



RAPPORT
Annuel
2022

International Airport
Authority



Administration de
l'aéroport international



International Airport
Authority
Ottawa

Administration de
l'aéroport international

YOW.CA



Table des matières

4

Lettre du président

8

Lettre du président et chef
de la direction

16

Initiatives stratégiques /
Projections sur cinq ans

22

Gouvernance d'entreprise,
responsabilité et transparence

30

Rapport de gestion 2022

40

Responsabilité de la direction
à l'égard des états financiers

42

Rapport de l'auditeur indépendant

48

Notes des états financiers



Code Cubitt
Président, Conseil d'administration

Lettre du président

Après près de trois ans de réunions virtuelles imposées par la pandémie, j'étais ravi de pouvoir reprendre les réunions autour de la table du Conseil d'administration, en 2022, avec les autres membres du Conseil de l'Administration et de l'équipe de la haute direction. Bien entendu, nous avons continué à aborder des questions cruciales par le biais d'un dialogue significatif, tout en travaillant séparément pendant la pandémie. Cependant, je suis fermement convaincu que les discussions face-à-face et les nuances de conversations informelles ajoutent à la compréhension collective du Conseil d'administration envers les questions et les projets, et nous permettent de plonger dans notre travail plus profondément que ne le permet un appel vidéo.

Cela dit, j'ai été particulièrement ravi que nous ayons également relancé notre séance de planification stratégique l'année dernière, au cours de laquelle nous avons progressé en ce qui concerne plusieurs questions importantes et opportunes qui changent la façon dont nous abordons nos activités. Plusieurs sujets se sont imposés et feront partie du plan stratégique et du plan d'action de l'Administration pour la période 2023-2027.

Le premier sujet concerne les rapports sur les indicateurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). En soi, les sujets sur les indicateurs ESG ne sont pas nouveaux pour l'Administration. Bien que nous n'ayons pas rendu compte publiquement de nos activités dans l'optique des indicateurs ESG, nous nous sommes concentrés à l'interne sur de nombreux domaines identifiés lors de l'exercice d'évaluation de l'importance relative des indicateurs ESG, que nous avons terminé depuis un certain temps, au début de 2023.

En fait, nos efforts en matière de gestion de l'environnement et de viabilité remontent à l'époque de la planification du projet de construction de l'aérogare, à la fin des années 1990. Le recyclage, le détournement des déchets et les économies d'énergie étaient les

priorités qui ont guidé la démolition et la construction. Ces activités se sont poursuivies au fil des ans et se reflètent dans nos réalisations dans le cadre du programme d'Accréditation du carbone de l'Airports Council International. Après avoir franchi les différents niveaux du programme sur une durée de plusieurs années, nous sommes heureux d'annoncer que l'Aéroport a obtenu la certification du niveau 3+ pour la neutralité carbone en 2022.

Les discussions sur les indicateurs ESG ont également porté sur la voie à suivre de YOW pour atteindre le niveau carboneutre. Le Conseil d'administration est convaincu qu'avec l'engagement de l'Administration envers le Défi carboneutre du gouvernement fédéral et grâce à des partenariats communautaires, comme celui que nous avons avec Hydro Ottawa, YOW élaborera un plan solide pour atteindre ses objectifs ambitieux et nécessaires. Mark discutera plus en détail des objectifs environnementaux dans la lettre du président et chef de la direction.

L'Administration a également démontré son engagement envers sa responsabilité sociale en améliorant continuellement ses installations afin d'offrir une expérience sans obstacle au public voyageur et aux touristes, en soutenant des projets et des causes de bienfaisance et en s'efforçant d'offrir un milieu de travail sécuritaire, inclusif et sain à tout son personnel. Désormais, nous rendrons compte de ces volets et d'autres volets connexes dans nos rapports annuels et nos rapports sur les indicateurs ESG.

Le deuxième sujet stratégique sur lequel nous nous sommes profondément engagés est la culture organisationnelle. Le Conseil d'administration est conscient que la pandémie a touché tous les aspects de l'entreprise, et en particulier notre équipe. Certains membres du personnel travaillaient à distance, tandis que d'autres devaient se présenter sur place. Cette réalité, associée aux changements apportés à l'environnement de travail pour assurer une distance physique et à d'autres mesures de santé publique, a affecté davantage l'équipe. Il nous est apparu essentiel de se concentrer sur la culture du milieu de travail dans le cadre de notre processus de reconstruction. Nous avons convenu que notre approche consisterait à aborder un volet connexe chaque année; le sujet de la sécurité est une priorité, et nous y exercerons un suivi cette année, ce dernier faisant partie intégrante de notre tableau de bord sur la culture.

Au fur et à mesure que l'équipe introduit d'autres initiatives liées à la culture, je suis les progrès avec intérêt.

Le troisième sujet dont nous avons discuté et que nous avons poursuivi avec vigueur est l'objet. La mission, la vision et les valeurs de l'Administration sont bien ancrées et nous ont bien servi pendant de nombreuses années. Mais nous voulions quelque chose de plus inspirant qui reflète nos idéaux en tant qu'organisation, qui

puisse responsabiliser notre personnel et retentir également à l'extérieur. Enfin, notre énoncé d'objet représente le principe directeur de notre culture d'entreprise.

Un groupe de travail composé de membres du Conseil d'administration et de la haute direction a collaboré avec un consultant expérimenté pour sonder les partenaires et les parties prenantes afin de connaître leur point de vue sur nos activités principales et notre rôle dans la collectivité. Enfin, nous avons sondé les membres de notre personnel et les avons invités à participer à des groupes de discussion pour contribuer au processus.

La contribution que nous avons reçue de toutes les sources a été inestimable et a fourni le matériel que nous avons façonné dans l'énoncé d'objet nouvellement adopté :

« En s'appuyant sur le travail d'équipe et la viabilité, YOW relie en toute sécurité les personnes, déplace les marchandises et crée une prospérité économique pour sa collectivité. »

C'est simple, cela va droit au but, inclut les mots-clés qui sont apparus à plusieurs reprises au cours de nos consultations et exprime clairement notre rôle dans la collectivité. Les étapes suivantes consistaient à présenter la énoncé d'objet à l'équipe ainsi qu'à nos parties prenantes, et à l'intégrer à l'ensemble de notre organisation et au tissu de notre culture. Je remercie sincèrement tous ceux et celles qui ont contribué à cet effort significatif et inspirant.

J'ai bien hâte de suivre ces initiatives et d'en faire rapport l'année prochaine.

