 %	5 198 223	2,5 %
	2025	4 544 859	2,0 %	754 738	2,0 %	439 775	2,0 %	5 739 372	2,0 %
	2030	5 017 967	2,0 %	833 341	2,0 %	485 571	2,0 %	6 336 880	2,0 %



Le voyage de Winnipeg est toute une aventure pour Edith, venue passer son premier Noël à Ottawa. Cette grand-mère de 90 ans avait hâte de rendre visite à son fils et à sa famille (et de rencontrer le nouveau petit ami de sa petite-fille), mais elle était appréhensive de devoir se déplacer dans l'aérogare à cause de sa mobilité réduite. L'aide qu'elle a reçue et l'accessibilité de l'aéroport ont permis un passage aisé et confortable de la porte à la zone des arrivées. Selon Edith : « C'est un endroit agréable où voyager, et l'accueil a été merveilleux. »

Project ensoleillement

En 2016, l'Administration a procédé à une autre ronde de subventions dans le cadre du Projet ensoleillement et a versé près de 140 000 \$ à divers projets de la région d'Ottawa-Gatineau. À ce jour et depuis 2004, plus de 1,4 million \$ a été consacré à des organismes qui améliorent le sort des résidents de la région de la capitale nationale.

Bénéficiaires du Projet ensoleillement 2016

Organisme	Projet	Montant
AFIO (Association des femmes immigrantes de l'Outaouais)	Achat de meubles	3 392 \$
Aidons avec des meubles (HWF)	Achat d'un défibrillateur, d'une remorque fermée et de systèmes de verrouillage	14 000 \$
Breast Cancer Action Ottawa	Achat de tables et de chaises	583 \$
Bronson Centre Inc.	Remplacement des portes d'entrée extérieures	19 160 \$
CALACS francophone d'Ottawa	Achat d'appareils ménagers	1 712 \$
Camp de l'Amitié	Achat d'appareils ménagers	3 555 \$
Centre 507	Installation d'un nouveau couvre-plancher à l'étage principal	8 814 \$
Le Centre Actu-Elle	Achat de structures de jeu, de balançoires et de tables de pique-nique	3 200 \$
Centre alimentaire Aylmer	Achat d'une chambre froide	6 500 \$
Centre communautaire et des arts de New Edinburgh (Nectar)	Rénovation complète de la salle de bain	9 000 \$
Centre Miriam	Achat de meubles, de petits appareils ménagers et d'équipement audio	1 568 \$
Community Laundry Co-op	Achat de lessiveuses	2 179 \$
EcoEquitable Inc.	Achat d'outils et d'équipement de couture	7 725 \$
Empathy House of Recovery	Réparation de la brique et de la clôture	9 840 \$
Kind Space	Achat d'une porte automatique accessible	3 258 \$
Maison Alcide-Clément	Réparation de la fondation	5 467 \$
Maison de la famille de Gatineau	Rénovations de la maison	4 550 \$
Nelson House of Ottawa-Carleton	Remplacement du couvre-plancher du sous-sol	5 000 \$
Olde Forge Community Resource Centre	Achat d'appareils ménagers, d'une barrière de plexiglas, d'un couvre-plancher et réaménagement de la cuisine	7 800 \$
Parkdale Food Centre	Achat de meubles, de chariots à épicerie et de couvre-fenêtres	6 085 \$
Patro d'Ottawa	Achat d'un chariot à bascule et de chariots	1 499 \$
Programme de justice collaborative : Justice réparatrice d'Ottawa	Achat d'ordinateurs de bureau et d'équipement audio	5 538 \$
La Soupière de l'Amitié de Gatineau inc.	Achat de divers appareils ménagers	7 973 \$
Total		138 398 \$

CHIFFRES CLÉS

		Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs commerciaux	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada \$	Croissance annuelle
Actuel	1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
	1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000	33,3 %
	1999	3 211 607	3,2 %	81 808	6,0 %	5 948 000	12,2 %
	2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000	2,6 %
	2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000	43,9 %
	2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000	24,5 %
	2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000	2,9 %
	2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000	2,8 %
	2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000	11,3 %
	2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000	-3,6 %
	2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000	-7,5 %
	2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120	-12,2 %
	2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208	-27,9 %
	2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244	-16,3 %
	2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116	20,0 %
	2012	4 685 956	1,3 %	90 697	-0,3 %	7 700 000	4,9 %
	2013	4 578 591	-2,3 %	83 567	-7,9 %	7 420 000	-3,6 %
	2014	4 616 448	0,8 %	78 073	-6,6 %	8 317 000	12,1 %
2015	4 656 360	0,9 %	75 107	-3,8 %	8 737 000	5,0 %	
	2016	4 743 091	1,9 %	74 345	-1,0 %	8 994 000	2,9 %
Prévision	2017	4 848 686	2,2 %	76 724	3,2 %	9 800 000	9,0 %
	2018	4 956 579	2,2 %	78 105	1,8 %	10 100 000	3,1 %
	2019	5 074 111	2,4 %	79 667	2,0 %	10 600 000	5,0 %
	2020	5 198 223	2,4 %	81 101	1,8 %	11 000 000	3,8 %
	2021	5 302 189	2,0 %	82 723	2,0 %	11 300 000	2,7 %

Notes:

Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions \$

Prévision du loyer total 1997-2021: 226,1 millions \$

Les prévisions quant au nombre de passagers sont fournies par des experts-conseils externes.

Aux fins de planification financière, l'Administration fournit des prévisions plus conservatrices.

OPTIMISER LE RENDEMENT OPÉRATIONNEL EN VEILLANT À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ DE NOS OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES

OPÉRATIONS

La liste des projets réalisés en 2016 a été aussi longue que complexe et a nécessité la collaboration des diverses équipes de l'Administration et de nos partenaires du campus aéroportuaire, qui nous ont fourni une aide très précieuse. Voici un aperçu des projets sur lesquels nous nous sommes concentrés.

Système de traitement des bagages

L'Administration a mené à bien en 2016 un des projets les plus complexes entrepris depuis la construction de l'aérogare. Le nouveau système de traitement des bagages, qui a coûté 60 millions \$, a été inauguré en totalité en juin au terme de travaux de construction intensifs échelonnés sur 33 mois. Ce projet a nécessité la relocalisation de locaux et la construction de nouveaux bâtiments pour dégager l'espace nécessaire pour accueillir le système. Avant d'amorcer son installation, il a fallu d'abord construire un nouveau bâtiment des services d'entretien, un nouveau poste d'alimentation en eau, et une nouvelle station de recharge pour les remorqueurs, ainsi qu'aménager de nouveaux locaux pour Air Canada et l'ACSTA.

Cette modernisation visait à pallier des problèmes de capacité et une technologie vieillissante, et est devenue nécessaire en raison de changements dans les exigences réglementaires en matière de sécurité dans les aéroports. Le nouveau système est doté de fonctions telles que le système américain de vérification des bagages par tomographe, ou système BIWIS, lequel permet entre autres la pesée et l'inspection du contenu des bagages exigé par le Service des douanes et de protection des frontières des États-Unis (U.S. CBP). Le système répond aussi aux nouvelles exigences de contrôle de sûreté de l'ACSTA.

Par l'ensemble de ces exigences techniques, l'Administration a tenu à s'assurer que le nouveau système faciliterait la livraison efficace des bagages pour nos transporteurs aériens et nos partenaires des services au sol, et offrirait un meilleur service à nos clients. Deux aspects de ce projet font ressortir les avantages du nouveau système : en premier lieu, les bagages des passagers en transit de vols domestiques à des vols transfrontaliers (vers les États-Unis) sont transférés sans que les passagers n'aient à récupérer et à réenregistrer leurs bagages; en second lieu, les passagers de vols domestiques à l'arrivée ont désormais un carrousel à bagages supplémentaire pour



Le président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport Mark Laroche



ramasser leurs bagages inspectés. En matière de capacité, le nouveau système peut traiter 2 000 bagages par heure du côté des vols domestiques, et 1 000 bagages du côté des vols transfrontaliers, soit deux fois plus que l'ancien système. Pour ce qui est de la consommation énergétique, le système consomme moins d'énergie bien qu'il soit deux fois plus grand que l'ancien, ce qui est bénéfique à l'environnement et à notre communauté.

Faits intéressants au sujet du nouveau système de traitement des bagages

- ce projet a nécessité 168 807 heures de main d'œuvre;
- les services de sécurité ont enregistré 41 000 heures de travail;
- l'installation électrique a requis à elle seule 17 000 heures de travail;
- il a fallu installer 933 266 kilogrammes de métal;
- le système renferme 29 000 kilogrammes de convoyeurs et 24 000 kilogrammes de CrisBag;
- plus de 100 kilomètres de câbles ont été installés;
- 175 nouvelles bornes de protection ont dû être installées.

Composantes technologiques

- 14 serveurs centraux;
- 56 unités centrales de traitement virtuel;
- plus de 5 téraoctets de disque dur et 200 gigabits de mémoire vive quotidiennement;
- entre 7 000 et 8 000 messages de tri quotidiens.

L'un des aspects les plus remarquables de ce projet, c'est que le nouveau système a été installé au-dessus du système en place, dans un espace restreint de la grandeur d'un vide sanitaire, et a été testé pendant que l'ancien système demeurait opérationnel, et le tout sans temps d'arrêt. Cela témoigne des efforts déployés par tous les organismes et individus qui ont joué un rôle dans ce projet et qui ont su tenir compte des circonstances particulières d'un aéroport en service.

Afin de souligner la mise en service du nouveau système de traitement des bagages, l'Administration a convoqué l'ensemble des entreprises qui ont travaillé sur le projet, incluant le Beumer Group, le fournisseur du système, et l'ACSTA, qui a contribué 25 millions \$ au coût de ce projet, à une cérémonie dans le hall des arrivées, à proximité du nouveau carrousel.

Niveau 1 du programme d'Accréditation carbone des aéroports ACI

Le 26 octobre, l'Administration a franchi le premier des quatre niveaux du programme d'Accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA). Au printemps, l'Administration avait entrepris la cartographie des sources d'émission de carbone de ses installations et véhicules. Une fois ce travail réalisé, les calculs de l'Administration ont été vérifiés par un tiers indépendant en tenant compte des lignes directrices du programme avant d'être soumis aux fins d'examen aux responsables du programme. Maintenant que cette étape préparatoire est franchie, l'Administration pourra s'attaquer au travail menant au deuxième niveau d'accréditation, axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ce programme de certification, mis en place en Europe en 2009 et étendu à l'Amérique du Nord en 2014, évalue et reconnaît de manière indépendante la démarche entreprise par les aéroports afin de réduire leurs émissions de CO². Le programme comprend quatre niveaux d'accréditation : la cartographie, la réduction, l'optimisation et la neutralité.

Réaménagement des portes d'embarquement

L'Administration a également complété un projet, échelonné sur plusieurs années, de réaménagement de plusieurs portes et le remplacement des passerelles d'embarquement dont l'installation remontait à 2003. Grâce aux travaux de modernisation, la porte 6 peut maintenant accueillir de gros aéronefs, et de nouvelles passerelles ont été installées aux portes 11, 12 et 16. Dans le cadre de la mise à niveau de la porte 6 visant à améliorer la capacité d'accueil, la petite passerelle mobile a été relocalisée de la porte 6 à la porte 2, offrant ainsi un accès à l'abri à cette porte qui était jusque-là privée d'une passerelle.

Navigation fondée sur les performances (PBN)

En 2015, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un organisme spécialisé des Nations Unies, a introduit la navigation basée sur les performances (PBN), l'un des outils essentiels à l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion de la circulation aérienne (CNS/ATM). Transports Canada appuie l'initiative PBN de l'OACI et reconnaît la nécessité d'une harmonisation mondiale des opérations qui améliorera la sécurité et l'efficacité, et atténuera l'impact environnemental des opérations aériennes.

Jusqu'à récemment, les opérations aériennes à YOW répondaient aux critères de qualité de navigation requise (RNP – la qualité de navigation permet à un avion d'utiliser n'importe quelle trajectoire au sein d'un réseau de points inclus dans la PBN) et à la procédure d'approche RNAV (méthode s'appuyant sur un réseau de balises de navigation), au moyen des aides à la navigation au sol. En 2016, NAV CANADA a présenté un plan en vue d'accroître le recours à la RNP par l'amélioration des approches d'atterrissage qui seront utilisées par un nombre grandissant d'exploitants d'aéronefs. Ce plan, élaboré avec l'appui de l'Administration, a été présenté à la communauté dans le cadre d'un programme de consultation publique conjoint. La mise en œuvre du plan PBN a été approuvée à l'automne 2016.

Pour le moment, les effets de la PBN sont minimes et il faudra attendre que les lignes aériennes dotent leurs aéronefs de la technologie requise pour noter la différence. Au fil du temps, le nombre de vols qui se prévaudront de la PBN ira en grandissant.



Bornes d'inspection primaire

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a choisi YOW pour inaugurer l'installation de la nouvelle technologie de bornes d'inspection primaire durant le premier trimestre de 2017. Appelées à remplacer le programme de Contrôle frontalier automatisé, ces bornes d'inspection primaire faciliteront les formalités de contrôle de l'ASFC pour tous les passagers entrant dans le pays, peu importe leur nationalité ou point d'origine. L'Administration a insisté pour être incluse dans ce projet, dans le but de rendre le processus de contrôle frontalier plus efficace pour ses clients et d'optimiser la capacité d'accueil et de traitement des passagers dans la salle de l'ASFC. Nous travaillons en étroite concertation avec l'ASFC à une transition harmonieuse vers le nouveau programme, et avons ajouté une équipe de représentants au service à la clientèle afin d'assister les passagers à l'arrivée à se servir de ces bornes.

Modifications à l'aérogare

L'Administration a apporté plusieurs modifications dans l'aérogare et autour de celle-ci afin de rehausser l'expérience client. Nous avons ajouté des récepteurs pour le réseau Wi-Fi haute vitesse gratuit de l'aéroport aux différents endroits de l'aérogare où nos passagers nous avaient informés de la faiblesse de la réception, afin que ces derniers puissent demeurer branchés durant leurs déplacements.

Nous avons amélioré le système de signalisation de YOW afin de faciliter les déplacements dans l'aérogare, et afin d'accroître le contraste sur l'ensemble de la signalétique de l'aérogare pour être plus accessible.



Nous avons entrepris le projet de restaurer les toilettes publiques et de surpasser les normes d'accessibilité afin de répondre aux besoins de notre population vieillissante.

Enfin, le changement le plus notable est à l'approche de l'aérogare, où nous avons installé un nouveau panneau aéroportuaire YOW au point où la route vers les arrivées et les départs se divise. Conçu et construit en partenariat avec Pattison, notre partenaire en publicité extérieure, le panneau offre un accueil nettement plus attrayant à nos visiteurs.

SÛRETÉ

L'ensemble de l'équipe YOW se préoccupe de la sécurité dans tous les volets des opérations aéroportuaires et nous veillons avec nos partenaires du campus à offrir un environnement sûr et sécuritaire à tous les passagers et employés.

Opérations hivernales

L'hiver 2016 a vu une accumulation totale de neige largement supérieure à la normale pour Ottawa, avec un total de 314 cm. En moyenne, sur les 25 dernières années, les précipitations de neige sur Ottawa ont totalisé 235 cm chaque hiver. La plupart des tombées de neige ont été en dessous de 10 cm; cependant, lors d'une tempête record le 16 février, il est tombé 51,2 cm sur la région. Nous sommes très heureux de signaler que l'aéroport est resté opérationnel et la majorité des vols ont continué à décoller malgré les

conditions difficiles.

La fin de l'année s'est avérée aussi difficile. En décembre, l'aéroport a enregistré 99,8 cm de neige. La moyenne sur dix ans était de 58,4 cm, et les précipitations en décembre 2015 étaient de 25,4 cm. L'équipe de déneigement côté piste a assuré l'entretien hivernal des pistes et de l'aire de trafic en professionnels aguerris.

Méthode d'évaluation des conditions de décollage et d'atterrissage (TALPA)

Comme nous l'avons souligné dans le rapport annuel de 2015, l'OACI travaille à la mise au point d'une méthode TALPA afin d'uniformiser les rapports sur les conditions des pistes à l'échelle mondiale, et avait fixé au 1^{er} octobre 2016 la date d'application de la méthode à l'ensemble des États-Unis. Étant donné que plusieurs transporteurs qui desservent YOW ont adopté les nouvelles normes, et que la Federal Aviation Authority (FAA) a développé une matrice de rapport de l'état des pistes en 2015, l'Administration a déjà pris des mesures pour assurer des conditions optimales. Malgré des chutes de neige record dans la région en 2016, l'Administration a atteint ses cibles TALPA et ses opérations hivernales ont été une réussite.



Nos équipes expérimentées de déneigement ont surmonté une tombée de neige record de 51,2 cm en 18 heures, grâce à une planification et un travail en équipe exemplaires. En cas de tombée de neige normale de saison, cela peut prendre 24 à 32 heures pour que tout revienne à la normale. Les opérateurs, contremaître et mécaniciens ont travaillé pendant plus de cinq jours sans arrêt après cette tempête de neige. Comme à leur habitude, ils ont réussi à tout nettoyer, assurant un impact minimal pour les opérations de vol et pour les passagers.



SÉCURITÉ

YOW a continué à exercer un leadership en sécurité aérienne dans plusieurs domaines en surpassant bon nombre des normes instaurées par Transports Canada dans le cadre de son Programme de sûreté aéroportuaire. YOW a été un aéroport pilote pour les exigences connexes à l'évaluation de la vulnérabilité à la menace et aux risques, et a introduit de nouveaux programmes de pointe dans le secteur, notamment une formation interne sur la prévention des menaces et un système de gestion de la sécurité intégré afin d'assurer le plus haut niveau de sûreté et de sécurité à tous les usagers de l'aéroport. L'aéroport a également installé le premier système de sortie antiretour à trois étapes qui a permis d'atteindre plusieurs objectifs : ce système resserre la sûreté de première ligne; empêche les passagers de retourner à la zone sécurisée; réduit les coûts en ressources humaines, permettant à l'Administration d'investir dans d'autres capacités de sécurité.

La sécurité aéroportuaire a été au cœur des initiatives suivantes qui méritent d'être soulignées.

Zone Drones interdits

L'Administration a lancé un projet anti-drones afin de protéger la sécurité des aéronefs commerciaux. La première phase de ce projet a porté sur une campagne de sensibilisation des médias menée conjointement par l'Administration de l'aéroport, Transports Canada et le Service de police d'Ottawa. Le ministre des Transports a annoncé l'adoption d'une nouvelle réglementation, et a présenté les répercussions éventuelles sur le plan juridique qui pourraient s'appliquer à ceux qui utilisent des drones de manière irresponsable. Il a aussi dévoilé les panneaux « Drones interdits » du gouvernement fédéral, à installer autour du périmètre des aéroports.

L'Administration cherche à se procurer un système de détection de drones pour une mise en service en 2017. Ce système sera complété par des stratégies d'atténuation et de réponse aux risques.

Une fois le déploiement complété au début de 2017, YOW sera un leader en détection, intervention et atténuation des risques en matière de drones.



Le président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport Mark Laroche et le Ministre des Transports Marc Garneau.

Des passagers très importants

Ottawa étant la capitale du Canada, l'aéroport d'Ottawa est appelé à accueillir un grand nombre de visiteurs importants qui requièrent le déploiement de mesures de sécurité particulières. En 2016, nous avons accueilli le président, le vice-président et le secrétaire d'État des États-Unis, les présidents du Mexique et de la France, le Premier ministre de la Chine, plusieurs ambassadeurs spéciaux du sommet One Young World et plusieurs milliers de diplomates et de V.I.P. de divers gouvernements. Chacune de ces visites s'est déroulée de manière exemplaire et a donné lieu à une excellente collaboration avec les forces de l'ordre et les organismes gouvernementaux.

Des chiens policiers champions

L'escouade canine de l'Administration a atteint en 2016 de nouveaux sommets d'excellence. Elle a commencé l'année en partageant ses compétences et son expertise avec d'autres escouades canines des services policiers du Canada dans le cadre d'un atelier de dressage intensif qui s'est tenu à YOW. L'escouade a fini l'année en beauté, une des équipes maître-chien remportant une victoire au championnat de l'Association canadienne de chiens policiers contre 20 autres équipes maître-chien de la police, des établissements correctionnels et des douanes.

Le contrôle des non passagers – véhicules (CNP – V)

En 2014, nous avons rapporté que le programme CNP-V allait être déployé dans tous les aéroports de catégorie 1 au Canada pour tous les véhicules et leurs occupants qui ont accès à des zones de sûreté à accès réglementé côté piste. En 2016, Transports Canada a resserré ce programme pour exiger la vérification des documents d'autorisation de la totalité des occupants, ce qui a été mis en service à YOW en plaçant des agents de sécurité aux deux points de contrôle où sont effectuées des inspections. Le coût et l'entretien des installations CNP-V, des services de sécurité ne relevant pas de l'ACSTA, et des coûts de fonctionnement relèvent entièrement des administrations aéroportuaires.

Exercice Dark Knight

En octobre, l'Administration a été l'hôte d'un exercice d'intervention d'urgence et de sécurité à grande échelle basé sur la simulation de multiples attentats terroristes dans l'aérogare. Cet exercice a permis de valider à tous les paliers le plan d'intervention d'urgence de l'aéroport et l'efficacité de l'équipe de la haute direction de l'Administration, mais aussi les plans et les équipes tactiques du Service de police, du Service des incendies, du Service ambulancier de la Ville d'Ottawa, des Douanes américaines et protection de la frontière, d'Affaires mondiales Canada, et de First Air, la ligne aérienne partenaire dans cet exercice.

En plus du programme de formation habituel de l'aéroport en gestion des urgences qui comprend des séances de planification et de formation, des exercices sur table périodiques et des tests d'intrusion, des exercices comme celui-ci servent à évaluer nos capacités et notre niveau de préparation dans le contexte d'événements mondiaux touchant à la sécurité.

L'aéroport est devenu comme une deuxième maison pour Sheldon. Il a toujours aimé les avions et rêve de devenir pilote. Il visite la zone d'observation chaque fin de semaine afin de voir les avions décoller et atterrir. Dans les magasins, tout le monde le connaît et aime quand il leur rend visite. Même s'il a dit au revoir à sa mère de nombreuses fois quand elle partait en voyage d'affaires, il n'était jamais triste de la voir partir, car il était heureux de voir les avions! Pour ses quatre ans, une fête a été organisée pour lui au Rideau Bar and Grill, avec vue sur la piste. Sheldon a même dit que c'était le plus bel anniversaire qu'il n'ait jamais eu.



FINANCES

Survol de l'exercice financier

Si l'économie canadienne a connu une croissance variable durant la première moitié de 2016, durant la seconde moitié les tendances ont été plus encourageantes et ont eu une incidence positive sur les résultats de l'aéroport. L'aéroport a enregistré 4,7 millions de passagers en 2016, surpassant ainsi le record établi un an plus tôt de 1,9 %. La capacité des transports entre le Canada et les grands aéroports pivots américains a continué à décliner, tandis que la croissance des vols domestiques a été forte, car plusieurs passagers transfrontaliers ont été redirigés vers Toronto et Montréal. Les recettes totales en 2016 ont été de 121,9 millions \$, une hausse de 3,1 % par rapport à celles de 2015 de 118,3 millions \$. Cette augmentation est principalement expliquée par l'augmentation des redevances chargées aux lignes aériennes, et par une augmentation du nombre de passagers, ce qui a eu un impact favorable sur les revenus de stationnement et des transports au sol. L'Administration a terminé l'exercice 2016 avec un résultat avant amortissement de 22,8 millions \$, comparativement à 27,8 millions \$ en 2015, et avec une perte nette après amortissement de 5,3 millions \$, contrairement à des bénéfices nets de 1,9 million \$ en 2015. L'Administration avait anticipé la diminution de ses bénéfices d'un exercice à l'autre en raison de la charge d'intérêts plus élevée découlant des obligations de série E émises en juin 2015. Comme toujours, le moindre gain que fait l'Administration est réinvesti dans les opérations et le développement de l'aéroport dans le but de rehausser la sûreté et la sécurité, l'efficacité, et l'expérience de ses clients.

Revue des cinq dernières années

(en milliers de dollars canadiens)	2012	2013	2014	2015	2016
Revenus	105 845 \$	104 139 \$	112 271 \$	118 252 \$	121 912 \$
Dépenses avant dépréciation	78 232	79 866	83 074	90 422	99 134
Revenus avant dépréciation	27 613	24 273	29 197	27 830	22 778
Immobilisations	24 403	30 390	54 752	31 206	24 443
Revenus des FAA	39 379	38 370	43 629	45 434	46 920

POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

La recherche de l'excellence est omniprésente dans tout ce que nous faisons à l'aéroport. Quand vient le temps d'ajouter des services que nos clients demandent ou d'adapter les programmes en place en fonction des changements notés dans le profil des clients, l'Administration demeure attentive aux clients, évalue les programmes et y apporte des changements quand et où cela est possible pour veiller à offrir la meilleure expérience client qui soit.

Services d'assistance aux passagers V.I.P. par SAVM

L'Administration a cerné le besoin d'un service d'assistance aux passagers, besoin qui a été renforcé par les exigences de la planification du sommet One Young World. L'Administration a fait coïncider le lancement du Service de conciergerie pour les passagers avec l'arrivée des conférenciers du sommet. Ce service est assuré par SAVM, une compagnie canadienne présente dans plusieurs grands aéroports internationaux, et qui assure à ses clients une expérience de voyage sans soucis et hautement satisfaisante en les assistant à chaque étape du processus de transit dans l'aéroport. Les services de SAVM sont offerts aux passagers des vols domestiques, internationaux et transfrontaliers (vers les États-Unis) à l'arrivée et au départ. La gamme des services à la clientèle bilingues de SAVM va de l'accueil des passagers à leur arrivée à l'aéroport, et leur accompagnement durant le processus d'enregistrement, de la devanture de l'aérogare jusqu'à la cabine de leur vol, à une assistance pour le débarquement, à l'accueil à la porte d'arrivée, et divers autres services d'accompagnement.

Infoguides

Les bénévoles de l'Infoguide de YOW continuent à enthousiasmer nos clients par leur service à la clientèle sans égal et leur empressement à les aider à résoudre leurs problèmes. En tout, nos bénévoles ont consacré en 2016 près de 7 300 heures de travail à la satisfaction de nos clients. L'ensemble de la communauté aéroportuaire leur est grandement reconnaissante de leur travail et de leur engagement, qui contribuent à renforcer la renommée de la région d'Ottawa-Gatineau comme un milieu de vie, de travail, et de loisir incomparable, ainsi qu'un lieu intéressant à visiter.

Laissons l'un de nos clients nous décrire son expérience : « *J'ai voyagé partout dans le monde et je suis passé par de nombreux aéroports et je dois dire que l'aéroport d'Ottawa est l'un des meilleurs. L'aéroport est bien conçu et est très convivial. J'ai trouvé les gens du kiosque d'information très courtois, amiables et serviables.* »

Excellence des employés

L'Administration sait que ses employés sont la clé de sa réussite. S'assurer qu'ils sachent que leur engagement est reconnu et qu'ils sont appréciés est essentiel à notre succès soutenu. À cette fin, nous avons instauré plusieurs programmes axés sur les employés pour intégrer comme il se doit les nouveaux membres de l'équipe au sein de l'organisation et reconnaître les contributions exceptionnelles à l'aéroport.

Intégration des nouveaux employés

Le processus d'intégration des nouveaux membres de l'équipe de l'Administration vise à favoriser l'engagement et le perfectionnement d'employés satisfaits dès le départ.

Ce processus d'intégration leur enseigne les valeurs, la mission, la vision et les orientations stratégiques de l'Administration, et leur explique le rôle de nos employés et nos domaines fonctionnels. Il aide également les nouveaux employés à mieux comprendre leur propre rôle au sein de l'organisation. Dès le jour un, un nouvel employé se voit remettre un PASSEPORT en tant que nouveau membre de l'équipe, qui décrit son itinéraire pour ses premiers jours en poste, y compris les réunions avec les cadres de l'Administration, les domaines fonctionnels, son horaire de formation, et les visites accompagnées.

Programme de reconnaissance des pairs Haute altitude

Le programme Haute Altitude vise à motiver, à reconnaître et à faire connaître l'apport exceptionnel de nos collègues. Ce programme administré par les pairs permet de souligner les mérites de collègues dans les cinq catégories suivantes : service à la clientèle; engagement; sécurité ou conscience de la sécurité; innovation et créativité; et travail d'équipe.

À l'issue du scrutin des employés de l'Administration, le prix du choix des employés 2016 a été décerné à Lianne Degen, intervenante de première ligne, le 16 décembre 2016. Voici ce qui a été écrit à propos de Lianne dans la mise en candidature de cette dernière :

« Son niveau d'altruisme et son engagement envers YOW et l'AIMCO sont extraordinaires. J'ai eu le privilège de me voir assigner le même horaire de rotation que le sien. À chacun de nos quarts de travail, elle a toujours montré le même enthousiasme, et a distribué des sourires et attentions à tous ceux et celles présents autour d'elle. Elle mérite un prix de reconnaissance. Dans quelle catégorie précise, j'ai du mal à choisir, parce qu'elle se distingue dans toutes ces catégories, et ce, en tout temps. »

Nos félicitations aux autres candidates et candidats de 2016.



Il est toujours difficile de dire au revoir – surtout quand on ne se reverra pas avant toute une année. Les membres de NET (National Evangelization Team) 2016-2017 le savent trop bien, et l'aéroport d'Ottawa a été le cadre de nombreux adieux des jeunes missionnaires. Ces jeunes sont comme une famille, et le temps passé ensemble à l'aéroport avant leur départ est important et mémorable.



Destinations directes

	Total
1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	39
2006	44
2007	49
2008	49
2009	49
2010	50
2011	49
2012	49
2013	49
2014	50
2015	49
2016	46

Vols directs par jour

	Domestiques	Transfrontaliers	Internationaux (par semaine)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	60	32	9
2006	60	29	9
2007	70	31	11
2008	77	32	13
2009	80	29	14
2010	86	30	17
2011	93	30	22
2012	91	31	25
2013	84	27	22
2014	80	24	23
2015	78	21	24
2016	80	20	23

Mouvements d'aéronefs commerciaux

	Total
1997	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146
2006	65 396
2007	72 342
2008	79 777
2009	81 120
2010	86 009
2011	90 949
2012	90 697
2013	83 567
2014	78 073
2015	75 107
2016	74 345

Origine et Destination

94 % du trafic (estimé)

La notation de la qualité de nos services est en hausse

Les améliorations énumérés précédemment se reflètent dans les sondages remplis par nos passagers, et YOW continue à se classer en bonne position. Les résultats obtenus par l'aéroport dans le cadre du programme de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) du Conseil international des aéroports (ACI) ont grimpé en 2015, avec une note finale de satisfaction de 4,45 (+ 0,3 %) sur 5. Nous avons amélioré nos résultats pour la facilité des correspondances avec d'autres vols (+ 5,1 %), le temps d'attente pour la vérification du passeport/des pièces d'identité personnelles (+ 4,6 %), la courtoisie et l'utilité du personnel de vérification (+ 4,6 %), et le rapport qualité-prix du stationnement (+ 8,1 %).

Quand l'ACI a fait connaître les résultats de 2016 en fin d'année, YOW a été enchanté d'être reconnu dans deux catégories : 2^e rang, catégorie Meilleur aéroport de la région (Amérique du Nord) et 3^e rang, catégorie Meilleur aéroport de sa taille (toutes les régions confondues, parmi les aéroports de 2 à 5 millions de passagers).

Ces prix, le fruit des efforts continus consacrés à l'amélioration du service à la clientèle, reviennent à toutes les organisations, aussi petites soient-elles, qui contribuent à l'expérience client, car les clients remarquent ces attentions et s'en souviennent.

OFFRIR DES VOLS PLUS FRÉQUENTS ET UN PLUS GRAND CHOIX DE DESTINATIONS

À mesure que l'économie canadienne s'ajuste à la faiblesse de notre dollar et qu'elle stagne, plusieurs de nos lignes aériennes partenaires ont dû s'ajuster aux conditions changeantes du marché. Plusieurs d'entre elles ont consolidé leurs routes et déployé de plus gros aéronefs sur certaines routes au détriment de la fréquence des vols, afin de s'adapter aux signes du temps. Le nombre de sièges en partance sur les vols domestiques a augmenté tout au long de l'année pour Air Canada, Air North et WestJet. Le service de Porter Airlines entre Ottawa et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a également augmenté.

La capacité d'Air Canada entre YOW et les États-Unis est en hausse, et le service vers Détroit de Delta est demeuré inchangé, tandis que pour les autres lignes aériennes, en particulier celles basées aux États-Unis, plusieurs ont eu à prendre des décisions difficiles concernant leurs destinations canadiennes. YOW s'en est assez bien sorti avec seulement quelques destinations en moins. Cela dit, United a diminué la fréquence de ses vols vers Chicago et vers l'aéroport Washington-Dulles. American Airlines a réduit sa capacité pour les vols à destination de Philadelphie. Le service saisonnier de WestJet à destination de Las Vegas a été annulé pour 2017.

Pour ce qui est des autres vols ailleurs qu'entre le Canada et les États-Unis, le vol quotidien assuré par Air Canada entre Ottawa et l'aéroport de Londres-Heathrow (LHR) remporte toujours autant de succès. Celui entre Ottawa et Francfort (FRA) a été de retour l'an dernier, entre les mois de mai et octobre, sur une base quotidienne. FRA est une plaque tournante majeure du réseau Star Alliance et relie facilement YOW à l'ensemble de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie du Sud. Durant la saison hivernale, la région de la capitale nationale a continué à être choyée par une multitude de destinations soleil, au Mexique et aux Caraïbes.

Sondage sur les voyages d'affaires

En 2015, l'Administration a effectué un sondage afin de mieux comprendre les besoins et habitudes des gens d'affaires de la région en matière de voyages d'affaires. Sur les 110 entreprises identifiées, 60 ont répondu au questionnaire. Les répondants appartenaient aux secteurs de la technologie, de l'informatique, des communications, des finances, de l'expertise-conseil, du transport, de l'ingénierie, de la construction, de l'éducation et du gouvernement. Les renseignements recueillis, qui ont été analysés au début de 2016, sont indispensables aux planificateurs de réseau des lignes aériennes pour les amener à considérer et à évaluer les futures possibilités pour le marché d'Ottawa. L'équipe d'expansion commerciale et marketing a poursuivi ses rencontres avec les lignes aériennes et s'appuie sur les données recueillies grâce à ce sondage et à d'autres données pour faire valoir le potentiel de YOW comme opportunité d'affaires.

Porter célèbre son 10^e anniversaire!

Le 23 octobre, Porter Airlines a célébré son 10^e anniversaire. En 2006, Porter a inauguré son plan d'affaires en choisissant Ottawa comme premier marché pour offrir 54 vols par semaine à bord de son Bombardier Q400 entre YOW et l'aéroport YTZ-Billy Bishop. Depuis ce temps, le nombre de vols de Porter à YOW est passé à 140 par semaine vers quatre destinations : le centre-ville de Toronto, Halifax, Moncton et une desserte saisonnière au Mont-Tremblant.

Nous avons célébré cet anniversaire avec les employés de Porter et les clients clé lors d'une réception qui a eu lieu dans l'aire des arrivées le 24 octobre. Nous avons aussi souhaité la bienvenue à l'équipe de YTZ avec des jets d'eau sur l'aire de trafic. Nous souhaitons à Porter une réussite continue et nous avons hâte de célébrer de nombreux autres jalons avec eux dans les années à venir.