Je suis fier de la participation du Conseil d'administration à ces projets et à bien d'autres. En raison de leur engagement et de leur précieuse contribution, il est difficile de dire au revoir à deux membres dont le mandat a pris fin en 2022. Scott Eaton et Jan Traversy ont rejoint le Conseil d'administration en 2013 en tant que membres hors cadres et ont atteint la durée maximale de leur mandat. Ils ont chacun présidé le Comité de vérification durant leur mandat et ont siégé au Comité des grandes infrastructures et de l'environnement. Scott a également travaillé au sein d'un comité ad hoc chargé d'examiner les modèles d'aéroport lorsque le gouvernement fédéral a envisagé de modifier la façon dont les aéroports sont

régis. J'ai apprécié les idées et l'expertise qu'ils ont apportées à la table du Conseil d'administration et leur dévouement au succès de l'Administration. Scott et Jan nous manqueront.

Leur départ et un poste vacant nous ont permis d'accueillir trois nouveaux membres : Bruce Lazenby, Marc Joyal et Deanna Monaghan, qui se joignent

Des représentants et représentantes de Canadian North accueillent ceux et celles à la recherche d'un emploi lors de la Foire d'emplois organisé par l'Administration de l'aéroport en août.



au Conseil d'administration en tant que membres hors cadres. Ces nouveaux membres apportent au Conseil des compétences ainsi que de l'expérience de travail et de vie considérables; ils contribuent déjà de manière significative au travail de leur comité. J'ai bien hâte de travailler plus étroitement avec tous les trois.

Comme vous le savez, l'industrie aéronautique a été soumise à un stress énorme au cours des trois dernières années, en raison de difficultés de dotation et d'autres enjeux liés à la pandémie. Les aéroports, par surcroît, ont subi certaines conséquences de ce stress. Bien qu'elle ait été probablement moins sévèrement touchée, l'Aéroport d'Ottawa a connu sa part de difficultés. Comme c'est souvent le cas, l'équipe a relevé le défi, a limité les conséquences et a fait de son mieux pour aider ses partenaires et ses locataires à relever les défis. Que ce soit en aidant les compagnies aériennes à gérer les problèmes de bagages ou en organisant une foire d'emplois pour faciliter le recrutement, nous sommes

fiers de leurs efforts. Au nom du Conseil d'administration, je remercie sincèrement tous les membres du personnel qui se sont surpassés pour que l'Aéroport continue d'être sûr et sécuritaire pour le public voyageur, les touristes et le personnel en entier.

L'avenir est prometteur puisque nous espérons que de nombreuses réussites de 2022 puissent fructifier davantage en 2023. Par exemple, les hangars de Porter s'érigent présentement et deviendront le siège des opérations d'entretien des nouveaux jets Embraer E195-E2 de la compagnie aérienne. En tant que plaque tournante de leur réseau en pleine évolution, nous avons la possibilité d'ajouter de nouvelles liaisons sans escale au départ de YOW, ce que la collectivité ne manquera pas de saluer.

Un autre exemple est la récente nouvelle au sujet du retour d'une liaison transatlantique sans escale à YOW. Air France a ajouté une liaison à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à partir de juin, ce qui a suscité beaucoup d'enthousiasme et d'anticipation dans la région d'Ottawa-Gatineau. Nous sommes convaincus que la collectivité soutiendra ce vol en ajoutant Paris et les nombreuses autres destinations à ses plans de voyage cette année.

J'adresse mes remerciements et mes félicitations à Mark et son équipe pour leurs efforts en vue de concrétiser des projets comme celui de Porter et d'autres. Merci à notre collectivité et à nos nombreux intervenants et partenaires pour le soutien que vous démontrez chaque fois que vous achetez un billet d'avion sur lequel on y indique YOW. Nous continuerons à faire de notre mieux pour vous offrir la meilleure expérience de voyage possible à l'Aéroport international d'Ottawa.

Merci,

Code Cubitt
Président, Conseil d'administration



Mark Laroche
Président et chef de la direction



Lettre du président et chef de la direction

Le thème de la relance était à nouveau d'actualité en 2022. Du nombre de passagers aux recettes, des projets d'investissement à la rétention et au recrutement de talents, YOW a poursuivi son chemin vers la viabilité financière tout en préparant le terrain pour la croissance en 2023 afin d'atteindre son état prépandémique le plus rapidement possible.

Nous avons commencé l'année avec des projections prudentes et l'espoir d'un ciel dégagé, sans nouvelles turbulences liées à la pandémie de COVID-19. Malheureusement, les variants ont affecté ce qui devait être une bonne saison de voyages des Fêtes. De plus, les conditions météorologiques hivernales rigoureuses ont mis à l'épreuve de nombreux plans de voyage à la fin de 2022. Nous avons terminé l'année avec 2 992 334 passagers, soit 155 % de plus que nos prévisions de 2 300 000. Nous avons bien progressé en atteignant 60 % du nombre pré-pandémique de YOW, soit environ 5 millions de passagers, compte tenu du fait que les dernières restrictions de voyage n'ont été levées qu'en octobre.

Des trois millions de passagers, 2 708 990 ont effectué un vol domestique, 190 335 ont effectué un vol transfrontalier et 93 000 ont effectué un vol international. En tant que capitale nationale, le trafic aérien canadien demeure notre point fort; les États-Unis se sont considérablement améliorés et ce n'est que maintenant que le trafic aérien international commence à réapparaître.

Ces accroissements sont attribuables à un regain d'appétit pour les voyages et à l'expansion de la carte d'itinéraires de YOW. Nous n'avons pas encore atteint notre nombre de destinations sans escale pré-pandémique, mais notre offre de vols nolisés d'hiver a été solide et notre liaison vers les États-Unis est en train de se rétablir. Les facteurs géographiques demeurent notre talon d'Achille, car nous sommes situés entre deux principaux aéroports-pivots du Canada, soit

Montréal-Trudeau et Toronto-Pearson. Notre équipe continue de présenter des données aux planificateurs de réseaux des compagnies aériennes pour démontrer de quelle façon des liaisons importantes comme YOW-Transatlantique peuvent s'insérer dans leurs horaires. Nos lignes aériennes principales canadiennes ont dû faire face à d'importants défis en raison de la pandémie, toutefois ils sont en cours de rétablir leurs plaques tournantes. Ce rétablissement se traduit par un plus grand nombre de passagers en correspondance via leurs aéroports-pivots, au lieu de rétablir complètement le service sans escale de YOW tel qu'il était en 2019. Nous poursuivrons nos efforts, mais ultimement, c'est aux compagnies aériennes de décider où elles déploient leurs avions.

Je vous en dirai plus vers la fin de cette lettre, mais nos efforts ont porté fruit à l'extérieur du Canada avec la récente annonce d'Air France concernant une nouvelle liaison sans escale vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Air France n'a jamais desservi YOW, c'est donc une excellente nouvelle!