Le conseiller de la Ville d'Ottawa Michael Qaqish, le président et chef de la direction de Porter Airlines Robert Deluce, le président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport Mark Laroche, et des membres de l'équipe de Porter.

Maya et Clara se sont dit qu'offrir un animal en peluche à un enfant qui arrive à l'aéroport serait une excellente façon de leur souhaiter la bienvenue au Canada. Les filles ont entendu parler de la crise en Syrie et de son impact sur les enfants syriens. Quand elles ont su que la plupart des familles arriveraient à Ottawa par avion, elles ont décidé de lancer une campagne de collecte d'animaux en peluche. Elles en ont ramassé plus de 700 et les ont distribués à l'aéroport, avec une bonne dose de compassion et de sourires rassurants, aux nouveaux venus.



Initiatives stratégiques

Le Plan stratégique de l'Administration détermine les priorités stratégiques du Conseil d'administration et de l'équipe de la haute direction.

Les orientations stratégiques et certains des projets clés durant la période 2016-2020 sont identifiés ci-dessous :

1. Croître stratégiquement

- faire croître les revenus non aéronautiques;
- offrir aux passagers et aux lignes aériennes commerciales des installations aéroportuaires de classe mondiale.

2. Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale nationale

- accroître l'impact économique de l'aéroport en créant des emplois et une activité économique sur les terrains de l'aéroport;
- assurer un accès efficace au transport jusqu'à l'aéroport en poursuivant les démarches auprès de la Ville d'Ottawa concernant un lien ferroviaire jusqu'à l'aéroport par train léger sur rail (TLR).

3. Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations

- être reconnu parmi les aéroports du Canada pour ses pratiques de gestion financière rigoureuses et sa solide performance financière;
- continuer à faire preuve de leadership en matière de sûreté et sécurité aéroportuaire;
- continuer à faire preuve de leadership dans sa gestion durable de l'aéroport et ses pratiques environnementales.

4. Poursuivre notre quête d'excellence

- continuer à obtenir un taux élevé constant de satisfaction de la clientèle;
- assurer l'excellence dans l'engagement des employés;
- démontrer un leadership dans la gouvernance d'entreprise.

5. Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations

- accroître l'offre de vols par la mise en œuvre d'une stratégie efficace de développement des services aériens;
- soutenir le développement du tourisme, des affaires et des congrès à Ottawa en stimulant la demande de services aériens à Ottawa.

Résultats réels de 2016 c. Plan d'affaires

(en millions de dollars canadiens)

	Réels	Prévus	Ecart	
Recettes	121,9 \$	121,7 \$	0,2 \$	Augmentation des redevances d'atterrissage et d'aérogare, et augmentation de l'utilisation et des revenus du transport au sol (stationnement, taxi et Uber)
Dépenses	127,2	127,1	0,1	Hausse de la dotation aux amortissements en raison du remplacement du système de traitement des bagages et des passerelles d'embarquement. Hausse des charges d'intérêt causée par le financement de la nouvelle émission d'obligations de Série E.
Immobilisations	24,4	32,0	-7,6	Achèvement / report de diverses initiatives en 2017, y compris l'achèvement du remplacement du pont d'embarquement, des achats majeurs de véhicules et des améliorations dans l'aérogare.

Projections financières 2017 – 2021

(en millions de dollars canadiens)

	2017	2018	2019	2020	2021
Recettes	126,5 \$	130,4 \$	134,6 \$	139,1 \$	142,0 \$
Dépenses	128,0	126,9	130,8	134,9	127,9
Immobilisations	38,4	56,2	58,5	63,7	36,3



Erica Wiebe, la native de Stittsville, a été émue par l'accueil chaleureux qu'elle a reçu à son retour, quand elle a gagné sa médaille d'or en lutte aux Jeux olympiques de Rio 2016. Elle a été accueillie par le maire d'Ottawa, Jim Watson, et la conseillère municipale Marianne Wilkinson, ainsi qu'une centaine d'amis, de membres de sa famille, et d'admirateurs. Elle a été accueillie en héros par sa ville natale à travers les applaudissements, les drapeaux et les panneaux, ainsi qu'un joueur de cornemuse, lors de sa descente de l'escalier mécanique. Elle a traversé la foule en remerciant toutes les personnes rassemblées, en signant des autographes, en posant pour des photos et en laissant même des personnes toucher sa médaille.

**Régie d'entreprise, responsabilité,
et transparence**

Régie d'entreprise, responsabilité, et transparence

La mission de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est d'être un leader dans l'offre de services de transport aérien de qualité, sûrs et sécuritaires, durables et abordables à ses clients et aux communautés desservis par l'aéroport et d'être un moteur de croissance économique au sein de la région de la capitale nationale.

Le Conseil d'administration

L'adoption, en 1994, de la *Politique nationale des aéroports* a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour avec la constitution d'un Conseil d'administration nommé par la collectivité qui a été chargé de surveiller la gestion de l'installation locale.

Le Conseil d'administration de l'Aéroport international d'Ottawa suit les lignes directrices, qui font partie des Statuts de l'Administration :

- il comprend des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation fiduciaire envers l'Administration de l'aéroport;
- le Conseil se réunit de huit à dix fois pendant l'année;
- sa responsabilité principale consiste à contrôler la conduite des affaires et à surveiller la gestion afin d'assurer que l'aéroport réalise ses stratégies et atteint ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux Règles en matière de conflits d'intérêts, au Code de conduite de l'Administration et aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2016, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux Règles en matière de conflits d'intérêts et au Code de conduite dont il est question précédemment.

Statuts

L'Administration a adopté en 1995 ses Statuts au moment de sa constitution en société, statuts qui ont été modifiés en 2003, en 2010, et de nouveau en 2014 sous le régime de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. Selon les Statuts en vigueur, les organes de sélection qui présentent des candidatures au Conseil d'administration formé de 14 membres sont les suivants :

Organes de sélection	Nombre d'administrateurs nommés au Conseil
Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Chambre de commerce d'Ottawa	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir Ottawa	1
Hors cadre	4
TOTAL	14

Un administrateur est nommé pour un mandat maximal de trois (3) ans. Un administrateur peut être réélu pour des mandats supplémentaires mais ne peut être administrateur pour plus de neuf (9) ans.

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. Collectivement, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion des affaires, et en gestion auprès d'un transporteur aérien. De plus, les Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les organes de sélection qui proposent des candidats pour siéger au Conseil aient les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2016.

	Nom et poste au sein de l'Administration	Profession	Organe de sélection et année de nomination
	Susan St. Amand Présidente du Conseil d'administration	Présidente, Sirius Financial Services	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	Craig Bater ^{(2) (4)}	Associé, Augustine, Bater, Binks LLP	Chambre de commerce d'Ottawa 2012
	Thom Bennett ^{(3) (5)}	Président, Bennett Insurance Agency Limited	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	John Boyd ⁽¹⁾	Conseiller financier, Client First Group	Gouvernement de l'Ontario 2010
	Dick Brown ⁽³⁾	Ancien haut dirigeant	Tourisme Ottawa 2016
	Chris Carruthers ^{(2) (3)} Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Expert-conseil en soins de santé et administrateur de sociétés	Hors cadre 2010

	Nom et poste au sein de l'Administration	Profession	Organe de sélection et année de nomination
	Code Cubitt ^{(4) (5)}	Directeur général, Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	Scott Eaton ^{(1) (5)}	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	Gilles Lalonde ^{(1) (2)}	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Brendan McGuinty ⁽²⁾ Président, Comité de régie d'entreprise	Président, Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	Carole Presseault ⁽²⁾	Principale experte-conseil, Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014
	Jacques Sauvé ⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012
	Lisa Stilborn ⁽¹⁾	Cadre supérieur en relations publiques	Ville d'Ottawa 2016
	Janice Traversy ^{(1) (4)} Présidente, Comité de vérification	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013

⁽¹⁾ Membre du Comité de vérification

⁽²⁾ Membre du Comité de régie d'entreprise

⁽³⁾ Membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération

⁽⁴⁾ Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

⁽⁵⁾ Membre du Comité spécial sur la corporatisation des aéroports

Rémunération des administrateurs en 2016

Honoraires annuels	Président	48 855 \$
	Président du Comité de vérification	23 885 \$
	Présidents des comités	21 714 \$
	Autres administrateurs	13 028 \$
Honoraires par réunion	598 \$ par réunion	
	217 \$ par conférence téléphonique	

Présence aux réunions des Comités et du Conseil d'administration

Membre du Conseil d'administration	Présence aux réunions du Conseil d'administration	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Craig Bater	9 sur 10	8 sur 10
Thom Bennett	10 sur 10	4 sur 4
John Boyd	10 sur 10	9 sur 9
Dick Brown ⁽¹⁾	8 sur 8	2 sur 2
Chris Carruthers	9 sur 10	8 sur 9
Code Cubitt	9 sur 10	7 sur 8
Scott Eaton	9 sur 10	9 sur 9
Barbara Farber ⁽²⁾	3 sur 3	4 sur 4
Gilles Lalonde	9 sur 10	9 sur 11
Brendan McGuinty	10 sur 10	5 sur 5
Carole Presseault	10 sur 10	4 sur 4
Jacques Sauvé	10 sur 10	5 sur 5
Susan St. Amand	10 sur 10	21 sur 23
Lisa Stilborn ⁽³⁾	4 sur 5	2 sur 3
Janice Traversy	10 sur 10	11 sur 11

⁽¹⁾ membre du Conseil depuis le 27 avril 2016

⁽²⁾ fin de son mandat le 27 avril 2016

⁽³⁾ membre du Conseil depuis le 15 juin 2016

Comités du Conseil d'administration

Voici la liste des Comités du Conseil d'administration et leur mandat général respectif :

Comité de régie d'entreprise

- superviser et initier les procédures visant la mise en œuvre de pratiques exemplaires en matière de gouvernance;
- examiner le rapport annuel préparé par le président;
- instaurer des procédures de mises en candidature, déterminer les ensembles de compétences requises par les candidats et la durée du mandat des candidats sélectionnés;
- évaluer les candidatures proposées et recommander des candidats au Conseil d'administration;
- superviser l'application des règles en matière de conflit d'intérêts aux membres du Conseil d'administration et aux candidats;
- élaborer un processus de nomination pour le président du Conseil d'administration et superviser le processus en question;
- examiner le processus d'évaluation annuel du Conseil d'administration et toute recommandation de changement s'y rapportant;
- examiner les recommandations du Conseil d'administration concernant la composition des comités du Conseil d'administration et la nomination des présidents de ces comités;
- revoir les changements à la description de tous les comités du Conseil d'administration et recommander s'il y a lieu des changements au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- revoir la rémunération des administrateurs et recommander s'il y a lieu des changements au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- revoir les structures et procédures de l'Administration pour s'assurer que le Conseil d'administration est en mesure de fonctionner de manière indépendante par rapport à la direction.

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

- superviser les grands projets d'infrastructure de l'Administration;
- encadrer les pratiques exemplaires en matière de gestion de l'environnement;
- examiner les rapports et les autres documents liés à la conception, aux coûts, à la qualité, au calendrier d'exécution, aux risques et aux travaux de construction des grands projets d'infrastructure proposés;
- revoir les mises à jour du Plan directeur de l'Administration;
- examiner les plans d'investissement dans l'infrastructure dans le cadre du Plan d'affaires annuel de l'Administration;
- revoir les rapports sur la gestion de l'environnement de l'Administration y compris les dossiers se rapportant au bruit.

Comité de vérification

- aider le Conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités en matière de surveillance, en ce qui a trait aux fonctions de gestion du risque financier, de production de rapports financiers et de vérification;
- examiner l'indépendance et le rendement du vérificateur externe et en rendre compte au Conseil d'administration;
- revoir la sélection, la nomination, la rémunération, le maintien en poste ou la cessation d'emploi du vérificateur externe de l'Administration. Recommander aux membres la nomination d'un vérificateur externe aux fins d'approbation. Veiller à la rotation des associés chargés de la mission de vérification. Le vérificateur externe fait rapport au Comité de vérification;
- revoir annuellement avec le vérificateur externe et la direction les questions se rapportant à la tenue de la vérification annuelle et toute recommandation des vérificateurs au sujet des contrôles;
- revoir annuellement les budgets de fonctionnement et d'immobilisations proposés en vue de soumettre une recommandation au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- revoir les états financiers annuels vérifiés de l'Administration en vue de soumettre une recommandation au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- revoir et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration;
- revoir la nomination et le rendement du principal vérificateur interne et toutes les questions se rapportant au plan de travail de la fonction de vérification interne, y compris les rapports importants préparés par le service de vérification interne ainsi que la réaction de la direction à ces rapports et leur suivi;
- superviser les processus de l'Administration relativement à la gestion du risque financier;
- revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les exigences et les options de financement et soumettre ses recommandations au Conseil d'administration.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

- revoir les plans de relève pour la haute direction;
- revoir la compétitivité et l'adéquation des politiques de l'Administration en ce qui a trait à la rémunération de ses dirigeants, y compris le système de primes, les régimes de pension et d'avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- recommander au Conseil d'administration un régime de rémunération pour les employés exclus ainsi que les changements à apporter aux conventions collectives des employés syndiqués;

- revoir les résultats du sondage triennal sur la satisfaction des employés.

Le Conseil d'administration peut mettre sur pied de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil.

Responsabilité

L'Administration a pour principe de rendre compte de ses activités à la collectivité et de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses partenaires en affaires et ses clients. Le mandat de l'Administration, tel qu'énoncé dans ses statuts de maintien, constitue la norme par rapport à laquelle il est possible de mesurer le rendement de l'Administration.

Le mandat de l'Administration est le suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa qui lui est loué à bail par Transports Canada, ainsi que de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont l'Administration pourrait devenir responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais d'utilisation de l'aéroport raisonnables et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir la mise en valeur des terrains de l'aéroport dont elle est responsable à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- agrandir les installations de transport et générer une activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités de transport aérien.

Dans la réalisation de sa mission, l'Administration consulte régulièrement les autorités gouvernementales et communautaires sur les questions qui touchent l'exploitation et le développement des aéroports dont elle est responsable et ne s'engage que dans des activités qui sont compatibles avec sa mission.

L'Administration rend compte de ses activités à la collectivité de nombreuses façons :

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des lignes aériennes
 - Comité des opérations de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique

du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998 et de nouveau au début de 2008, et du Plan d'utilisation du sol, dont la dernière mise à jour remonte à 2008 et que le ministre des Transports a approuvé en 2009;

- en tenant un site Web d'entreprise à www.yow.ca.

L'Administration doit également se prêter à un examen de son rendement au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen de rendement a eu lieu la dernière fois en avril 2012.

Transparence

Achats et marchés

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 112 339 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2015) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi l'Administration n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats suivants dépassaient 112 339 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2016 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Carrier Enterprise Canada	211 000 \$ Fourniture de moteurs à vitesse variable pour les unités de réfrigération Carrier	Voir la remarque A ci-dessous
Embross North America Ltd.	289 058 \$ Fourniture de kiosques de contrôle automatique des passeports	Voir la remarque B ci-dessous

A – Fournisseur unique pour assurer la fonctionnalité et l'intégration des systèmes et du matériel acquis au terme d'un appel d'offres public.

B – Fournisseur unique – matériel breveté spécialisé offert par un seul fournisseur et (ou) services offerts par un seul fournisseur.

Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2016, l'échelle du salaire annuel de base du président de l'Administration allait de 292 400 \$ à 357 500 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 114 008 \$ à 226 020\$.

De plus, en vertu du programme de primes d'encouragement de la direction pour les employés non syndiqués, le président et les vice-présidents ont droit à une rémunération conditionnelle à l'atteinte des cibles et objectifs connexes au Plan stratégique de l'Administration à la fin de l'exercice financier.

Redevances et frais

L'Administration annonce 60 jours à l'avance dans les médias locaux tout changement apporté aux frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau stable les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il lui a fallu les rajuster à quelques occasions. Pour rajuster les redevances et les frais aéronautiques, l'Administration procède entre autres comme suit :

- elle consulte les transporteurs aériens par l'entremise du Comité consultatif des lignes aériennes, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur du changement;
- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 60 jours de l'augmentation des frais.

L'Administration publie les motifs de l'imposition des FAA ou de leur modification. Elle l'a fait la dernière fois lorsqu'elle a annoncé le 14 décembre 2013 qu'elle les porterait à 23 \$ à compter du 1^{er} mars 2014. Les FAA en vigueur doivent servir à payer les travaux et le remboursement de la dette découlant des programmes de construction des grandes infrastructures de l'Administration de l'aéroport.

Le processus de rajustement des FAA est similaire au processus de rajustement des redevances aéronautiques, et donne lieu à un avis public et à une couverture médiatique locale.

Accès public aux documents

Conformément aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa met à la disposition du public sur rendez-vous et sans frais, les documents suivants pour consultation durant les heures normales d'ouverture de ses bureaux :

- le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- un sommaire du Plan d'affaires et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de

l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);

- ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration durant l'exercice en question;
- des sommaires des cinq derniers plans d'affaires de l'Administration;
- les statuts constitutifs de l'Administration (ses lettres patentes) et ses Règlements administratifs, y compris toute modification à ces documents;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.



Le Conseil d'administration

De gauche à droite : Chris Carruthers, Lisa Stilborn, Code Cubitt, Scott Eaton, Dick Brown, Jacques Sauvé, Craig Bater, Susan St. Amand, Thom Bennett, Mark Laroche (Président et chef de la direction), Brendan McGuinty, Carole Presseault, John Boyd, Gilles Lalonde. **Absente:** Janice Traversy.