Vous en apprendrez également davantage sur la compagnie aérienne Porter et son expansion à YOW. Permettez-moi de mentionner brièvement qu'elle a commencé à recevoir sa nouvelle flotte de jets Embraer E195-E2. Ceux-ci joindront leur flotte de turbopropulseurs de Havilland Dash 8 récemment remis à neuf, qui constituent leur marque de fabrique

Le réseau domestique de YOW se remet de la pandémie, le service transfrontalier se développe et nous avons eu une solide offre de destinations soleil pendant l'hiver 2022-2023.



depuis 2006, année de leur lancement. Porter a annoncé plusieurs nouvelles liaisons sur les deux types d'appareils, et nous avons été heureux d'être la première liaison inaugurale lors du lancement du service de transport aérien en partance de Toronto-Pearson.

En plus des passagers, la circulation des marchandises par voie aérienne est une autre de nos mesures clés. Canadian North est impliqué dans les deux cas. La compagnie aérienne, dont le siège social est à Ottawa, dessert l'est de l'Arctique canadien à partir de YOW, avec des vols quotidiens vers Iqaluit. Cette opération aérienne contribue aux plus de 30 000 tonnes métriques de fret qui transitent par l'aéroport chaque année.

Le nombre encourageant de passagers a eu un impact positif sur nos résultats financiers pour 2022. Les recettes de 2022 se sont élevées à 111,8 millions de dollars, soit 97 % de plus qu'en 2021. Tous les secteurs de revenus, à l'exception des locations de terrains et d'espaces, ont bénéficié de répercussions positives liées à l'augmentation du nombre de passagers. Nous avons terminé l'année en générant un bénéfice avant dépréciation de 25,7 millions de dollars, contre une perte de 5,4 millions de dollars en 2021. Après amortissement, une perte nette de 4,8 millions de dollars a été enregistrée par rapport à une perte de 36,7 millions de dollars en 2021. Nous avons continué à tirer parti de la solidité de notre bilan et de la capacité de nos facilités de crédit au cours de l'année et nous avons continué à respecter toutes les obligations réglementaires, opérationnelles et engendrées par la dette.

Une partie du mandat de l'aéroport consiste à développer les terrains de l'aéroport pour soutenir l'aviation dans l'intérêt du développement économique. Le soutien du gouvernement aux initiatives de développement n'a jamais été aussi crucial qu'en cette période de relance postpandémique. La Ville d'Ottawa a reconnu ce besoin lorsque j'ai expliqué la situation financière de l'aéroport à la fin de 2021, lors d'une table ronde sur le développement économique. Le personnel de la Ville a pris des mesures et a créé le Programme d'investissement communautaire (PIC) de YOW qui a été approuvé par son Conseil en juillet dernier.

Le PIC de YOW proposé est autofinancé par des incitatifs sous la forme d'une subvention proportionnelle à la hausse des impôts fonciers basée sur l'augmentation de l'impôt foncier municipal résultant de l'augmentation de l'évaluation foncière attribuable à un projet admissible.

Le nouveau Plan officiel de la Ville reconnaît l'importance de l'aéroport en tant que moteur vital de l'activité économique qui contribue de manière appréciable à la croissance économique et à la prospérité futures. Le Plan le confirme en désignant l'aéroport comme un district économique spécial.

Les revenus de sources non aéronautiques jouent un rôle essentiel dans notre situation financière. Il s'agit notamment de la publicité à l'intérieur de l'aérogare, de la vente au détail, de la restauration, de la location de véhicules, des stationnements, de l'aménagement foncier et d'autres sources.

En 2019, notre Programme d'amélioration de l'aérogare YOW+ comprenait quatre piliers, notamment : le déménagement de la zone de contrôle préembarquement des vols domestiques de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une refonte du programme des concessions, la station de l'aérogare du train léger sur rail (TLR), et l'hôtel de l'aéroport. Le déménagement de l'ACSTA s'étant terminé en 2020, nous avons continué à réaliser des progrès notables dans les trois autres piliers.

Sur le plan commercial, le concessionnaire principal de la vente au détail Paradies Lagardère a ouvert les boutiques No Boundaries et iStore le 7 octobre 2022, dans l'espace que nous appelons notre Aire centrale, où le nouvel accès depuis le contrôle de sûreté débouche sur l'aire des portes d'embarquement. Ces deux magnifiques boutiques se joignent à la Maison de la Presse et les Écluses, qui ont ouvert en 2021.

La construction du Canal Market Hall de l'Aire centrale a débuté fin octobre et son achèvement est prévu à l'été 2023. Le hall abritera Big Rig, un restaurant avec service aux tables, une aire de restauration, Bridgehead Coffee et une zone de places assises pour la clientèle.

Nous avons terminé 95 % des travaux liés à la construction de la station de l'aérogare du TLR et il ne reste plus que les travaux de revêtement à exécuter; des problèmes de chaîne d'approvisionnement ont retardé la livraison de certains matériaux nécessaires. La Ville d'Ottawa et ses

Le président et chef de la direction Mark Laroche était accompagné du député David McGuinty, du maire Jim Watson, et, du président et chef de la direction, Michael Deluce, et du président exécutif du Conseil d'administration, Robert Deluce, de Porter Airlines, pour annoncer l'investissement de la ligne aérienne pour la construction d'un hangar d'entretien à YOW.



entrepreneurs ont commencé à installer de l'équipement et des sièges dans le hall de la station et prévoient que le corridor nord-sud et la liaison aéroportuaire de 155 millions de dollars seront prêts à entrer en service plus tard cette année. Nous avons hâte que le projet soit terminé et que nos passagers disposent d'une autre option de transport pour se rendre au centre-ville et partout en ville.

Nous continuons à travailler avec Germain Hôtels pour faire avancer le projet de l'hôtel Alt de l'Aéroport d'Ottawa. Les hôteliers ont été durement touchés pendant la pandémie, et nous comptons sur le PIC de YOW créé par

la Ville pour aider la capacité financière du groupe à confirmer la construction. Nous restons optimistes quant au début de la construction en 2023 si le PIC est approuvé par la Ville au printemps 2023.

Tout au long de l'automne et au début de l'hiver, l'équipe du Service à la clientèle pour le transport et le stationnement de l'Administration s'est affairée à examiner les soumissions pour un nouveau contrat de gestion du stationnement afin de remplacer la dernière version, qui venait à échéance le 31 janvier 2023. Fin décembre, nous avons annoncé qu'Impark, le titulaire du contrat précédent, avait remporté le nouveau contrat de trois ans.

Nous nous sommes aussi affairés à des travaux sur les infrastructures côté piste, en commençant par la réfection des voies de circulation A, M, AA, BB et CC. Nous sommes reconnaissants du soutien financier du gouvernement fédéral de 3,9 millions de dollars sur les 8 millions de dollars du coût total du projet, par le biais du Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

L'aide fédérale a dégagé un fonds de dépenses en immobilisations pour la construction de la voie de circulation Romeo dans le champ nord, que nous avons commencée et terminée au cours de l'année. Ce projet de 15 millions de



Air France prévoit commencer à offrir une liaison sans escale entre YOW et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG) en juin 2023.

En mai, les vents de 120 km/h du derecho ont endommagé de nombreux bâtiments et infrastructures, ainsi que plusieurs arbres sur la propriété de l'aéroport et aux alentours de celle-ci.



dollars représente la première expansion côté piste de l'infrastructure des pistes et voies de circulation de l'histoire de l'Administration. Il répondra aux besoins du gouvernement fédéral et ouvrira d'autres possibilités de développement liées à l'aviation commerciale.

Nous avons été ravis de réunir la collectivité desservie par l'Aéroport et les parties prenantes en novembre pour entendre parler de la première opportunité de ce genre. Nos camarades de la compagnie aérienne Porter ont annoncé leur projet d'aménagement de hangars, point culminant de plusieurs années de travail pour attirer davantage d'opérations de la compagnie aérienne à YOW. Une fois la construction terminée, les deux hangars qui mesureront plus de 150 000 pieds carrés, serviront de base d'entretien principale pour les nouveaux jets Embraer E195-E2 et de base secondaire pour les aéronefs De Havilland Dash 8-400 existants. La première phase du projet s'achèvera au premier trimestre 2024, la deuxième phase étant prévue quelques mois plus tard.

C'est une excellente nouvelle pour notre collectivité pour plusieurs raisons. Du point de vue du développement économique, Porter ajoutera à son répertoire 200 membres d'équipe qui viennent de la région. Il s'agira notamment d'ingénieurs d'entretien d'aéronefs, de techniciens, de commis d'entrepôt et de personnel de soutien administratif hautement qualifiés. En outre, 150 emplois locaux dans le secteur de la construction viendront appuyer le projet. En termes de

service aérien, Porter a depuis annoncé une nouvelle liaison sans escale pour les deux types d'aéronefs et nous attendons avec impatience les annonces futures, car sa feuille de route s'agrandit avec l'introduction de chaque nouveau jet au sein de sa flotte.

Nous n'avons pas chômé non plus sur le plan environnemental. L'Administration est fière de s'être jointe au Défi carboneutre d'Environnement et Changement climatique Canada en tant que l'un des 12 membres fondateurs. Le Défi rassemble des organisations de tout le pays et de divers secteurs pour élaborer des plans détaillés visant à décarboner les opérations d'ici 2050. L'Administration s'est engagée à atteindre un objectif encore plus ambitieux, soit décarboner ses activités directes d'ici 2040.

Nous nous sommes associés à Hydro Ottawa pour explorer les possibilités de rendre électriques nos véhicules ainsi que notre équipement lourd et, éventuellement, de produire de l'énergie solaire sur notre propriété. Ces projets ambitieux nécessiteront un engagement financier important. Nous nous adresserons à tous les paliers de gouvernement pour obtenir un soutien financier afin d'atténuer l'impact sur le coût des vols pour notre public voyageur au fur et à mesure que nous décarbonerons les opérations de YOW.

La décarbonation de nos opérations nécessitera également le soutien de nos partenaires du campus. À cette fin, nous avons commencé à travailler avec les compagnies aériennes pour rendre électrique le matériel du service d'escale en utilisant des bornes de recharge de pointe, par exemple. Nous invitons l'ensemble de la communauté aéroportuaire à se joindre à notre quête de carboneutre.

La sûreté et la sécurité restent notre priorité. La sécurité de l'Aéroport est maintenue grâce au soutien de plusieurs tiers. Nous avons eu le plaisir de signer un nouveau contrat de cinq ans pour le service policier de l'aéroport avec notre partenaire de longue date, le Service de police d'Ottawa. Le deuxième contrat concerne un fournisseur de service de sécurité tiers. L'accord précédent, qui devait venir à échéance au début de 2023, sera repris par Allied Universal Security, un vétéran de l'industrie, et son contrat de trois ans débutera en mars 2023. Nous travaillons en étroite collaboration avec les entreprises concernées pour assurer une transition sans heurts.

Les capacités d'intervention d'urgence de YOW ont été testées à de multiples reprises en 2022; certaines de manière spontanée, d'autres de manière planifiée.

Un derecho n'est pas un terme familier pour la plupart des gens. Pourtant, le 21 mai, Ottawa-Gatineau en a connu une version sévère avec un complexe d'orages se déplaçant rapidement et accompagné de vents violents rectilignes qui ont causé une destruction massive. Bien que la tempête ait été brève, sans impact significatif sur les vols, presque toutes les



Nous nous engageons à déterminer, prévenir et supprimer les obstacles à l'accessibilité. De plus, nous travaillons avec nos partenaires aéroportuaires pour offrir au public voyageur la meilleure expérience possible du de la bordure à la cabine.



structures de la propriété ont subi des dommages, et certaines sont encore en réparation. La perte d'arbres a également été importante. Bien que l'événement se soit produit le samedi d'une longue fin de semaine, des membres du personnel au sein de l'organisation se sont présentés en personne lorsque c'était possible, ou sinon, virtuellement, pour nous aider à faire face à la tempête. J'ai été reconnaissant de l'attention et du souci envers notre public voyageur dont ont fait preuve tous ceux et celles qui sont intervenus pour aider.

En ce qui concerne les événements prévus, l'Administration a mené son exercice de sécurité réglementaire semestrielle le 16 novembre. Le scénario impliquait une incursion au niveau sécurité côté piste, qui nécessitait une intervention du Centre de coordination des opérations aéroportuaires, la section policière de l'Aéroport, de l'Escouade canine de l'Aéroport et de plusieurs autres ressources d'intervention d'urgence. L'exercice a démontré avec succès la capacité de l'organisation à répondre rapidement et efficacement à un tel incident, mais il nous a également permis de tirer des leçons importantes qui font partie de notre apprentissage continu.

Nous avons testé le Plan de continuité des activités (PCA) de l'Administration le 28 septembre lors d'un exercice de simulation d'une journée. Une trentaine de membres du personnel se sont joints à moi dans le cadre d'un scénario impliquant une attaque informatique dévastatrice qui avait affecté plusieurs services de base en matière de technologies de l'information. Bien que l'exercice ait atteint ses objectifs, il y a eu

plusieurs points à retenir pour le suivi, et nous planifions un deuxième exercice pour 2023 afin d'accroître la sensibilisation au PCA au sein de l'organisation.

Après une pause de deux ans liée à la pandémie, les équipes du Service des incendies de l'Aéroport sont retournées avec enthousiasme au centre de formation des pompiers de l'établissement Dallas-Fort Worth afin de suivre une formation obligatoire pour renouveler leur certification en condition réelle d'incendie et dans le but d'affiner leurs compétences en plus de s'armer des toutes dernières techniques d'extinction d'incendies. Plus près de chez elles, les équipes ont testé leurs capacités d'intervention lors de fréquentes pratiques ajoutées à leur régime de formation continue.