Nous sommes à l'écoute



**SOUMETTEZ VOS QUESTIONS,
COMMENTAIRES OU PRÉOCCUPATIONS**

www.YOW.ca/fr/contactez-nous



**ENVOYEZ-NOUS
UN COURRIEL**

comments@yow.ca



**REMPILISSEZ UNE CARTE
DE COMMENTAIRES**

Disponibles aux kiosques des niveaux 1 et 3



ECRIVEZ-NOUS

1000, privé Airport Parkway
Bureau 2500
Ottawa (Ontario) Canada K1V 9B4



APPELEZ-NOUS

Renseignements généraux : 613 248-2125
Information sur le bruit : 613 248-2023
Administration de l'aéroport : 613 248-2000

Tous les trois mois, l'Administration mène également dans l'aérogare des sondages sur la satisfaction de ses clients.

L'Administration a comme règle d'or de répondre le plus rapidement possible à toutes les questions, commentaires et préoccupations qui lui sont communiqués.

Restez connecté @FlyYOW



www.facebook.com



www.instagram.com



www.twitter.com



www.linkedin.com



Votre expérience de voyage devient plus simple et agréable à l'aide de notre appli CANADAenvol.

Téléchargez-la gratuitement.





Chaque pas pris par Boniface et Isaac à l'aéroport il y a des années était un pas vers un nouveau départ et un avenir prometteur, rempli d'espoir, de liberté et de succès. Originaires du Congo, ils ont été accueillis à l'aéroport d'Ottawa en tant que réfugiés. De nos jours, visiter l'aéroport signifie quelque chose de complètement différent pour eux. C'est un lien qui les rapproche de leur frère et un cadre idéal leur permettant de renouer et maintenir des relations à l'étranger.

Rapport de gestion de 2016

Rapport de gestion de 2016

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. Il doit être lu conjointement avec les états financiers audités et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière prévue de l'Administration. Ces énoncés sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et ceux envisagés dans les énoncés prospectifs.

RENDEMENT GLOBAL

Le résultat avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 s'est établi à 22,8 millions de dollars, comparativement à 27,8 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. Une augmentation des charges d'intérêts de 5,0 millions de dollars liée à l'émission, le 9 juin 2015, de 300 millions de dollars de nouvelles obligations-recettes décroissantes portant intérêt à 3,933 % a été le facteur ayant eu le plus d'incidence sur le résultat avant la dotation aux amortissements de l'exercice.

L'Administration a comptabilisé une dotation aux amortissements de 28,1 millions de dollars en 2016, comparativement à 25,9 millions de dollars en 2015, ce qui reflète l'amortissement de l'aérogare, de l'aérodrome et des autres actifs sur leur durée d'utilité estimée. Après déduction de la dotation aux amortissements, l'Administration a dégagé une perte nette de 5,3 millions de dollars en 2016, comparativement à un bénéfice net de 1,9 million de dollars en 2015.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les exercices compris dans la période de trois ans close le 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens)	2016	2015	2014
Produits	121,9	118,2	112,3
Charges	99,1	90,4	83,1
Résultat avant la dotation aux amortissements	22,8	27,8	29,2
Dotation aux amortissements	28,1	25,9	22,5
Résultat net	(5,3)	1,9	6,7
Total de l'actif	698,9	711,6	461,9
Dettes à long terme, montant brut	631,2	634,4	337,5

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2016, le nombre de passagers de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« aéroport ») a augmenté de 1,9 % par rapport à 2015 et de 2,7 % par rapport à 2014. Alors que la croissance de l'économie canadienne a été inégale au premier semestre de 2016, les tendances de croissance au deuxième semestre ont été plus encourageantes. Les indicateurs économiques présentent des tendances favorables pour 2017 en ce qui a trait au PIB et à la croissance de l'emploi. Les initiatives du gouvernement fédéral en matière de politique et d'infrastructure, auxquelles s'ajoutent d'autres mesures budgétaires et monétaires visant à améliorer la conjoncture, devraient contribuer à augmenter le trafic passagers en 2017 et par la suite. Cependant, l'incidence de l'imprévisibilité des prix de l'énergie, les fluctuations du dollar canadien et les tendances économiques et politiques variables sur les marchés mondiaux feront l'objet d'une surveillance au cours de l'exercice.

Le tableau suivant résume le nombre de passagers pour les trois derniers exercices.

(en millions de dollars canadiens)	2016	2015	2014	% change – 2016 versus	
				2015	2014
Vols domestiques	3 679 232	3 488 629	3 434 209	5,5 %	7,1 %
Vols transfrontaliers	673 434	735 755	741 285	(8,5 %)	(9,1 %)
Vols internationaux	390 425	431 976	440 954	(9,6 %)	(11,4 %)
Total	4 743 091	4 656 360	4 616 448	1,9 %	2,7 %

Le nombre de passagers domestiques a augmenté de 5,5 % par rapport à l'exercice précédent, des hausses ayant été observées à Toronto, Montréal et Halifax. La réduction de la fréquence des vols vers des destinations transfrontalières a entraîné une augmentation du nombre de passagers qui sont passés par les plaques tournantes domestiques, en particulier l'aéroport Pearson de Toronto. Les augmentations du nombre de vols des trois grands transporteurs aériens canadiens par rapport à l'exercice précédent découlent principalement de l'augmentation des coefficients d'occupation des sièges sur des liaisons domestiques, de la hausse des fréquences et, dans certains cas, de l'utilisation de plus grands aéronefs.

Le nombre de passagers transfrontaliers a diminué de 8,5 % par rapport à 2015. La capacité des transporteurs aériens des États-Unis a continué de reculer presque partout au Canada vers leurs principales plaques tournantes, dont Chicago, Dulles, Newark, Detroit, Philadelphia, et Charlotte (service interrompu en juin 2015 par suite de la fusion d'US Airways et d'American). Une réduction des vols d'agrément vers Fort Lauderdale a été contrebalancée par l'augmentation de la capacité et des flux de passagers vers Orlando où les fréquences ont doublé au cours de l'été 2016. La réduction globale de la fréquence des vols transfrontaliers sans escale a néanmoins contribué à l'augmentation des vols domestiques, puisque bon nombre de passagers transfrontaliers ont été redirigés vers des vols avec escale à Toronto et à Montréal.

Le nombre de passagers internationaux a diminué de 9,6 % par rapport à 2015. Cette diminution est principalement attribuable à la réduction de la fréquence des vols de Sunwing vers Cancún, Saint-Martin et Varadero à l'hiver 2016 comparativement à 2015. En outre, le report du lancement des vols saisonniers d'Air Canada vers Francfort à la fin de mai 2016 au lieu de mars 2015 a également contribué à la diminution du trafic passagers. Le vol quotidien d'Air Canada vers Londres (LHR), offert pendant toute l'année, conserve un nombre de passagers élevé.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers pour chaque trimestre de 2016 par rapport aux trimestres correspondants de 2015.

	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
T1	Hausse de 6,0 %	Baisse de 9,9 %	Baisse de 7,5 %
T2	Hausse de 3,4 %	Baisse de 10,4 %	Baisse de 24,1 %
T3	Hausse de 5,8 %	Baisse de 6,4 %	Baisse de 3,6 %
T4	Hausse de 6,8 %	Baisse de 6,4 %	Baisse de 4,1 %
Total	Hausse de 5,5 %	Baisse de 8,5 %	Baisse de 9,6 %

Le tableau suivant présente le nombre total de passagers, par trimestre.

	2016	2015	% change
T1	1 191 350	1 182 767	0,7 %
T2	1 157 771	1 167 124	(0,8) %
T3	1 218 575	1 176 548	3,6 %
T4	1 175 395	1 129 921	4,0 %
Total	4 743 091	4 656 360	1,9 %

La taille (selon le poids maximal au décollage) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les redevances d'atterrissage et d'aérogare. En 2016, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 0,8 % par rapport à 2015. Le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a augmenté de 3,3 % par rapport à l'exercice précédent, tandis que le nombre de sièges à l'atterrissage des vols transfrontaliers et internationaux a respectivement diminué de 8,1 % et 7,4 %. Ces variations du nombre de sièges à l'atterrissage reflètent les variations du nombre de passagers dont il a été question précédemment.

PRODUITS

Le total des produits a augmenté de 3,1 % pour atteindre 121,9 millions de dollars en 2016, contre 118,3 millions de dollars en 2015.

Produits par catégorie (en milliers de dollars canadiens)			Variation	
	2016	2015	\$	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	46 920	45 434	1 486	3,3 %
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	26 432	25 248	1 184	4,7 %
Redevances d'atterrissage	12 861	12 448	413	3,3 %
Concessions	12 419	10 923	1 496	13,7 %
Stationnement	14 344	13 746	598	4,4 %
Location de terrains et de locaux	6 349	6 237	112	1,8 %
Autres produits	2 587	4 216	(1 629)	(38,6) %
	121 912	118 252	3 660	3,1 %

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») de 46,9 millions de dollars en 2016 représentent une augmentation de 3,3 % par rapport à ceux de 2015, qui s'établissaient à 45,4 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à l'accroissement de 1,9 % du nombre de passagers en 2016 par rapport à 2015, combiné à une hausse du nombre moyen de passagers en partance d'Ottawa qui s'est établie à 94,0 % en 2016, comparativement à 93,0 % en 2015. Selon un accord conclu avec les transporteurs aériens, les FAA sont imposés par l'Administration et versés à celle-ci par les transporteurs aériens sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 6,0 % imputés par les transporteurs aériens, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel d'embarquements a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques totaux, qui comprennent les redevances générales d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les redevances d'atterrissage facturées aux transporteurs, se sont chiffrés à 39,3 millions de dollars en 2016, soit une hausse de 4,2 % par rapport aux 37,7 millions de dollars enregistrés en 2015. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent découle d'une hausse de 4,0 % des redevances d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare (entrée

en vigueur le 1^{er} février 2016), combinée à l'augmentation favorable de 0,8 % du nombre de sièges à l'atterrissage et a été contrebalancée légèrement par l'incidence des variations de la combinaison des vols domestiques et des vols internationaux et transfrontaliers desservant l'aéroport. Les taux des redevances générales d'aérogare pour les vols transfrontaliers et les vols internationaux sont plus élevés que les taux s'appliquant aux vols domestiques. Étant donné que la croissance du nombre de sièges n'a pas suivi le rythme de l'inflation et en raison de la hausse des frais transférés et des frais réglementaires dont le taux de croissance est sensiblement supérieur à l'inflation et sur lequel l'Administration n'a aucun contrôle, celle-ci a décidé d'augmenter ses tarifs et ses frais aéronautiques, exception faite des frais des services de police et de sécurité, de 3,5 % à compter du 1^{er} février 2017. Les frais des services de police et de sécurité augmenteront de 11,1 % (soit 0,25 \$ par siège à l'atterrissage). Malgré ces augmentations, les frais aéronautiques moyens exigés à Ottawa demeurent parmi les moins élevés au Canada.

Les produits tirés des concessions se sont établis à 12,4 millions de dollars, en hausse de 13,7 % par rapport à 2015. Cette hausse de 1,5 million de dollars découle de l'incidence du contrat de services de courtage avec les taxis renégocié au troisième trimestre de 2015, de l'ajout d'un service de transport privé aux services de transport au sol offerts, d'ajustements favorables aux garanties minimales annuelles données aux termes des accords de concession, de l'optimisation de l'espace par l'ajout de nouveaux locataires à l'aérogare et de l'incidence de la hausse du nombre de passagers pour toutes les concessions.

Les produits tirés des parcs de stationnement se sont accrus, passant de 13,7 millions de dollars en 2015 à 14,3 millions de dollars en 2016, soit une hausse de 0,6 million de dollars ou de 4,4 %. De fortes ventes en ligne, des augmentations du nombre de transactions à court terme/de faible valeur et l'accroissement de la durée des séjours ont contribué à cette variation favorable. En outre, l'amélioration continue de la structure tarifaire du stationnement et la disponibilité des options de stationnement ont contribué à l'optimisation des modèles d'établissement des tarifs et des produits selon le profil des passagers et leurs besoins précis. Les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant de plus courtes périodes à l'arrivée et au départ de l'aéroport et pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée, alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers des vols transfrontaliers et les passagers des vols internationaux tendent à stationner à l'aéroport pendant de plus longues périodes.

Les produits tirés de la location de terrains et de locaux, soit 6,3 millions de dollars, ont augmenté de 1,8 % par rapport à 2015. La hausse est principalement attribuable au renouvellement de contrats de location favorable avec les locataires existants et aux ajustements liés à l'inflation apportés aux taux locatifs des terrains.

Les autres produits, qui se sont établis à 2,6 millions de dollars, ont diminué de 1,6 million de dollars comparativement à 2015. Le résultat supérieur de 2015 comprend le profit réalisé en juin 2015 sur un contrat à terme sur obligations dans le cadre d'un placement d'obligations de série E. Avant la clôture du financement des obligations de série E, l'Administration a conclu un contrat à terme sur obligations en vue de se protéger contre les fluctuations des taux d'intérêt, qui donné lieu à la comptabilisation d'un profit de 1,6 million de dollars.

CHARGES

Les charges avant la dotation aux amortissements sont passées de 90,4 millions de dollars en 2015 à 99,1 millions de dollars en 2016, en hausse de 8,7 millions de dollars, ainsi qu'il est décrit ci-après. La dotation aux amortissements tient compte de la répartition des coûts sur la durée d'utilité des actifs et des investissements dans les immobilisations corporelles. En 2016, la dotation aux amortissements de 28,1 millions de dollars représente une hausse de 2,2 millions de dollars par rapport à celle de 2015. Cette hausse s'explique par l'augmentation de 0,8 million de dollars de la dotation aux amortissements du système de traitement des bagages relativement à de l'équipement mis en service au quatrième trimestre de 2015 et au premier trimestre de 2016, par l'accroissement de 0,5 million de dollars des investissements dans de nouvelles passerelles d'embarquement, par les charges de 0,2 million de dollars liées à l'acquisition d'équipement important pour l'aérodrome et à des charges de 0,7 million de dollars liées à la remise à neuf de l'aire de trafic, aux technologies de l'information et à d'autres initiatives.

Charges par catégorie (en milliers de dollars canadiens)			Variation	
	2016	2015	\$	%
Intérêt	29 029	24 105	4 924	20,4 %
Loyer foncier	8 994	8 737	257	2,9 %
Matériaux, fournitures et services	33 404	31 106	2 298	7,4 %
Salaires et avantages sociaux	22 690	21 500	1 190	5,5 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 017	4 974	43	0,9 %
	99 134	90 422	8 712	9,6 %

Les charges d'intérêts comptabilisées à l'état du résultat net découlent des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La hausse de 4,9 millions de dollars des charges d'intérêts découle du

montant net des charges d'intérêts sur les obligations de série E émises le 9 juin 2015. Les charges d'intérêts engagées au titre des obligations de série E ont été compensées en partie par les produits d'intérêts gagnés sur les 200 millions de dollars placés dans un fonds distinct maintenu par le fiduciaire et qui serviront à rembourser les obligations de série D de l'Administration échéant en mai 2017.

Le loyer payable au gouvernement du Canada a augmenté de 2,9 % pour atteindre 9,0 millions de dollars en 2016; cette augmentation découle de la hausse des produits en 2016. L'Administration exploite l'aéroport aux termes d'un bail foncier (dans sa version modifiée, le « bail ») signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer annuel. Le montant présenté comme charge de loyer est estimé à partir de cette formule. Selon cette formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle progressive. Le loyer est calculé en pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur la première tranche de 5,0 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent. Il est plafonné au taux de 12,0 % des produits annuels excédant 250,0 millions de dollars, comme suit :

Produits bruts	Loyer à payer	Loyer foncier cumulatif principal
Sur la première tranche de 5 M\$ des produits	0,0 %	0 \$
Sur la tranche de 5 M\$ suivante	1,0 %	50 milliers de dollars
Sur la tranche de 15 M\$ suivante	5,0 %	800 milliers de dollars
Sur la tranche de 75 M\$ suivante	8,0 %	6 800 milliers de dollars
Sur la tranche de 150 M\$ suivante	10,0 %	21 800 milliers de dollars
Sur les produits excédant 250 M\$	12,0 %	

Selon les projections de l'Administration, les paiements estimatifs de loyer aux termes du bail pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	\$
2017	9,8 millions de dollars
2018	10,1 millions de dollars
2019	10,6 millions de dollars
2020	11,0 millions de dollars
2021	11,3 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services est passé de 31,1 millions de dollars en 2015 à 33,4 millions de dollars en 2016, soit une augmentation de 7,4 %. La hausse de 2,2 millions de dollars par rapport à 2015 découle de la hausse des volumes et des taux de service faisant l'objet d'un contrat à l'égard des services des aérogares, notamment les services de police et de sécurité, les coûts des contrats d'entretien, les services de traitement des bagages, les réparations d'immeubles, les services publics et autres services externalisés et services professionnels. De plus, le premier et le quatrième trimestre de 2016 ont connu un cocktail de conditions météorologiques exigeant un niveau d'entretien de l'aérodrome, impliquant des coûts de main-d'œuvre, de carburant, d'entretien hivernal, de matériaux et de produits chimiques plus élevé qu'en 2015. En outre, les hausses continues des tarifs d'électricité par rapport à 2015 ont eu une incidence défavorable sur les charges d'un exercice à l'autre.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé à 22,7 millions de dollars en 2016, soit une augmentation de 1,2 million de dollars ou de 5,5 %. La moitié de cette hausse (0,6 million de dollars) se rapporte à une réduction favorable en 2015 des charges au titre du régime de retraite en raison d'une réévaluation des principales hypothèses actuarielles, et la partie restante de 0,6 million de dollars est principalement attribuable aux hausses contractuelles annuelles (de 2,0 % à 4,0 %) des salaires et avantages sociaux.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 0,9 % conformément à la disposition législative provinciale qui prévoit la méthode de calcul de ces paiements. Aux termes de cette disposition, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5,0 % du montant des paiements de l'exercice précédent. Le montant de 5,0 millions de dollars versé pour 2016 tient compte de ce calcul. En 2016, le nombre de passagers en transit par l'aéroport a augmenté de 1,9 % par rapport à 2015. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront de 1,9 % en 2017 par rapport à ceux de 2016 compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers enregistrée en 2016.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Les résultats trimestriels de l'Administration fluctuent en fonction du trafic passagers, des mouvements d'aéronefs, des décisions associées aux projets d'entretien et d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques et économiques, et ne varient pas nécessairement de façon régulière selon la saison. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels historiques ne peuvent être garants des tendances futures.