Le derecho mentionné précédemment a également mis à l'épreuve notre résilience en matière de technologies de l'information (TI). L'équipe des TI a lancé en 2022 un programme de modernisation axé sur la sécurité, la cyberrésilience et la disponibilité de tous les systèmes clés de gestion. Grâce à l'engagement de l'équipe envers ses programmes, je suis heureux de dire que nous n'avons subi aucun impact sur les systèmes clés lors des tempêtes de cette année. Bravo!

Rien de tout cela ne serait possible sans le personnel le plus compétent et le plus dévoué de l'entreprise et sans une équipe de ressources humaines (RH) assidue qui le recrute.

La relance a occupé les RH plus que d'habitude, en recrutant des gens dans des dizaines de postes à tous les niveaux et dans tous les services de l'entreprise. En outre, plusieurs projets se sont superposés aux activités quotidiennes des RH. Il s'agissait notamment de concevoir et de mettre en œuvre un nouveau Système d'information sur les ressources humaines complet et de mener à bien la négociation de la nouvelle convention collective avec notre principale organisation syndicale, l'Alliance de la fonction publique du Canada, à l'échéance du contrat précédent en juin dernier.

Les RH ont également repris un programme de formation ambitieux, conformément à un engagement envers l'accessibilité ainsi que la diversité, l'équité, et l'inclusion (ADE&I) sur le lieu de travail. Les RH ont lancé la première phase de la formation sur l'ADE&I à tout le personnel, y compris la formation sur l'obligation d'accommodement pour tous les gestionnaires et la formation sur la diversité et l'inclusion pour tout le personnel.

Après deux ans de télétravail pour environ 30 % de notre personnel, nous avons accueilli toute l'équipe qui fut de retour sur place en mars dernier, de concert avec le lancement d'une politique à l'essai pour fin de travail en mode hybride. Cette politique, prévoyant un minimum de trois jours sur le lieu de travail et un maximum de deux jours à distance par semaine pour les postes se prêtant au travail hybride, fonctionne bien. Nous continuerons à l'évaluer et à l'adapter si nécessaire pour



L'Ouverture de iStore et de No Boundaries en octobre 2022 a finalisé nos plans actuels sur le commerce de détail pour l'Aire centrale.

garantir des opérations efficaces et axées sur la clientèle, tout en préservant la santé et la sécurité de l'ensemble du personnel sur le lieu de travail.

Le rapport inaugural sur les indicateurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), mentionné par le président du Conseil, comprendra de nombreux thèmes que j'ai abordés, mais de manière plus détaillée. Des thèmes tels que l'ADE&I, l'environnement ainsi que la santé et le bien-être du personnel. Nous prévoyons intégrer à l'avenir le rapport annuel au rapport sur les indicateurs ESG. Entretemps, nous allons rendre compte des deux rapports séparément, au fur et à mesure que nous fixerons nos objectifs et nos indicateurs clés de performance pour les thèmes ESG essentiels.

Quant à 2023, ce sera toute une année au cours de laquelle nous mettrons à profit le succès de 2022, en commençant par d'autres bonnes nouvelles de Porter. Le 1^{er} février, nous avons accueilli le premier vol commercial d'un de ses Embraer E195-E2 en provenance de l'aéroport Pearson de Toronto. Nous sommes très enthousiastes quant aux possibilités que ce type de jet apportera à YOW, avec ses capacités de voler à grande distance et sans escale vers presque n'importe où en Amérique du Nord et dans les Caraïbes. Nous suivrons de près l'annonce de ses itinéraires.

Le programme de modernisation des TI se poursuit en 2023, en mettant l'accent sur les systèmes clés de gestion, la cybersécurité et la garantie d'une expérience d'utilisateur et d'utilisatrice positive pour tout le public voyageur, les membres du personnel et les parties prenantes.

Cette pratique sera particulièrement importante dans la mesure où nos parties prenantes continuent à transférer leurs opérations vers des plateformes numériques et à développer des services existants nécessitant le soutien de l'Administration.

Côté piste, nous reconstruisons la voie de circulation E et plusieurs sections de l'aire de trafic dans le cadre d'un programme d'immobilisations de 6 millions de dollars.

Enfin, nous ferons avancer de manière dynamique nos projets environnementaux et nos engagements ESG.

Je suis d'avis que nous avons pris des mesures audacieuses au cours de la dernière année dans notre quête agressive de la viabilité financière, ce que nous n'aurions pas pu faire sans le soutien du Conseil d'administration. Ses membres participent à des discussions animées, font confiance à notre diligence raisonnable et nous tiennent responsables de nos engagements et de nos décisions. Je ne les remercierai jamais assez pour leur confiance et leur soutien. Ils représentent bien notre collectivité entière et ses organismes communautaires.

Notre équipe est toujours prête à concrétiser les idées lorsqu'elle prend des mesures audacieuses. J'ai eu le plaisir de rencontrer presque tous les membres du personnel lors d'une série de réunions publiques au début de l'année. Ils m'impressionnent tous les jours, mais j'ai été particulièrement ravi de leurs questions réfléchies et de leur intérêt évident pour l'aéroport et la collectivité que nous desservons. Ils sont les meilleurs, et je suis reconnaissant que les RH continuent à rechercher des individus talentueux pour assurer un bon soutien à nos équipes.

Plus de 1 000 personnes faisant partie de la clientèle de l'Aéroport et des membres de la collectivité nous ont fait part de leurs questions, suggestions et commentaires constructifs au cours de l'année. Ces contributions nous permettent d'apporter les changements qui sont importants pour notre clientèle et de résoudre les questions et autres éléments qui ne fonctionnent peut-être pas aussi bien que prévu. En fin de compte, cela nous rend meilleurs et peut améliorer le processus de gestion des voyages pour tout le monde. Je vous encourage à continuer à nous contacter, et nous ferons notre possible pour vous répondre du mieux que nous pourrons.

Si la relance a défini 2022, je crois que le partenariat est la meilleure catégorie pour 2023. Porter, Germain Hôtels, Air France et SSP Canada, entre autres,

Les hangars de Porter Airlines, conçus et construits dans un souci de durabilité, serviront de base primaire pour la maintenance de la flotte d'avions à réaction Embraer E195-E2 du transporteur et de base secondaire pour sa flotte de Dash-8.



investissent à YOW et contribuent à la prospérité économique de notre région. Nos partenaires du tourisme et du développement économique à Ottawa-Gatineau ont continué à soutenir nos initiatives et à faire pression sur les divers paliers de gouvernement en notre nom. Et nos partenaires de longue date à travers le campus continuent de contribuer à faire de YOW un établissement sûr, sécuritaire et axé sur sa clientèle.

Comme l'a dit le président du Conseil, l'avenir est radieux à YOW. J'espère que vous suivrez nos progrès et que vous continuerez à nous encourager alors que nous dépassons notre succès pré-pandémique et que nous rendons la collectivité fière.

Je voudrais terminer en vous donnant plus de détails sur Air France et en vous adressant une requête. Le 2 février, Air France a annoncé qu'elle ajoutait une liaison YOW-Paris-Charles de Gaulle (CDG) cinq fois par semaine à partir du 27 juin. La collectivité s'est montrée très enthousiaste quant au rétablissement d'une liaison sans escale vers l'Europe. Nous sommes ravis qu'Air France ait reconnu les possibilités offertes par Ottawa-Gatineau et ait répondu à l'appel. En tant qu'une super plaque tournante, CDG offre un accès facile au reste du monde. Nous remercions Tourisme Ottawa, Tourisme Outaouais et Destination Canada pour leur soutien dans l'obtention de cette liaison qui change la donne.

Comme je l'ai dit à maintes reprises, le service aérien est une proposition « à utiliser ou à perdre ». Il appartient maintenant à la collectivité de faire savoir à Air France que sa décision était la bonne en soutenant la liaison et en nous aidant à tirer parti de ce succès pour l'avenir. Faisons-le, Ottawa-Gatineau!

Merci,

A handwritten signature in orange ink, appearing to read "Mark Laroche". The signature is fluid and stylized, with a long horizontal stroke extending to the right.

Mark Laroche
Président et chef de la direction



La construction de la voie de circulation Romeo dans le champ nord permettra d'accueillir le projet de hangar de Porter Airlines et offrira la possibilité d'une expansion future de nos activités commerciales.

Initiatives stratégiques / Projections sur cinq ans

Les priorités et les plans de l'Administration sont liés au Plan stratégique, qui est élaboré en collaboration avec le Conseil d'administration. Les paragraphes suivants présentent les initiatives de chaque orientation stratégique pour la période 2021-2025, de plus que les résultats réels par rapport au Plan d'affaires pour 2022 :



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 du Canada

- » 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 de sécurité aéroportuaires;
- » 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.

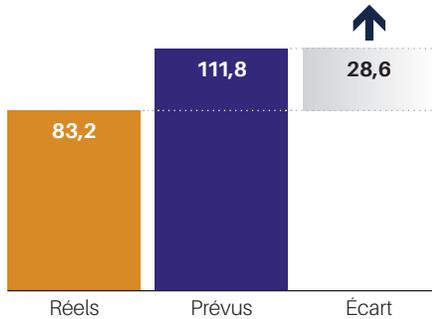
Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations

- » 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.



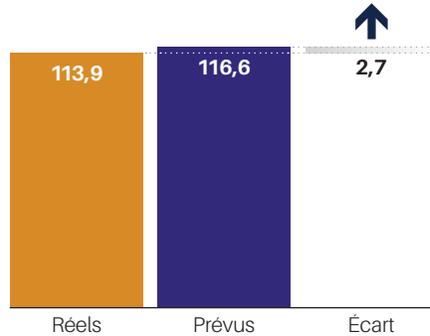
Résultats réels de 2022 c. Plan d'affaires (en millions de dollars canadiens)

Produits



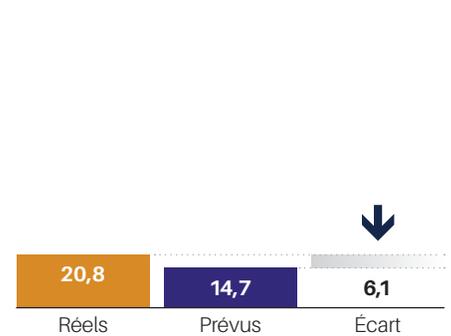
Le Plan pour 2022 comprenait une modélisation des graves répercussions attendues d'Omicron au début de 2022. Bien que le nombre de passagers ait été plus élevé que prévu dans le Plan, l'Administration a terminé l'année 2022 avec 2,9 millions de passagers, ce qui représente 59 % du nombre de passagers en 2019.

Charges



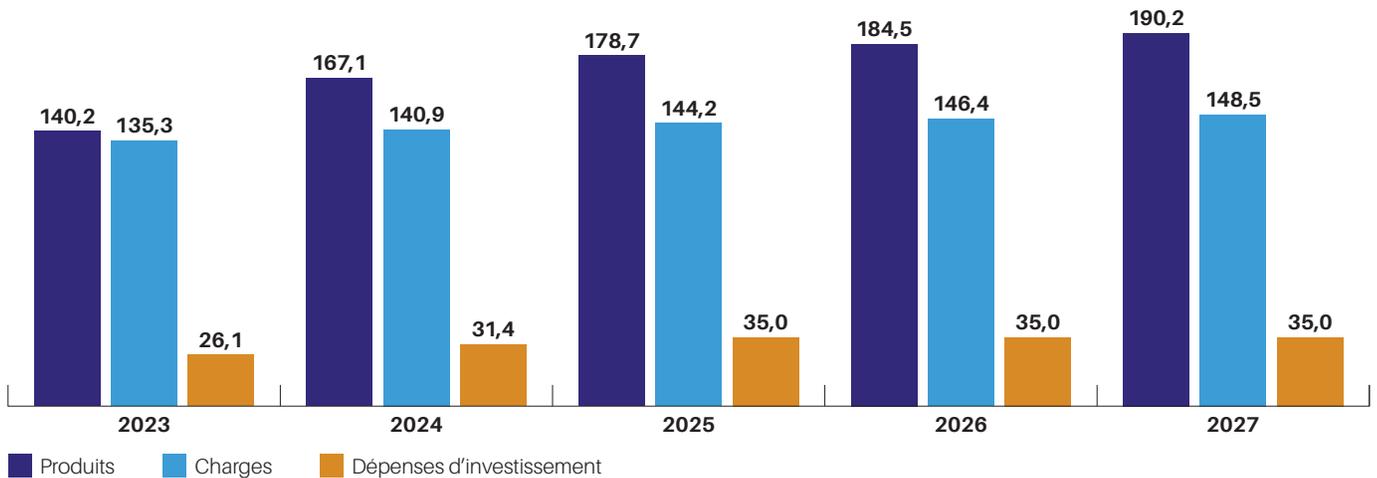
Les dépenses opérationnelles ont été conformes au Plan, mais le coût du loyer foncier du gouvernement du Canada a été plus élevé que prévu en raison des produits excédentaires.

Dépenses d'investissement



L'Administration a connu une combinaison de courts délais et de dépenses de projets prévues en 2023 reportées, tout en enregistrant des dépenses d'investissement plus faibles que prévu pour les projets.