Le tableau suivant présente certaines informations financières trimestrielles non auditées concernant les huit derniers trimestres.

Trimestres clos en (en milliers de dollars canadiens)	2015				2016			
	Mars	Juin	Sept	Déc	Mars	Juin	Sept	Déc
Produits	30,1	28,7	29,0	30,4	31,0	29,6	30,2	31,1
Charges	22,0	21,4	22,7	24,3	25,0	24,1	23,2	26,8
Résultat avant la dotation aux amortissements	8,1	7,3	6,3	6,1	6,0	5,5	7,0	4,3
Dotation aux amortissements	5,8	6,0	7,2	6,9	6,6	6,6	7,7	7,2
Résultat net	2,3	1,3	(0,9)	(0,8)	(0,6)	(1,1)	(0,7)	(2,9)

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Conformément à la mission de l'Administration, tous ses bénéfices sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, notamment dans les immobilisations corporelles, afin de répondre à ses besoins continus en matière d'exploitation.

En 2016, l'Administration a investi 31,0 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'investissement et a comptabilisé un montant de 6,3 millions de dollars à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») au titre de la quote-part des coûts du nouveau système de traitement des bagages de l'aéroport assumée par l'ACSTA. L'Administration a consacré plus de 4,0 millions de dollars en 2016 à l'achèvement de la modernisation du système de traitement des bagages et à en accroître la capacité afin de le rendre conforme à la nouvelle réglementation de l'ACSTA sur l'inspection des bagages. L'Administration a entrepris ce projet en 2012 et, même si plusieurs aspects ont été partiellement menés à terme en 2015, les étapes finales des travaux ont été achevées en 2016. Le coût total de ce projet et des travaux s'y rattachant, déduction faite des coûts devant être assumés par l'ACSTA, devrait atteindre environ 37,0 millions de dollars et est amorti sur la durée d'utilité de ses différents éléments. En outre, en 2016, l'Administration a remplacé quatre passerelles d'embarquement (6,3 millions de dollars), a poursuivi la réfection de

certaines parties de l'aire de trafic et des voies de circulation (5,3 millions de dollars), a investi dans l'installation d'un poste de contrôle pour les non-passagers et de deux postes d'inspection destinés au contrôle des non-passagers pour les véhicules aux fins de conformité aux nouveaux règlements de sécurité (3,9 millions de dollars), a investi dans le parc de véhicules et d'équipement principal (1,2 million de dollars) et a investi dans un nouveau système de sécurité (0,8 million de dollars) des portes à la sortie de la salle d'attente de l'aérogare pour les vols domestiques.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

En plus des paiements au titre du loyer mentionnés précédemment, l'Administration a des engagements liés à l'exploitation dans le cours normal des activités qui nécessitent des paiements, lesquels diminuent à mesure que les contrats viennent à échéance, comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre						
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite
Dettes à long terme (note 1)	631 157	203 695	4 152	4 643	8 753	13 116	396 798
Engagements liés à l'exploitation	21 416	11 981	4 851	4 003	432	149	
Engagements en capital	12 899	12 899					
Total des obligations contractuelles	665 472	228 575	9 003	8 646	9 185	13 265	396 798

Note 1 – De plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme sont présentés à la note 8 des états financiers.

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits tirés des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les investissements de maintien. Les produits tirés des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges liées

aux projets d'investissement dans les infrastructures d'envergure de l'Administration, dont le programme d'expansion de l'aéroport. L'Administration finance les dépenses d'infrastructure d'envergure au moyen d'emprunts contractés sur les marchés des capitaux et de crédit bancaire.

L'Administration maintient un accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 140,0 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 14 octobre 2016 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2017. Le tableau ci après présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune de ces facilités de crédit, ainsi que les dates d'échéance et les fins visées.

Type de facilité	Échéance	Fins visées	2016 \$ (millions)	2015 \$ (millions)
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2017	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40,0	40,0
Éventualités en \$ US (10 M\$ US)	13 octobre 2017	Couverture de taux d'intérêt	14,0	14,0
Lettre de crédit	13 octobre 2017	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette (voir la note 8 a)	6,0	6,0
Renouvelable – 5 ans	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement	80,0	80,0
Total			140,0	140,0

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 12,8 millions de dollars en 2016 pour s'établir à 30,0 millions de dollars au 31 décembre 2016.

L'Administration émet des obligations-recettes aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les facilités bancaires et les obligations-recettes. Aux termes de l'acte de fiducie globale (« AFG »),

l'Administration est tenue de maintenir, auprès du fiduciaire (le « fiduciaire »), un fonds de réserve pour le service de la dette (le « fonds de réserve pour le service de la dette ») correspondant à six mois de service de la dette, sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2016, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait un solde en trésorerie et des placements admissibles de 11,3 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'AFG, l'Administration doit également maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation (le « fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ») d'un montant équivalant à 25,0 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien de l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de facilité de crédit ferme disponible et non encore utilisée. Au 31 décembre 2016, une tranche de 14,1 millions de dollars des facilités de crédit de l'Administration avait été affectée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Au 31 décembre 2016, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

En 2016, Standard & Poors et Moody's ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration avec perspectives stables en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie globale en lui accordant respectivement les notations A+ et Aa3.

AUTRES POINTS SAILLANTS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 3,1 millions de dollars au cours de l'exercice par suite d'une hausse de 2,9 millions de dollars des créances de l'ACSTA relativement à sa contribution aux coûts du nouveau système de traitement des bagages.

Au cours de l'exercice, l'actif au titre des prestations de retraite a augmenté de 0,1 million de dollars, pour passer à 0,2 million de dollars au 31 décembre 2016. Une augmentation de 2,9 millions de dollars de l'actif au titre du régime de retraite par suite du versement, par l'Administration, de 2,1 millions de dollars en paiements spéciaux de solvabilité, tel qu'il est requis par les lois sur les régimes de retraite et des intérêts et profits sur les actifs au titre du régime de retraite, a été contrebalancée par une augmentation des passifs au titre du régime de retraite de 2,8 millions de dollars attribuable à des hausses

des prestations constituées et du coût financier ainsi qu'à des pertes actuarielles nettes découlant de variations attribuables aux résultats techniques et aux hypothèses économiques et qui sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

Le passif au titre des autres avantages postérieurs au départ à la retraite a augmenté de 1,0 million de dollars au cours de l'exercice pour atteindre 8,5 millions de dollars au 31 décembre 2016 et tient compte d'augmentations des prestations constituées et du coût financier de 0,8 million de dollars et des pertes actuarielles de 0,2 million de dollars découlant de changements d'hypothèses actuarielles qui sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global de 2016.

RISQUES ET INCERTITUDES

Niveaux d'activité aéronautique

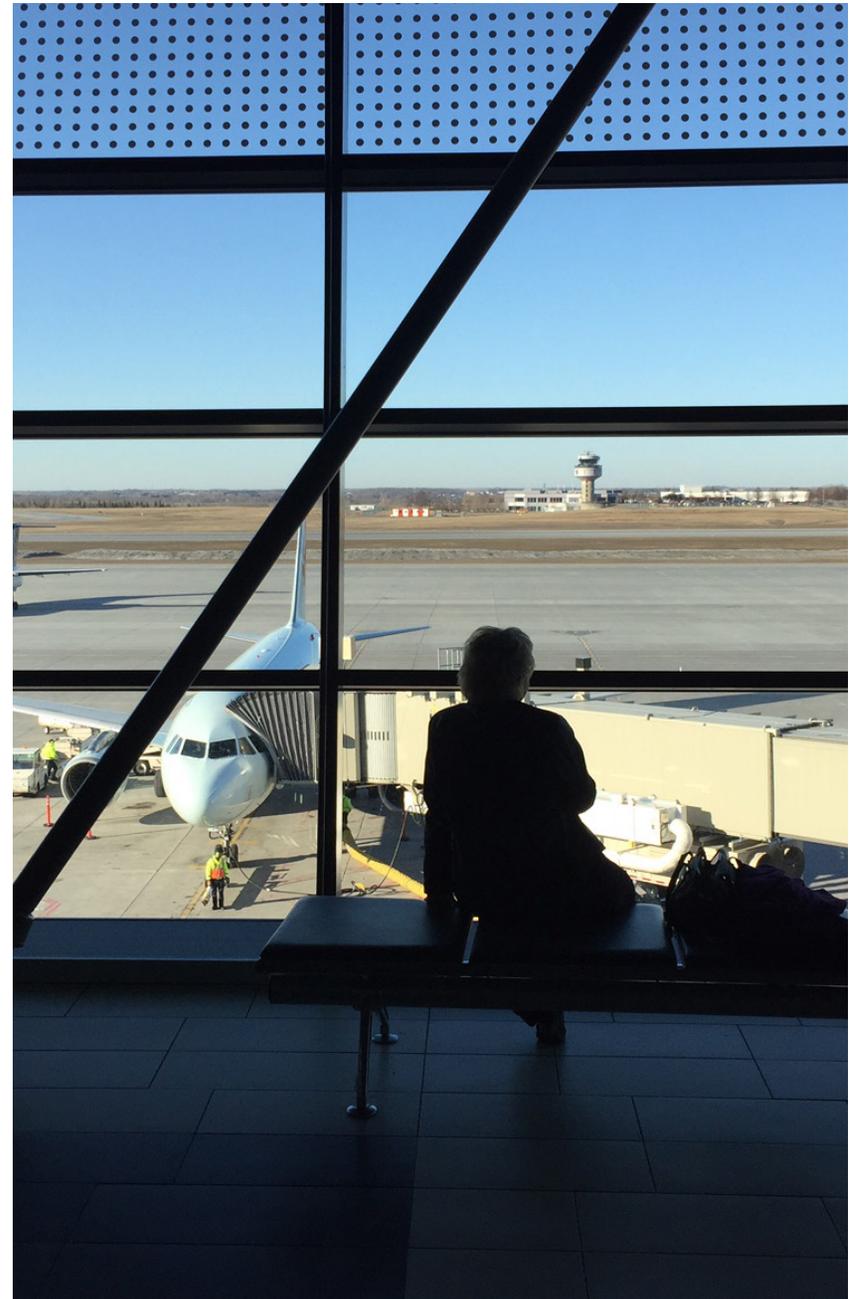
Le gouvernement fédéral envisage de céder des aéroports au Canada. L'Administration a exprimé ses inquiétudes face à l'incidence potentielle de ces cessions sur les frais liés aux passagers et sur le modèle de gouvernance de l'aéroport. L'Administration continuera de participer aux échanges à ce sujet avec d'autres aéroports et les parties prenantes, puisqu'il s'agit d'un événement considéré important.

L'Administration continuera de faire face à certains risques indépendants de sa volonté qui sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur sa situation financière. Les produits de l'aéroport dépendent en grande partie du nombre de passagers. Ce nombre est fonction de la demande en transport aérien. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions de facteurs externes tels que la conjoncture, les épidémies, les tendances géopolitiques, la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets, la fuite de passagers vers des aéroports situés à proximité, les autres moyens de transport et l'incertitude financière touchant l'industrie du transport aérien.

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable à l'heure actuelle au Canada, l'incertitude financière qui règne dans cette industrie expose l'Administration à un risque permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 94,0 % (93,0 % en 2015) des passagers qui ont fréquenté l'aéroport en 2015 sont en partance ou à destination plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications des itinéraires et des horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers qui voyagent par agrément et des passagers gouvernementaux, représentent un pourcentage élevé de la fréquentation de l'aéroport.

Assurance responsabilité aérienne

L'accès à une assurance adéquate est assujéti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de sinistres et à la performance de l'Administration. Celle-ci fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Montréal et de Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance, dont l'assurance aviation pour risques de guerre. Ce risque spécifique était auparavant couvert par le gouvernement du Canada pour les pertes dépassant 50,0 millions de dollars américains et cette protection a pris fin le 30 juin 2016. Lors du renouvellement d'assurance du 1^{er} juillet 2016, le groupe d'achat d'assurances a réussi à obtenir des protections et des limites de protection en cas de risques de guerre adéquates pour toutes les administrations aéroportuaires faisant partie du groupe d'achat.



Les organisations caritatives telles que la Banque d'alimentation d'Ottawa comptent sur le soutien de la communauté pour offrir l'appui nécessaire à ceux qui en ont besoin. L'aéroport d'Ottawa et ses partenaires sur le campus appuient la Banque d'alimentation d'Ottawa depuis 7 ans, en faisant des levées de fonds dans le temps des fêtes ou en faisant don de la monnaie ramassée dans les fontaines. Notre appui a aidé les 41 500 personnes qui, chaque mois, se rendent à une banque d'alimentation, sans laquelle ils resteraient affamés. Rachael Wilson, la directrice des communications et du développement à la Banque d'alimentation d'Ottawa, était aussi ravie de recevoir 800 livres de nourriture non périssable donnés par les employés de l'aéroport et emballés par des bénévoles.



États financiers

États financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

La direction de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est responsable de l'intégrité des états financiers ci-joints et de toute autre information se trouvant dans le présent rapport annuel. Les états financiers ont été établis par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada qui, pour les entités ayant une obligation d'information du public et dans le cas de l'Administration, exigent l'application des Normes internationales d'information financière. La préparation d'états financiers exige que la direction formule ses meilleures estimations et recoure à son jugement, surtout dans le cas où des transactions ayant une incidence sur les résultats de l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans le rapport annuel est conforme à l'information et aux données présentées dans les états financiers.

La direction estime que, pour s'acquitter de sa responsabilité à l'égard de la présentation de l'information financière et de la protection de l'actif, elle a instauré des systèmes de contrôle comptable interne appropriés qui lui fournissent l'assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et constituent une base valable pour la présentation fiable et en temps utile des états financiers.

Le Conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités à l'égard des états financiers principalement par l'entremise de son Comité de vérification, qui se compose uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni salariés de l'Administration. Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et l'auditeur indépendant pour examiner les résultats et discuter de l'audit, du contrôle interne, des méthodes comptables et des questions liées à la présentation de l'information financière. Le Comité de vérification présente ses constatations au Conseil d'administration, qui examine et approuve les états financiers annuels. Les états financiers ci-joints ont été examinés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration.

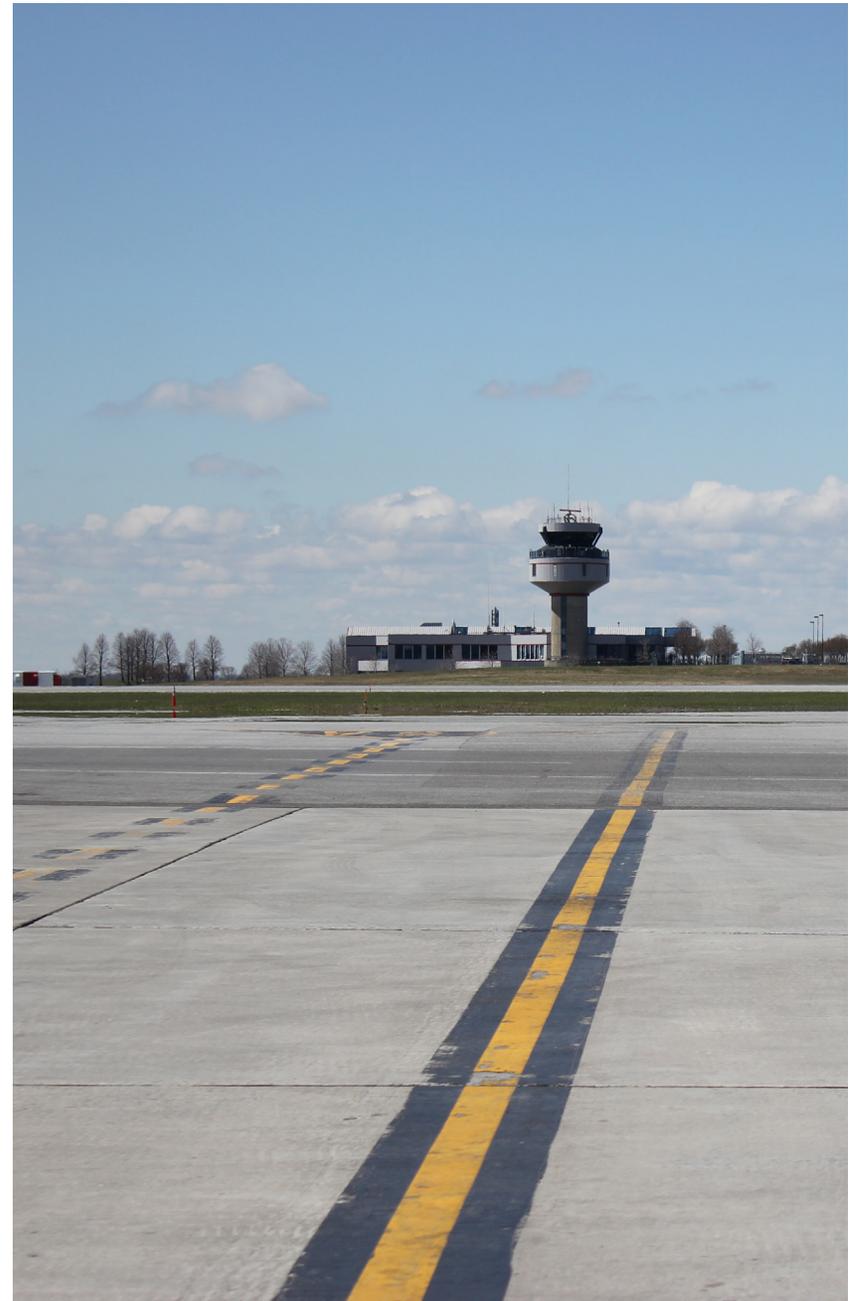
Les états financiers ont été audités par PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., soit l'auditeur qui a été désigné lors de l'assemblée générale annuelle. Son rapport d'audit se trouve ci-après.