Projections financières 2023-2027 (en millions de dollars canadiens)



Bilan des retombées sur la région d'Ottawa

(en millions de dollars canadiens)

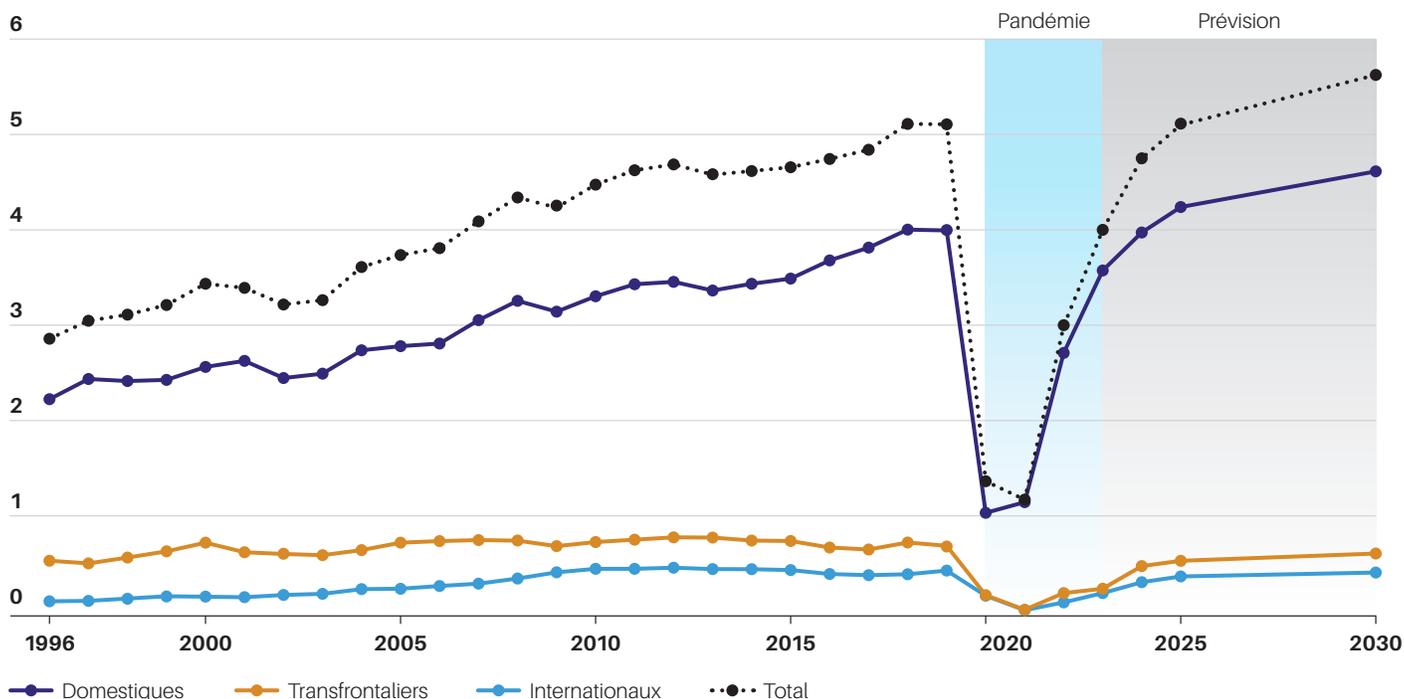
ANS	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Salaires	24,4	24,9	23,7	21,8	23,9	118,7
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,2	5,5	5,5	1,5	1,3	19,0
Frais d'exploitation	38,0	40,0	24,0	22,0	31,6	155,6
Dépenses en immobilisations	37,0	36,3	16,8	9,8	14,7	114,6
<i>Total</i>	104,6	106,7	70,0	55,1	71,5	407,9

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux et excluent la Subvention salariale d'urgence du Canada (SUCC).

Paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) – payés à la Ville d'Ottawa. Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, le PERI, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

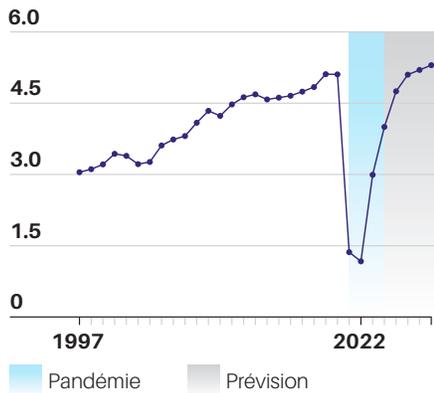
Croissance du volume de passagers par secteur (millions de personnes / données ci-dessous)



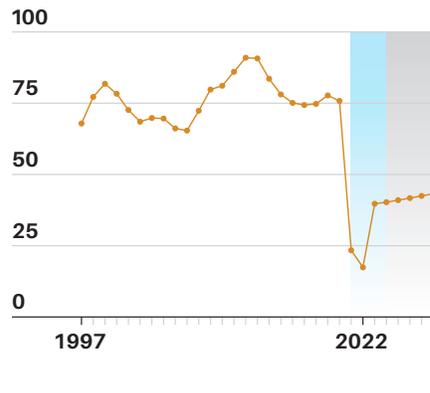
Ans	DOMESTIQUES		TRANSFRONTALIERS		INTERNATIONAUX		TOTAL	
		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %
ACTUEL	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838
	1997	2 435 534	9,5	502 072	(5,2)	108 762	4,3	3 046 368
	1998	2 414 355	(0,9)	563 085	12,2	133 108	22,4	3 110 548
	1999	2 426 288	0,5	628 203	11,6	157 116	18,0	3 211 607
	2000	2 562 282	5,6	719 200	14,5	152 863	(2,7)	3 434 345
	2001	2 625 630	2,5	618 694	(14,0)	146 971	(3,9)	3 391 295
	2002	2 445 770	(6,9)	600 365	(3,0)	170 751	16,2	3 216 886
	2003	2 491 691	1,9	588 088	(2,0)	182 566	6,9	3 262 345
	2004	2 736 779	9,8	641 157	9,0	231 949	27,0	3 609 885
	2005	2 779 895	1,6	719 150	12,2	236 388	1,9	3 735 433
	2006	2 807 377	1,0	735 753	2,3	264 626	12,0	3 807 756
	2007	3 052 813	8,7	746 435	1,5	289 280	9,3	4 088 528
	2008	3 255 540	6,6	740 369	(0,8)	343 315	18,7	4 339 224
	2009	3 141 812	(3,5)	682 822	(7,8)	408 196	18,9	4 232 830
	2010	3 303 170	5,1	725 781	6,3	444 943	9,0	4 473 894
	2011	3 429 310	3,8	750 486	3,4	444 830	0,0	4 624 626
	2012	3 454 387	0,7	775 040	3,3	456 529	2,6	4 685 956
	2013	3 363 685	(2,6)	772 678	(0,3)	442 228	(3,1)	4 578 591
	2014	3 434 209	2,1	741 285	(4,1)	440 954	(0,3)	4 616 448
	2015	3 488 629	1,6	735 755	(0,7)	431 976	(2,0)	4 656 360
	2016	3 679 232	5,5	673 434	(8,5)	390 425	(9,6)	4 743 091
	2017	3 813 672	3,6	647 574	(3,8)	378 431	(3,1)	4 839 677
2018	4 002 209	4,9	720 770	11,3	387 822	2,5	5 110 801	
2019	3 993 553	(0,22)	686 297	(4,78)	426 637	10,01	5 106 487	
2020	1 032 037	(74,2)	163 093	(76,2)	168 382	(60,5)	1 363 512	
2021	1 143 950	10,8	11 242	(93,1)	15 597	(90,7)	1 170 789	
2022	2 708 999	136,8	190 335	1593,1	93 000	496,3	2 992 334	
PRÉVISION	2023	3 573 732	31,9	236 282	24,1	189 986	104,3	4 000 000
	2024	3 971 811	11,1	473 536	100,4	304 654	60,4	4 750 000
	2025	4 205 972	5,9	528 964	11,7	365 064	19,8	5 100 000
	2030	4 613 144	2,0	605 257	2,0	405 999	2,0	5 624 400