Mark Laroche
Président et
chef de la direction



Rob Turpin, CPA, CA, CPA (Illinois)
Vice-président, Finances et
chef des finances



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux membres du Conseil d'administration de
l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2016 et l'état du résultat net et 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 constituées d'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalie significative.

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

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de notre audit sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2016, 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.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés, experts-comptables autorisés
Ottawa (Ontario)
Le 22 février 2017

État de la situation financière

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

Actif	2016 \$	2015 \$
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	29 955	42 719
Créances clients et autres créances	14 709	11 611
Fournitures renouvelables	3 326	3 531
Charges payées d'avance et acomptes	1 581	1 090
Placements dans le fonds d'amortissement (note 3)	200 000	200 000
	249 571	258 951
Actifs non courants		
Fonds de réserve pour le service de la dette (note 8 a)	11 321	11 232
Immobilisations corporelles (note 4)	432 443	435 821
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi (note 10)	204	148
Autres actifs (note 5)	5 399	5 463
	698 938	711 615

Passif	2016 \$	2015 \$
Passifs courants		
Dettes d'exploitation et charges à payer	18 293	21 635
Partie courante de la dette à long terme (note 8)	203 695	3 272
	221 988	24 907
Passifs non courants		
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi (note 10)	8 532	7 559
Dette à long terme (note 8)	424 258	627 588
	654 778	660 054
Capitaux propres		
Résultats non distribués	51 612	56 881
Cumul des autres éléments du résultat global	(7 452)	(5 320)
	44 160	51 561
Engagements et éventualités (note 15)	698 938	711 615

(Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers)

État du résultat net et du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

Produits	2016 \$	2015 \$
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 9)	46 920	45 434
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	26 432	25 248
Redevances d'atterrissage	12 861	12 448
Concessions	12 419	10 923
Stationnement	14 344	13 746
Locations de terrains et de locaux (note 12)	6 349	6 237
Autres produits	2 587	2 628
Profit sur les couvertures de flux de trésorerie (note 8)	-	1 588
	121 912	118 252

Charges	2016 \$	2015 \$
Charges d'intérêts (montant net) (note 8 b)	29 029	24 105
Loyer foncier (note 12)	8 994	8 737
Matériaux, fournitures et services	33 404	31 106
Salaires et avantages sociaux (note 10)	22 690	21 500
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 017	4 974
	99 134	90 422
Résultat avant la dotation aux amortissements	22 778	27 830
Dotation aux amortissements	28 047	25 953
Résultat net de l'exercice	(5 269)	1 877
Autres éléments du résultat global Éléments qui ne seront jamais reclassés ultérieurement en résultat net Réévaluation des régimes à prestations définies (note 10)	(2 132)	2 094
Total du résultat global	(7 401)	3 971

(Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers)

État des variations des capitaux propres

Exercice clos le 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

Capitaux propres	2016 \$	2015 \$
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	56 881	55 004
Résultat net de l'exercice	(5 269)	1 877
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	51 612	56 881

Cumul des autres éléments du résultat global		
Réévaluation des régimes à prestations définies (élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net)	(5 320)	(7 414)
Autres éléments du résultat global de l'exercice (note 10)	(2 132)	2 094
Solde à l'ouverture de l'exercice	(7 452)	(5 320)
Total des capitaux propres	44 160	51 561

(Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers)

Tableau des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

Flux de trésorerie	2016 \$	2015 \$
Liés aux activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	(5 269)	1 877
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Dotation aux amortissements	28 047	25 953
Amortissement des frais de financement différés	365	320
Diminution des autres actifs	64	57
Diminution du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	(1 215)	(1 924)
	21 992	26 283
Charges d'intérêts (montant net)	29 029	24 105
Intérêts payés	(30 587)	(25 207)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 13)	(2 572)	(457)
	17 862	24 724

Flux de trésorerie	2016 \$	2015 \$
Liés aux activités de financement		
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	10	-
Émission de dette à long terme	-	300 000
Coûts de transaction liés à l'émission de titres d'emprunt	-	(1 577)
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 8 a)	(89)	(197)
Remboursement sur la dette à long terme	(3 272)	(3 111)
	(3 351)	295 115
Liés aux activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 4)	(24 679)	(31 206)
Augmentation des placements dans le fonds d'amortissement	-	(200 000)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liée aux activités d'investissement	(2 596)	2 768
	(27 275)	228 438
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(12 764)	91 401
Trésorerie et équivalents de trésorerie (dette bancaire) à l'ouverture de l'exercice	42 719	(48 682)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	29 955	42 719

(Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers)

Notes annexes

1 DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration ») est une société sans capital-actions qui a été constituée le 1^{er} janvier 1995 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* le 17 janvier 2014. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

a) Assurer la gestion, l'exploitation et l'expansion de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (« l'aéroport »), dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada (Transports Canada – voir la note 12), et de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont la responsabilité pourrait éventuellement incomber à l'Administration, et ce, d'une manière sécuritaire, efficace, rentable et viable, en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en offrant un accès équitable à tous les transporteurs;

b) Entreprendre et promouvoir l'aménagement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable à de fins compatibles avec les activités liées au transport aérien;

c) Assurer l'expansion des installations de transport et stimuler l'activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités liées au transport aérien.

L'Administration est régie par un conseil d'administration comptant 14 membres, dont 10 sont nommés par le ministre des Transports du gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario, les villes d'Ottawa et de Gatineau, la chambre de commerce d'Ottawa, l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, la chambre de commerce de Gatineau et Investir Ottawa. Les 4 autres membres sont nommés par le Conseil d'administration et sont issus de l'ensemble de la collectivité.

Le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail foncier de 60 ans (qui a été prolongé à 80 ans en 2013) et a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'expansion de l'aéroport.

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial et de la taxe sur le capital de la province d'Ontario. L'Administration est domiciliée au Canada. L'adresse du siège social de l'Administration, qui est également son établissement principal, est la suivante : 1000 privé Airport Parkway, bureau 2500, Ottawa (Ontario) K1V 9B4.

2 BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 22 février 2017.

Les états financiers et les montants figurant dans les notes annexes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

Les méthodes comptables décrites ci-dessous ont été appliquées de la même façon à toutes les périodes présentées dans les états financiers.

L'Administration établit ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les présents états financiers ont été dressés selon la base du coût historique, sauf pour la réévaluation de certains actifs et passifs financiers à la juste valeur.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les placements à court terme dont la durée initiale est d'au plus 90 jours. Les placements à court terme sont comptabilisés à la juste valeur.

Fournitures renouvelables

Les stocks de fournitures renouvelables sont évalués au plus faible du coût, déterminé au moyen de la méthode du premier entré, premier sorti, et de la valeur nette de réalisation, déterminée d'après le coût estimatif de remplacement.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier de l'Administration conclu avec le gouvernement du Canada viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût tient toutefois compte des coûts d'emprunt marginaux engagés durant la phase de construction des actifs qualifiés. Au cours des exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

L'Administration ventile le montant initialement comptabilisé pour une immobilisation corporelle entre ses parties significatives et amortit séparément chacune de ces parties lorsque le coût de la partie est significatif par rapport au coût total de l'immobilisation corporelle et que sa durée d'utilité diffère de celle de l'immobilisation corporelle. Les valeurs résiduelles, le mode d'amortissement et la durée d'utilité estimée des actifs sont revus tous les ans et ajustés au besoin.

L'amortissement est calculé selon le mode linéaire sur la durée d'utilité de chaque actif et des parties qui le composent, comme suit :

Immeubles et installations auxiliaires	de 3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	de 10 à 50 ans
Technologies de l'information et équipement	de 2 à 25 ans
Véhicules	de 3 à 20 ans
Amélioration des terrains	de 10 à 25 ans

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et sont virées aux immeubles et installations auxiliaires ou aux autres catégories d'actifs, selon le cas, lorsque le projet est achevé et que l'actif est prêt à être mis en service, ou sont sorties de l'état de la situation financière si, en raison d'un changement de circonstance, la direction ne s'attend pas à ce que le projet soit achevé. L'amortissement des actifs en construction commence uniquement lorsqu'ils sont prêts à être mis en service.

La valeur comptable d'une immobilisation corporelle est décomptabilisée à sa cession ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Le profit ou la perte découlant de la décomptabilisation (qui correspond à la différence entre le produit net de la cession et la valeur comptable de l'immobilisation) est comptabilisé à titre d'ajustement de la dotation aux amortissements au moment où l'immobilisation est décomptabilisée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont inscrits à l'actif durant la phase de construction des actifs qualifiés, c'est-à-dire les actifs qui exigent une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisés. Le taux de capitalisation correspond au coût moyen pondéré du capital des emprunts en cours de la période, à l'exclusion des emprunts contractés précisément dans le but d'obtenir un actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont inclus dans les charges d'intérêts sur une base nette à l'état du résultat net et du résultat global de la période où ils sont engagés. Comme il a été mentionné précédemment, aucun coût d'emprunt n'a été inscrit à l'actif au cours des exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015.

Dépréciation d'actifs non financiers

Les immobilisations corporelles et autres actifs sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'unité génératrice de trésoreries lorsque des changements de faits et circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable et, dans le cas des actifs à durée d'utilité indéterminée, au moins une fois l'an. Une unité génératrice de trésoreries est le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie résultant de son utilisation continue qui sont largement indépendantes de celles générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs. Une perte de valeur est constatée lorsque la valeur comptable des actifs composant l'unité génératrice de trésoreries excède la valeur recouvrable de celle-ci.

En raison du modèle économique de l'Administration, qui repose sur la prestation de services au public voyageur, on considère qu'aucun des actifs de l'Administration ne génère d'entrées de trésorerie qui soient largement indépendantes de celles générées par les autres actifs et passifs de l'Administration. Les actifs sont plutôt considérés comme faisant partie d'une seule et même unité génératrice de trésoreries. De plus, la capacité non réglementée de l'Administration à augmenter les tarifs et les frais au besoin, pour être en mesure de s'acquitter de ses obligations, atténue le risque de perte de valeur.

Frais de financement différés

Les coûts de transaction relatifs à l'émission de dette à long terme, y compris les honoraires de prise ferme, les honoraires de professionnels, les frais de résiliation d'échanges de taux d'intérêt et les escomptes sur obligations, sont différés et amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la durée de l'emprunt connexe. Selon cette méthode, l'amortissement est comptabilisé sur toute la durée de l'emprunt à un taux constant appliqué à la valeur comptable nette du titre d'emprunt. L'amortissement est inclus dans les charges d'intérêts. Les frais de financement différés sont portés en réduction de la valeur comptable de la dette à long terme visée.

Contrats de location

Les contrats de location et les autres accords conclus relativement à l'utilisation d'un actif sont classés soit comme des contrats de location financement, soit comme des contrats de location simple.

L'Administration à titre de preneur à bail – exception faite du bail foncier, l'Administration ne conclut généralement des contrats de location simple que pour de petits appareils, comme des photocopieuses et des imprimantes. Comme ces contrats de location sont

classés à titre de contrats de location simple, les paiements sont comptabilisés en charges selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

Le loyer imposé aux termes du bail foncier conclu avec le gouvernement du Canada est calculé en fonction des produits de l'aéroport pour l'exercice, comme il est précisé dans le bail, et ce loyer est considéré comme un loyer conditionnel. La charge de loyer foncier est comptabilisée à titre de contrat de location simple à l'état du résultat net et du résultat global.

L'Administration à titre de bailleur – L'Administration sous-loue des terrains et des locaux à d'autres entités aux termes de contrats de location simple. Les revenus locatifs tirés de ces contrats de location simple sont comptabilisés en résultat net selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

Comptabilisation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration offre un programme d'avantages incitatifs aux compagnies aériennes offrant des vols vers de nouvelles destinations, comme l'exonération des redevances d'atterrissage et aéroportuaires, selon les circonstances. Les obligations au titre de ces avantages incitatifs sont comptabilisées en réduction des produits jusqu'à leur expiration.

Les produits tirés des concessions sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'engagement et sont calculés en pourcentage des ventes déclarées par les concessionnaires, sous réserve de garanties minimales annuelles.

Les revenus locatifs sont comptabilisés sur la durée respective des baux, des licences et des permis. Les incitatifs à la prise à bail liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location et sont comptabilisés en réduction des revenus locatifs.

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA »), déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers au moyen de l'information obtenue des transporteurs aériens après l'embarquement des passagers, ainsi que d'après l'expérience passée en ce qui a trait au pourcentage des passagers en transit et exclus. Selon un accord conclu avec les compagnies aériennes, les FAA sont payés aux administrations aéroportuaires selon le nombre estimatif de passagers embarqués, déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

L'Administration comptabilise ses obligations au titre du régime de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi à mesure que les membres du personnel rendent les services qui donnent droit aux prestations. Les coûts de ces régimes sont déterminés par calculs actuariels au moyen de la méthode des unités de crédit projetées, sur la durée du service. Ce calcul reflète la meilleure estimation de la direction, au début de chaque exercice, du taux de croissance attendu des salaires et de divers autres facteurs, notamment les taux de mortalité, de cessation d'emploi et de départ à la retraite et l'évolution prévue des coûts des soins de santé. Pour calculer le coût financier net des obligations au titre des prestations de retraite, déduction faite des actifs du régime, ces actifs sont évalués à la juste valeur.

L'actif au titre des prestations de retraite postérieures à l'emploi inscrit à l'état de la situation financière représente la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite définies à la date de clôture, moins la juste valeur des actifs du régime. L'obligation au titre des prestations constituées est actualisée au moyen du taux d'intérêt du marché s'appliquant à la date d'évaluation à des titres d'emprunt de sociétés assortis d'une notation élevée dont les modalités sont similaires à celles du passif du régime de retraite connexe.

Le passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi comptabilisé à l'état de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite définies à la date de clôture. L'obligation au titre des prestations constituées est actualisée au moyen du taux d'intérêt du marché s'appliquant à la date d'évaluation à des titres d'emprunt de sociétés assortis d'une notation élevée dont les modalités sont similaires à celles du passif du régime de retraite connexe.

La charge de retraite liée au régime à prestations définies comprend le coût des services rendus au cours de l'exercice et le coût financier net des obligations découlant du régime de retraite, déduction faite des actifs du régime, calculé au moyen du taux d'intérêt du marché s'appliquant à des titres d'emprunt de sociétés assortis d'une notation élevée, comme il a été déterminé pour la date de clôture de l'exercice précédent. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement en résultat net. La charge de retraite est incluse dans les salaires et avantages sociaux à l'état du résultat net et du résultat global.

Les profits et pertes actuariels (c.-à-d. les profits ou les pertes actuariels qui correspondent aux écarts entre les résultats réels et les résultats prévus établis au moyen d'hypothèses formulées au début de chaque exercice pour déterminer le coût et les passifs de ces régimes) et l'incidence du plafond de l'actif sont comptabilisés en totalité comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période

au cours de laquelle ils se produisent et sont inscrits dans le résultat global, sans reclassement subséquent à l'état du résultat net et du résultat global.

La charge de retraite liée au régime à prestations définies est comptabilisée lorsque les prestations sont gagnées par les membres du personnel couverts par le régime.

Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite

L'Administration comptabilise la charge liée aux salaires, à la rémunération à risque et aux absences rémunérées, comme les congés de maladie et les vacances, à titre d'avantages à court terme dans la période durant laquelle le membre du personnel rend les services. Les coûts liés aux régimes de soins médicaux, de soins dentaires et d'assurance vie sont comptabilisés dans la période durant laquelle les dépenses sont engagées. Les passifs relatifs à ces avantages ne sont pas actualisés en raison de leur échéance rapprochée.

Incertitude relative aux estimations et jugements critiques

L'établissement d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges pour la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses y afférentes sont établies à la lumière des résultats passés et en fonction d'autres facteurs qui sont considérés comme pertinents. Ces estimations et hypothèses comptables sont revues régulièrement. Les résultats réels pourraient toutefois différer fortement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront portés dans l'état du résultat net de la période de règlement ou de la période touchée par la révision et les périodes futures, si la révision a des répercussions à la fois sur la période considérée et les périodes futures.

Les jugements critiques et les principales estimations et hypothèses portent notamment sur les durées d'utilité des immobilisations corporelles, les ajustements découlant de réévaluations, y compris les corrections pour créances irrécouvrables, le coût des avantages futurs du personnel et les provisions pour éventualités.

Durées d'utilité des immobilisations corporelles – Un jugement critique est exercé pour déterminer les taux d'amortissement ainsi que les durées d'utilité et les valeurs résiduelles des actifs qui ont une incidence sur la dotation aux amortissements.

Recouvrabilité des créances clients – L'Administration établit un compte général de correction de valeur pour les créances irrécouvrables, dont le montant est établi à la lumière d'une évaluation par la direction de la probabilité de recouvrement de chaque créance d'après la solvabilité du client, ainsi qu'à la lumière d'une analyse des tendances économiques courantes, de la vigueur du secteur d'activité en général et de l'historique en matière de créances irrécouvrables.

Coût des avantages futurs du personnel – L'Administration comptabilise les prestations de retraite et les autres avantages postérieurs à l'emploi selon les données actuarielles que lui fournissent ses actuaires indépendants. Les évaluations actuarielles se fondent sur des facteurs statistiques et sur d'autres facteurs afin de prévoir les événements futurs. Ces facteurs incluent les taux d'actualisation et les hypothèses actuarielles clés, telles que le taux de croissance attendue des salaires, l'âge de départ à la retraite prévu et les taux de mortalité.

Provisions pour éventualités – Ces provisions sont comptabilisées lorsque l'Administration a une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'événements passés, qu'il est plus probable qu'improbable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant peut être évalué de façon fiable.

Instruments financiers

Des actifs et des passifs financiers sont comptabilisés lorsque l'Administration devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. Les actifs financiers sont décomptabilisés lorsque les droits contractuels aux flux de trésorerie arrivent à expiration ou lorsque les actifs financiers et tous les risques et avantages importants ont été transférés. Un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est éteint, annulé ou lorsqu'il arrive à expiration.

Tous les instruments financiers évalués à la juste valeur sont classés selon la hiérarchie suivante :

Niveau 1

Évaluation fondée sur les prix cotés observés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques obtenus auprès du dépositaire des placements, des gestionnaires de placements ou des marchés des négociants.

Niveau 2

Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché observables, dont les cours des marchés des actifs sur des marchés qui sont considérés comme moins actifs.

Niveau 3

Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché non observables.

Tous les instruments financiers sont classés dans l'une des cinq catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, prêts et créances, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente et autres passifs financiers. L'évaluation initiale des instruments financiers est à la juste valeur, et l'évaluation ultérieure des instruments financiers dépend de leur classement. Les coûts de transaction des instruments financiers classés comme étant détenus à des fins de transaction sont passés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Les actifs financiers de l'Administration, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, le fonds de réserve pour le service de la dette et le fonds d'amortissement, sont classés comme des prêts et créances. Par conséquent, ils sont comptabilisés au coût amorti, lequel avoisine la juste valeur.

Les passifs financiers de l'Administration, y compris les dettes d'exploitation et charges à payer ainsi que la dette à long terme, sont classés à titre d'autres passifs financiers et sont comptabilisés au coût amorti.

Les coûts de financement sont inclus dans le solde de la dette à long terme connexe selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Une perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur comptable d'un actif est supérieure à sa valeur recouvrable.

Résultat global

Le résultat global correspond au résultat net, auquel on additionne ou duquel on soustrait les autres éléments du résultat global. Les autres éléments du résultat global comprennent les écarts actuariels liés au régime de retraite et aux autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration. Les autres éléments du résultat global sont cumulés dans une composante distincte des capitaux propres appelée « cumul des autres éléments du résultat global ».

Changements de méthodes comptables à venir

À moins d'indication contraire, les normes révisées et modifications suivantes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017 et leur application anticipée est permise, le cas échéant. L'Administration poursuit l'évaluation de l'incidence de ces normes et modifications.

IFRS 9 – Instruments financiers. Entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Traite du classement, de l'évaluation et de la comptabilisation des actifs et des passifs financiers. Cette norme introduit un modèle de classement et d'évaluation, un modèle unique de dépréciation prospectif fondé sur les pertes attendues et une approche de la comptabilité de couverture presque complètement revue. La nouvelle approche unique, qui repose sur des principes pour classer les actifs financiers, s'appuie sur les caractéristiques des flux de trésorerie ainsi que sur le modèle économique de l'entité dans laquelle l'actif est détenu. Le nouveau modèle unique de dépréciation, qui s'applique à tous les instruments financiers, exigera de comptabiliser les créances irrécouvrables attendues à un moment plus opportun.

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. S'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme vise à fournir un cadre de référence unique et complet pour la comptabilisation des produits tirés de tous les contrats avec des clients afin d'améliorer la comparabilité au sein des secteurs, entre les secteurs et dans l'ensemble des marchés financiers. Elle comprend les principes qu'une entité doit appliquer afin de déterminer le type d'évaluation des produits des activités ordinaires et le moment de leur comptabilisation. Selon le principe sous-jacent de cette norme, une entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à présenter le transfert de biens ou de services aux clients au montant correspondant à la contrepartie qu'elle s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services.

IFRS 16 – Contrats de location. S'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption anticipée est permise pour les entités qui appliquent IFRS 15 à la date de la première application d'IFRS 16 ou avant cette date. Cette norme a pour objectif de faire en sorte que les preneurs et les bailleurs fournissent de l'information pertinente donnant une image fidèle de ces transactions. Cette information donne aux utilisateurs d'états financiers une base pour évaluer l'effet des contrats de location sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie de l'entité. Cela élimine le double modèle de comptabilité pour les preneurs et permet que tous les contrats de location simple soient comptabilisés à l'état de la situation financière. Cette norme aura une incidence sur le moment de la comptabilisation et la nature des charges associées aux contrats de location.

IAS 7 – Tableau des flux de trésorerie. L'IASB a publié les dernières modifications d'IAS 7 le 29 janvier 2016. Les modifications visent à préciser IAS 7 de manière à améliorer l'information fournie aux utilisateurs des états financiers relativement aux activités de financement d'une entité. Cette norme a été modifiée afin d'exiger que les entités présentent de l'information permettant aux utilisateurs d'états financiers d'évaluer les variations des passifs découlant d'activités financières. Les modifications s'appliquent

aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017. Selon l'évaluation provisoire de l'Administration, les modifications d'IAS 7 n'auront pas d'incidence importante sur ses états financiers hormis la présentation de l'information.

3 PLACEMENTS DANS LE FONDS D'AMORTISSEMENT

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu l'émission de 300,0 millions de dollars d'obligations-recettes décroissantes de série E aux termes de l'acte de fiducie globale (voir la note 8). Du produit net tiré de ce placement, 200,0 millions de dollars ont été placés dans un fonds distinct maintenu par le fiduciaire aux termes de l'acte de fiducie globale et ils ont été investis conformément à la politique en matière de placement du conseil. Ce placement servira à rembourser les obligations-recettes décroissantes de série D de l'Administration échéant le 2 mai 2017.

Le fonds d'amortissement se compose des éléments suivants :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Dépôts portant intérêt dans des comptes de placement à une banque de l'Annexe 1	137 300	52 500
Certificats de placement garanti auprès de diverses banques de l'Annexe 1	62 700	47 500
Obligations hypothécaires de la Fiducie du Canada pour l'habitation échéant le 15 décembre 2016	-	100 000
	200 000	200 000

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2016

(en milliers de dollars canadiens)	Immeubles et installations auxiliaires \$	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées \$	Technologies de l'information, mobilier et équipement \$	Véhicules \$	Améliorations des terrains \$	Constructions en cours \$	Total en 2016 \$
Valeur brute							
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	461 887	100 563	40 061	29 256	10 298	11 693	653 758
Entrées	211	-	1 614	1 060	13	21 781	24 679
Transferts	16 638	4 907	1 522	-	518	(23 585)	-
Cessions	(3 307)	(1 475)	(5 144)	(273)	(12)	-	(10 211)
Au 31 décembre 2016	475 429	103 995	38 053	30 043	10 817	9 889	668 226
Amortissement cumulé							
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	145 372	26 816	28 362	10 947	6 440	-	217 937
Amortissement	18 093	4 327	3 392	1 757	478	-	28 047
Cessions	(3 306)	(1 475)	(5 135)	(273)	(12)	-	(10 201)
Au 31 décembre 2016	160 159	29 668	26 619	12 431	6 906	-	235 783
Valeur nette							
Au 31 décembre 2016	315 270	74 327	11 434	17 612	3 911	9 889	432 443

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2015

(en milliers de dollars canadiens)	Immeubles et installations auxiliaires \$	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées \$	Technologies de l'information, mobilier et équipement \$	Véhicules \$	Améliorations des terrains \$	Constructions en cours \$	Total en 2015 \$
Valeur brute							
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	436 217	96 706	37 404	24 493	9 734	28 800	633 354
Entrées	7 766	3 740	3 475	5 251	22	10 952	31 206
Transferts	25 641	117	1 759	-	542	(28 059)	-
Cessions	(7 737)	-	(2 577)	(488)	-	-	(10 802)
Au 31 décembre 2015	461 887	100 563	40 061	29 256	10 298	11 693	653 758
Amortissement cumulé							
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	136 307	22 850	27 708	9 921	5 997	-	202 783
Amortissement	16 802	3 966	3 231	1 511	443	-	25 953
Cessions	(7 737)	-	(2 577)	(485)	-	-	(10 799)
Au 31 décembre 2015	145 372	26 816	28 362	10 947	6 440	-	217 937
Valeur nette							
Au 31 décembre 2015	316 515	73 747	11 699	18 309	3 858	11 693	435 821

5 AUTRES ACTIFS

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Quote-part du produit futur lié au 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail, déduction faite de l'amortissement	2 469	2 533
	5 399	5 463

Quote-part du produit futur lié au 4160, promenade Riverside

Aux termes d'un accord signé le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa, la « Ville ») à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50,0 % des fonds requis pour son acquisition. En retour, la Ville a convenu d'établir des restrictions quant à l'utilisation des terrains afin de s'assurer que leur utilisation éventuelle soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50,0 % du produit net futur provenant de la vente, du transfert, de la location ou de tout acte de transport des terrains, le cas échéant.

Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un bail à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la prise à bail, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. Les incitatifs à la prise à bail liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du bail visé, et comptabilisés en réduction des revenus locatifs. La valeur de ces incitatifs à la prise à bail est comptabilisée comme une réduction des loyers durant les 20 premières années du bail, dont la durée est de 47 ans.

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration maintient un accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 140 millions de dollars (140 millions de dollars en 2015) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 14 octobre 2016 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2017. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu de l'acte de fiducie globale (voir la note 8), et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes des facilités de crédit porte intérêt à des taux qui suivent le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, le cas échéant.

Le tableau ci-après présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune des facilités de crédit, ainsi que les dates d'échéance et les fins visées.

Type de facilité	Échéance	Fins visées	2016 \$ (millions)	2015 \$ (millions)
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2017	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40,0	40,0
Éventualités en \$ US (10 M\$ US)	13 octobre 2017	Couverture de taux d'intérêt	14,0	14,0
Lettre de crédit	13 octobre 2017	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette (voir la note 8 a)	6,0	6,0
Renouvelable – 5 ans	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement	80,0	80,0
Total			140,0	140,0

Au 31 décembre 2016, 14,0 millions de dollars des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 8 a).

Pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars des facilités de crédit ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

7 GESTION DU CAPITAL

L'Administration est prorogée sans capital-actions en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* et, à ce titre, tous ses bénéfices sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport. Par conséquent, les seules sources de capital dont dispose l'Administration pour financer l'exploitation et le développement de l'aéroport sont la dette bancaire, la dette à long terme et les résultats cumulés inscrits à l'état de la situation financière sous « Résultats non distribués ».

L'Administration contracte des emprunts, notamment sous forme de dette bancaire et de dette à long terme, pour financer le développement de l'aéroport. Elle le fait jusqu'à concurrence du montant qu'elle considère comme raisonnable, à la lumière des produits qu'elle tire des FAA, et en vue de maintenir des ratios de couverture du service de la dette et de la dette à long terme par ratio d'embarquement des passagers. Ces ratios de couverture représentent la limite que l'Administration s'est fixée quant aux dépenses qu'elle peut engager à l'égard des projets de développement d'envergure de l'aéroport, tels que ses programmes majeurs de construction d'infrastructures.

L'Administration gère ses tarifs et ses charges liés à l'aéronautique, de même que ses autres frais, de manière à assurer la continuité de son exploitation et à maintenir une structure du capital prudente. L'Administration modifie ces tarifs dans le but de s'ajuster à la conjoncture économique, aux charges d'exploitation et au cadre réglementaire afin de s'assurer de dégager un bénéfice net suffisant pour satisfaire à ses exigences courantes en matière de couverture de la dette.

Bien qu'elle ne soit pas assujettie à des exigences en matière de capital imposées par une autorité de réglementation, l'Administration gère son capital de façon à respecter les clauses restrictives de l'acte de fiducie globale (voir la note 8 a) et de manière à ne pas nuire à ses notations de crédit et à continuer de jouir du meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.

8 DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 25 novembre 2004 jusqu'au 25 mai 2032	131 157	134 429
Obligations-recettes, 4,733 %, série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts exigibles le 2 mai et le 2 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 2 novembre 2007	200 000	200 000
Obligations-recettes décroissantes, 3,933 %, série E, échéant le 9 juin 2045, intérêts exigibles le 9 juin et le 9 décembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 9 décembre 2015, remboursables en versements semestriels prévus de capital et d'intérêts d'un montant fixe de 9 480 000 \$ exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	300 000	300 000
Dette à long terme, montant brut	631 157	634 429
Moins : frais de financement différés	3 204	3 569
	627 953	630 860
Moins : partie courante	203 695	3 272
Dette à long terme	424 258	627 588

a) Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes (collectivement, les « recettes ») aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale »). En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes, d'un montant de 270,0 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Les obligations recettes de 200,0 millions de dollars, qui sont des obligations-recettes de série D à 4,733 %, arrivent à échéance le 2 mai 2017, et le fonds d'amortissement a été réservé au 31 décembre 2016 aux fins du remboursement de l'encours (voir les obligations de série E ci-après).

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu une émission d'obligations-recettes décroissantes de série E d'un montant de 300,0 millions de dollars portant intérêt à 3,933 % et échéant le 9 juin 2045. Une partie du produit net tiré de ce placement a été utilisée pour le préfinancement du remboursement des obligations de série D par le biais d'un dépôt de 200,0 millions de dollars dans un fonds distinct (le « fonds d'amortissement ») détenu par le fiduciaire aux termes de l'acte de fiducie globale (le « fiduciaire ») (voir la note 3). Avant la clôture du placement, l'Administration a conclu un contrat à terme sur obligations en vue de se protéger contre les fluctuations des taux d'intérêt; ce contrat a donné lieu à la comptabilisation d'un profit de 1,6 million de dollars. L'Administration ayant choisi de ne pas appliquer la comptabilité de couverture à ce contrat, le profit a été comptabilisé dans l'état du résultat net et du résultat global de 2015.

Les obligations-recettes des séries B et D sont rachetables, en totalité ou en partie, au gré de l'Administration, en tout temps, et les obligations de série E sont rachetables jusqu'à six mois avant la date d'échéance, au versement du montant le plus élevé entre i) le solde du montant en capital total impayé sur les obligations à racheter, et ii) la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalant à celui d'une obligation du gouvernement du Canada ayant une échéance équivalente, majoré d'une prime. La prime est de 0,24 % pour les obligations de série B, de 0,14 % pour les obligations de série D et de 0,42 % pour les obligations de série E. Si les obligations de série E sont rachetées dans un délai de six mois suivant la date d'échéance, les obligations de série E seront rachetables à un prix équivalant à 100 % du montant en capital non remboursé, plus les intérêts courus et impayés.

Le produit net de ces placements a servi à financer les programmes de construction d'infrastructures de l'Administration ainsi que ses besoins généraux, qui comprenaient le refinancement de la dette et de la dette bancaire existante contractée par l'Administration dans le cadre de ces programmes de construction et le financement du fonds de réserve pour le service de la dette (voir plus loin).

Aux termes de l'acte de fiducie globale, toutes les obligations émises sont des obligations directes de l'Administration qui sont de rang égal à tous les autres titres d'emprunt émis. La totalité des titres d'emprunt, y compris les emprunts contractés en vertu des facilités de crédit bancaire, est garantie, aux termes de l'acte de fiducie globale, par une cession des produits et des créances clients, par un droit de sûreté sur les liquidités du fonds de réserve et sur certains comptes de l'Administration, par un droit de sûreté sur les contrats de location, les concessions et les autres contrats productifs, et par une hypothèque non enregistrée visant l'intérêt à bail que détient l'Administration dans les terrains de l'aéroport.

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une augmentation des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette pourrait tomber sous la barre du 1,0. Si l'Administration ne respecte pas ce ratio financier durant un exercice donné, elle ne sera pas en cas de défaut aux termes de l'acte de fiducie globale à la condition qu'elle le respecte pour l'exercice suivant.

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant aux obligations au titre du service de la dette sur six mois sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2016, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait un solde en trésorerie et des placements admissibles de 11,3 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2016, une tranche de 14 millions de dollars (13,2 millions de dollars en 2015) des facilités de crédit était destinée au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 6).

Au 31 décembre 2016, l'Administration respectait toutes les exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

b) Charges d'intérêts (montant net)

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Intérêts sur les obligations	30 561	25 589
Autres charges d'intérêts et de financement différé	367	636
	30 928	26 225
Moins : intérêts gagnés sur le fonds de réserve pour le service de la dette et les placements dans le fonds d'amortissement	1 899	2 120
Total des charges d'intérêts (montant net)	29 029	24 105

c) Les versements annuels de capital futurs exigibles au titre de la dette à long terme s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
2017	203 695	-
2018	4 152	-
2019	4 643	-
2020	8 753	-
2021	13 116	-
Après cinq ans	396 798	-

d) Frais de financement différés

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Frais de financement différés	5 975	5 975
Moins l'amortissement cumulé	(2 771)	(2 406)
	3 204	3 569

9 FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

Les Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) sont payés par les compagnies aériennes aux administrations aéroportuaires selon le nombre estimatif de passagers embarqués, déduction faite des frais administratifs imputés par les compagnies aériennes (6,0 %), en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires majeures. Les frais administratifs imputés par les compagnies aériennes étant la propriété de ces dernières, les produits tirés des FAA sont comptabilisés déduction faite des frais administratifs de 6,0 % imputés par les compagnies aériennes sur un montant de 3,0 millions de dollars (2,9 millions de dollars en 2015).

Le tableau suivant présente les activités de financement des FAA :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Produits gagnés	49 915	48 383
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(2 995)	(2 949)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	46 920	45 434
Achats d'immobilisations admissibles	(21 178)	(22 566)
Charges d'intérêts admissibles	(30 669)	(24 394)
Autres charges admissibles	(286)	(227)
Charges liées aux FAA	(52 133)	(47 187)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(5 213)	(1 753)

Le tableau suivant présente les activités de financement des FAA sur une base cumulative depuis l'établissement des FAA :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Produits gagnés	535 809	485 894
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(32 149)	(29 154)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	503 660	456 740
Achats d'immobilisations admissibles	(615 997)	(594 820)
Charges d'intérêts admissibles	(312 068)	(281 398)
Autres charges admissibles	(765)	(479)
Charges liées aux FAA	(928 830)	(876 697)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(425 170)	(419 957)

Les FAA seront toujours perçus jusqu'à ce que l'excédent cumulatif des dépenses sur les FAA encaissés soit ramené à zéro.

10 RÉGIME DE RETRAITE ET AVANTAGES POSTÉRIEURS AU DÉPART À LA RETRAITE

Les montants comptabilisés en tant qu'actifs et passifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite à l'état de la situation financière aux 31 décembre se présentent comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite	204	148

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Passifs au titre des autres avantages postérieurs au départ à la retraite	8 532	7 559

L'Administration est le promoteur d'un régime de retraite qu'elle finance au profit des membres de son personnel et qui comprend une composante à prestations définies et une composante à cotisations définies.

Dans le cadre du régime à cotisations définies, l'Administration verse, dans une entité indépendante, des cotisations fixes correspondant aux cotisations de certains employés. L'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires une fois que les cotisations fixes sont payées.

Le régime de retraite à prestations définies est destiné aux membres du personnel qui étaient à l'emploi de l'Administration à la date du transfert et qui étaient responsables pour Transports Canada, au 31 janvier 1997, de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport (voir la note 1), y compris les anciens employés de Transports Canada, dont la plupart ont choisi de transférer leurs droits acquis dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration. Les prestations de retraite payables selon la composante à prestations définies du régime sont établies en fonction du nombre d'années de service du membre du personnel et de la moyenne des salaires les plus élevés de six années consécutives de fin de carrière, jusqu'à concurrence du maximum autorisé par la loi. Les prestations sont indexées chaque année afin de refléter l'augmentation de l'indice des prix à la

consommation, jusqu'à un maximum de 8,0 % pour n'importe quelle année.

Les coûts du régime de retraite sont portés en résultat net lorsque les services sont rendus, d'après une évaluation actuarielle de l'obligation.

En plus des prestations du régime de retraite, l'Administration offre d'autres avantages de retraite à certains membres du personnel, tels que l'assurance santé et des versements forfaitaires au moment de la retraite ou de la cessation d'emploi. L'Administration comptabilise le coût de ces avantages futurs à mesure que les membres du personnel rendent les services, d'après une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé.

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2015 et déposée en juin 2016, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 723 \$ sur une base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,0 % (déficit de 1 761 \$ au 31 décembre 2014 en présumant un taux d'actualisation de 4,25 %). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous, du fait que l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime. Aux fins comptables, cette obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. Au 31 décembre 2015, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 10 548 \$ (11 592 \$ au 31 décembre 2014), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2016, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 2 110 \$ (2 318 \$ en 2015) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies en date du 31 décembre 2016 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2017. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2017 seront d'environ 2 110 \$ (2 110 \$ en 2016). De plus, l'Administration prévoit verser un montant d'environ 653 \$ (653 \$ en 2016) au

titre de la cotisation pour services rendus en 2017 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée en date du 31 décembre 2015 et extrapolée au 31 décembre 2016 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées, régime à prestations définies (en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Solde à l'ouverture de l'exercice	54 445	53 110
Cotisations salariales	137	149
Prestations versées	(1 751)	(1 654)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	663	719
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 172	2 123
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	2 106	309
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(451)	(311)
Solde de l'obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	57 321	54 445

Actifs du régime, régime à prestations définies (en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	56 694	52 140
Cotisations salariales	137	149
Cotisations patronales	653	673
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	2 110	2 318
Prestations versées	(1 751)	(1 654)
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	2 144	1 988
Profit actuariel sur les actifs du régime	106	1 080
Juste valeur des actifs du régime	60 093	56 694
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(2 568)	(2 101)
Juste valeur des actifs du régime à la clôture de l'exercice	57 525	54 593
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite	204	148

La charge nette liée au régime de retraite à prestations définies s'établissait comme suit pour les exercices clos les 31 décembre :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	663	719
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 172	2 123
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	(2 060)	(1 988)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	775	854

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, d'autres avantages postérieurs à l'emploi aux membres de son personnel. D'après les rapports actuariels les plus récents, la situation des régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi évaluée aux 31 décembre se présentait comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées, autres avantages postérieurs à l'emploi (en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Solde à l'ouverture de l'exercice	7 559	10 459
Prestations versées	(142)	(199)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	598	598
Crédit des services passés	-	(473)
Coût financier	317	287
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	-	400
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	200	(2 453)
Profit actuariel – résultats techniques du régime	-	(1 060)
Passif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	8 532	7 559

La charge nette liée aux autres avantages postérieurs à l'emploi s'établissait comme suit pour les exercices clos les 31 décembre :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	598	593
Crédit des services passés	-	(473)
Coût financier	317	287
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	915	407

Le montant comptabilisé au titre des régimes de retraite et des régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi dans les autres éléments du résultat global s'établissait comme suit pour les exercices clos les 31 décembre :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Régimes de retraite à prestations définies		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	2 106	309
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(451)	(311)
Profit réel sur les actifs du régime	(106)	(1 080)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	383	2 101
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	-	400
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	200	(2 453)
Total de la perte (du profit) comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	2 132	(2 094)

Les coûts liés au volet à prestations définies du régime de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi sont établis par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Ce calcul reflète les meilleures estimations de la direction du rendement attendu des actifs des régimes, du taux de croissance des salaires et de divers autres facteurs, y compris le taux de mortalité, de cessation d'emploi et de départ à la retraite.

Les principales hypothèses économiques utilisées par les actuaires de l'Administration pour déterminer les obligations au titre des prestations constituées aux 31 décembre sont les suivantes :

	2016 %	2015 %
Régime de retraite à prestations définies		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	4,00	4,00
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	3,75	4,00
Taux d'intérêt des actifs des régimes	4,00	4,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,25
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite	2,00	2,00

Régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge Soins de santé	4,25	4,00
Programme d'indemnités de départ	3,25	3,25

Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	4,00	4,25
Programme d'indemnités de départ	3,25	3,25
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,25
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé	5,00	5,00

Les régimes de retraite à prestations définies et les régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration sont soumis à un certain nombre de risques, dont l'inflation, le plus important étant toutefois le risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation). Les passifs des régimes de retraite à prestations définies sont calculés à des fins diverses au moyen des taux d'actualisation établis selon les rendements des obligations de sociétés. Lorsque les actifs des régimes ont un rendement inférieur à celui des obligations de sociétés, le déficit augmente. Une diminution du taux d'actualisation engendre une augmentation des passifs du régime, qui sera toutefois en partie neutralisée par une augmentation de la valeur des placements en obligations des régimes.

En plus du risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation) mentionné précédemment, les régimes de retraite de l'Administration sont soumis à d'autres risques. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, l'incidence financière des variations des principales hypothèses est présentée ci-dessous :

(en milliers de dollars canadiens)	Variation de l'hypothèse	Incidence d'une augmentation de l'hypothèse sur l'obligation \$	Incidence d'une diminution de l'hypothèse sur l'obligation \$
Régime de retraite à prestations définies			
Taux d'actualisation	1,0 %	(7 749)	9 797
Inflation	1,0 %	8 851	(7 235)
Rémunération	1,0 %	559	(587)
Espérance de vie	1 an	1 492	0
Taux d'actualisation selon l'espérance	1,0 %	(10 199)	13 113
Régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi			
Taux d'actualisation	1,0 %	(1 208)	1 574
Coûts de soins de santé	1,0 %	1 374	(1 043)
Espérance de vie	1 an	240	(226)

Les régimes de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration consistent à verser des prestations pendant la durée de vie du participant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera lieu à une augmentation des passifs des

régimes. Les obligations de ces régimes au 31 décembre 2016 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des tables de mortalité disponibles les plus récentes (Table de mortalité des retraités canadiens CPM 2014, secteurs combinés).

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée au début de 2012 pour adopter une approche plus prudente comportant moins de risques afin de mieux réagir aux fluctuations des obligations au titre des prestations constituées résultant des variations des taux d'intérêt. Selon cette stratégie, la proportion d'actifs (fonds de revenu fixe) correspondant aux obligations sera augmentée et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) sera réduite au fil du temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs et le ratio de solvabilité du régime augmenteront. Le ratio de solvabilité du régime fait l'objet d'une surveillance mensuelle par les actuaires du régime. Le régime à prestations définies est fermé. Au moment de l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée en date du 31 décembre 2015, les 24 membres actifs avaient en moyenne 53 ans, tandis que les 52 membres à la retraite avaient en moyenne 67 ans.

La responsabilité de la gouvernance des régimes, dont la supervision de certains aspects comme les décisions de placement, incombe à l'Administration par l'entremise d'un comité de retraite. Ce dernier a nommé des experts indépendants d'expérience tels que des conseillers en placement, des gestionnaires de placement, des actuaires et un fiduciaire pour les actifs des régimes.

Conformément à la politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies, aux 31 décembre, les actifs non liquides et non courants du régime étaient investis dans des fonds maintenus par Manuvie et gérés par plusieurs gestionnaires de placement, comme suit :

	2016 %	2015 %
Fonds de titres à revenu fixe	56,0	56,0
Fonds d'action – fonds canadiens	9,0	8,0
Fonds d'action – fonds américain	5,0	5,0
Fonds d'action – fonds internationaux et mondiaux	13,0	14,0
Fonds de marchés émergents	4,0	4,0
Fonds de placement immobilier	9,0	9,0
Fonds de placement non traditionnels incluant des dérivés	4,0	4,0

Les cotisations de l'Administration au volet à cotisations définies du régime de retraite correspondent à un maximum de 8,0 % des gains bruts des membres du personnel pour correspondre aux cotisations salariales. L'information relative à ce volet se présente comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Cotisations patronales, régime de retraite à cotisations définies	991	860
Cotisations salariales, régime de retraite à cotisations définies	1 101	964
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	991	860

11 INSTRUMENTS FINANCIERS

Justes valeurs

Aucun actif ou passif financier de l'Administration n'est reflété dans les états financiers à sa juste valeur (voir la note 2).

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti. Au 31 décembre 2016, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme des séries B, D et E s'élevait respectivement à 171,3 millions de dollars, à 204,1 millions de dollars et à 301,9 millions de dollars (179,2 millions de dollars, 210,8 millions de dollars et 297,5 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B, de série D et de série E en 2015). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

Gestion des risques

L'Administration est exposée à un certain nombre de risques en raison des instruments financiers inscrits à son état de la situation financière, lesquels peuvent influencer sur la performance de son exploitation. Ces risques comprennent le risque de taux d'intérêt, le risque de liquidité, le risque de crédit et le risque de concentration. Les instruments financiers de l'Administration ne sont pas soumis au risque de change ni à l'autre risque de prix.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison des fluctuations des taux d'intérêt du marché.

Les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous étaient exposés au risque de taux d'intérêt aux 31 décembre :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$		2015 \$	
	Valeur comptable \$	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice %	Valeur comptable \$	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice %
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux variables)	11 321	0,78	11 232	0,67
Placements dans le fonds d'amortissement (taux variables)	200 000	1,21	200 000	1,06
Trésorerie et équivalents (taux variables)	29 955	0,88	42 719	1,05
Dette à long terme (taux fixes)	627 953	Voir note 8	630 860	Voir note 8

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe et, par conséquent, l'incidence des fluctuations des taux d'intérêt n'a aucun effet sur les versements d'intérêts tant que cette dette n'est pas refinancée. Les variations des taux d'intérêt de référence en vigueur et des écarts de crédit courants pourraient néanmoins avoir une incidence sur la juste valeur de cette dette. Le risque de taux d'intérêt le plus important auquel est exposée l'Administration provient de ses transactions d'emprunt et de refinancement futures prévues, lesquelles ne devraient toutefois pas avoir lieu dans un avenir rapproché.

De plus, la dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont assortis de taux d'intérêt variables. La direction a la responsabilité de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son fonds de réserve pour

le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires à court terme autorisées par l'acte de fiducie globale, tout en maintenant des liquidités suffisantes pour pouvoir investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La direction est chargée de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa dette bancaire, et fixe ces taux pour de courtes périodes allant jusqu'à 90 jours, selon les taux des acceptations bancaires.

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,5 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 1,3 million de dollars en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. La direction estime cependant que cette exposition n'est pas représentative de l'exposition durant l'exercice et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

L'Administration gère son risque de liquidité en conservant un montant suffisant de liquidités et de facilités de crédit, en mettant à jour et en révisant régulièrement, et chaque fois que cela s'avère nécessaire, les projections des flux de trésorerie pluriannuelles, et en s'efforçant de faire coïncider ses ententes de financement à long terme et ses besoins de liquidités, notamment en remboursant sa dette de financement anticipé à même un fonds d'amortissement distinct. La direction estime que l'Administration dispose d'une excellente notation qui lui permet d'avoir accès aux capitaux à long terme dont elle a besoin et dispose de facilités de crédit fermes consenties par deux banques canadiennes.

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 8), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une majoration des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette pourrait tomber sous la barre du 1,0. Si l'Administration ne respecte pas ce ratio financier durant un exercice donné, elle ne sera pas en cas de défaut aux termes de l'acte de fiducie globale à la condition qu'elle le respecte pour l'exercice suivant. Vu son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 30,6 millions de dollars par an. Les versements de capital annuels futurs exigibles sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 8 c).

Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances clients et autres créances. Les contreparties pour la trésorerie, les équivalents de trésorerie et le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances clients et autres créances comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les FAA dus par les compagnies aériennes. La majeure partie des créances clients de l'Administration sont payées dans les 35 jours suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit.

Environ 50,0 % (50,0 % en 2015) des redevances d'atterrissage et d'aérogare de l'Administration proviennent d'Air Canada et de ses filiales. La direction estime toutefois que le risque auquel l'Administration pourrait faire face à long terme du fait de son exposition à une seule et même compagnie aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 94,0 % (93,0 % en 2015) du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

12 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

L'Administration à titre de preneur à bail : le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada (Transports Canada) un bail foncier de 60 ans (dans sa version modifiée, le « bail ») visant la gestion, l'exploitation et le développement de l'aéroport. Ce bail renferme des dispositions concernant la conformité à plusieurs exigences, notamment des normes environnementales, une couverture minimale d'assurance, des normes précises en matière de comptabilité et de présentation de l'information financière, et diverses autres questions ayant une incidence importante sur les activités quotidiennes de l'aéroport. L'Administration est d'avis qu'elle s'est conformée à toutes les exigences prévues dans le bail.

Le 25 février 2013, le ministre des Transports du gouvernement du Canada a signé une modification au bail qui prolonge sa durée de 60 ans à 80 ans et repousse son échéance au 31 janvier 2077. Au terme de cette période, à moins d'une prorogation, l'Administration sera tenue de transférer le contrôle de l'aéroport au gouvernement du Canada.

En 2005, le gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer, qui s'est traduite par une réduction du loyer pour les autorités aéroportuaires canadiennes, y compris l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Selon cette nouvelle formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle progressive.

D'après les prévisions concernant les produits futurs (qui peuvent changer selon la conjoncture économique et les modifications apportées aux tarifs et aux frais de l'Administration), les loyers estimatifs exigibles au cours des cinq prochains exercices aux termes du bail s'établissent comme suit :

	\$
2017	9,8 millions de dollars
2018	10,1 millions de dollars
2019	10,6 millions de dollars
2020	11,0 millions de dollars
2021	11,3 millions de dollars

L'Administration à titre de bailleur : l'Administration loue, en vertu de contrats de location simple, des terrains et certains actifs pris en compte dans les immobilisations corporelles. Plusieurs contrats de location sont assortis d'options de renouvellement, auquel cas les loyers font l'objet de révisions en fonction des taux du marché. Le preneur n'a pas la possibilité d'acquérir les actifs loués à la fin du contrat de location.

Le montant estimatif des produits tirés des contrats de location pour les cinq prochains exercices s'établit comme suit :

	\$
2017	6,4 millions de dollars
2018	6,4 millions de dollars
2019	6,5 millions de dollars
2020	6,6 millions de dollars
2021	6,6 millions de dollars

13 VARIATION DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT LIÉ À L'EXPLOITATION

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Créances clients et autres créances	(2 872)	(494)
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	(286)	(976)
Dettes d'exploitation et charges à payer	586	1 010
Autres	-	3
	(2 572)	(457)

14 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Le tableau suivant présente la rémunération versée, à verser ou offerte par l'Administration aux principaux dirigeants pour les exercices clos les 31 décembre :

(en milliers de dollars canadiens)	2016 \$	2015 \$
Salaires et avantages à court terme	2 251	2 075
Avantages postérieurs à l'emploi	167	156
	2 418	2 231

Les principaux dirigeants comprennent les administrateurs de l'Administration et des membres de son équipe de direction, notamment le président et chef de la direction ainsi que six vice-présidents.

Le régime à prestations définies dont il est question à la note 10 est considéré comme une partie liée à l'Administration. Les transactions de l'Administration avec le régime de retraite incluent les cotisations versées au régime, lesquelles sont présentées à la note 10. L'Administration n'a pas conclu d'autres transactions avec le régime de retraite et n'avait pas de soldes impayés au régime de retraite à la date de clôture.

15 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements aux termes d'un bail foncier

En vertu du bail, l'Administration est tenue de calculer le loyer à verser à Transports Canada à l'aide d'une formule qui rend compte des produits annuels de l'aéroport (voir la note 12).

Engagements d'exploitation

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 12,0 millions de dollars en 2017; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2016, le total de ces engagements se chiffrait à 21,4 millions de dollars (10,7 millions de dollars en 2015). Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 12,9 millions de dollars.

Éventualités

L'Administration est, de temps à autre, partie à des actions en justice, des réclamations et des litiges dans le cours normal de ses activités. L'Administration ne s'attend pas à ce que l'issue de ces poursuites ait une incidence défavorable importante sur sa situation financière ou ses résultats d'exploitation.

16 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Aucun événement donnant lieu à un ajustement ni aucun événement important ne donnant pas lieu à un ajustement ne se sont produits entre la date de clôture et le 22 février 2017, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.