Chiffres clés (données ci-dessous)

Passagers (des millions de personnes)

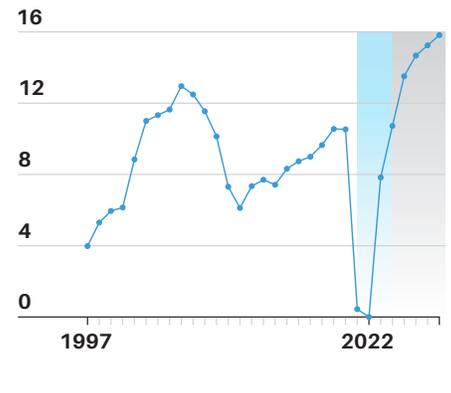


Mouvements d'aéronefs commerciaux (milliers)



Loyer versé à Transports Canada

(en millions de dollars canadiens)



	Ans	PASSAGERS		MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX		LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA	
		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX \$	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	(4,3)	6 145 000	3,3
	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	10,3	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
	2017	4 839 677	2,0	74 755	0,6	9 626 000	7,0
	2018	5 110 801	5,6	77 728	4,0	10 553 000	9,63
2019	5 106 487	(0,08)	75 799	(2,48)	10 530 000	(0,22)	
2020	1 363 512	(73,3)	23 388	(69,1)	439 000	(95,8)	
2021	1 170 789	(14,1)	17 397	(25,6)	—	(100,0)	
2022	2 992 334	155,6	39 716	128,3	7 832 000	100,0	
PRÉVISION	2023	4 000 000	33,7	40 254	1,4	10 724 000	36,9
	2024	4 750 000	18,8	40 973	1,8	13 512 000	26,0
	2025	5 100 000	7,4	41 708	1,8	14 674 000	8,6
	2026	5 200 000	2,0	42 460	1,8	15 246 000	3,9
	2027	5 300 000	1,9	43 228	1,8	15 819 000	3,8

Notes :

Valeur comptable nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions de dollars

Loyer total prévu pour 1997-2027 : 278,1 millions de dollars

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

Aux fins de la planification financière, l'Administration fournit des prévisions sur une base plus prudente.

Revue des cinq dernières années (en millions de dollars canadiens)

ANS	2018	2019	2020	2021	2022
Produits	138 060	138 062	48 584	56 638	111 795
Expenses before depreciation	99 751	101 838	68 110	62 029	86 123
Earnings (loss) before depreciation	38 309	36 224	(19 526)	(5 391)	25 672
Capital expenditures	37 027	36 300	16 853	9 799	14 728
Produits des FAA	54 215	53 988	14 649	19 343	50 265

Vols aux départs moyens sans escales (en période de pointe)

Year	PAR JOUR		PAR SEMAINE
	DOMESTIQUES	TRANSFRONTALIERS	INTERNATIONAUX
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
2017	82	19	23
2018	85	20	20
2019	83	19	22
2020	27	4	11
2021	34	2	2
2022	61	5	10

Origine et destination
97 % du trafic (estimé)





L'Administration de l'aéroport entretient les carrousels à bagages, mais chaque compagnie aérienne est responsable de la gestion des bagages de son public voyageur.



Gouvernance d'entreprise, responsabilité et transparence

La mission de l'Administration est d'être un chef de fil en matière d'offre de services de transport aérien de qualité, sûrs, sécuritaires, durables et abordables à la clientèle de l'aéroport ainsi qu'à la collectivité, en plus d'être un moteur de croissance économique au sein de la région de la capitale du Canada.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption de la Politique nationale des aéroports en 1994 a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour par l'entremise de Conseils d'administration (Conseils) nommés par la collectivité qui a été chargée de surveiller la gestion de leur établissement local.

Le Conseil de l'Administration suit les lignes directrices suivantes qui font partie des statuts de l'Administration :

- » Le Conseil doit être composé de professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, la collectivité et les associations d'entreprises;
- » Les membres du Conseil ne doivent pas être des élus ou du personnel gouvernemental;
- » Chaque membre du Conseil a une obligation fiduciaire envers l'Administration;
- » Le Conseil doit se réunir 8 à 10 fois au cours de l'année;
- » Le Conseil doit considérer avoir pour principale responsabilité de surveiller la conduite des activités de l'entreprise ainsi que de superviser la gestion afin d'atteindre les objectifs et les stratégies à long terme;
- » Le Conseil doit respecter les règles régissant les conflits d'intérêts, adhérer au Code de conduite des affaires de l'Administration et aux Principes de responsabilité publique pour les administrations aéroportuaires canadiennes.

Chaque membre a rempli une déclaration de conflit d'intérêts pour 2022, conformément aux statuts de l'Administration. Par ailleurs, tous les membres, pour autant que l'Administration sache, respectent les règles régissant les conflits d'intérêts et les lignes directrices mentionnées ci-dessus.

Statuts

L'Administration a adopté des statuts en 1995, au moment de sa constitution en société, qui ont été modifiés plusieurs fois au fil des ans. Selon les statuts en vigueur, les organismes de sélection qui proposent des candidats au Conseil d'administration de 14 membres sont les suivants :

ORGANISMES DE SÉLECTION	NOMBRE DE MEMBRES NOMMÉS AU CONSEIL
Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Board of Trade	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir Ottawa	1
Autre	4
Total	14

Un membre est nommé pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Chaque membre peut être réélu pour des mandats supplémentaires, mais ne peut être membre pour une durée de plus de neuf ans.

Le tableau suivant représente la composition du Conseil au 31 décembre 2022 : (au 31 décembre 2022)

NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION	PARTICIPATION AUX RÉUNIONS	
			CONSEIL	COMITÉ
Code Cubitt Président du Conseil 	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015	9/10	18/23
Shane Bennett ⁽²⁾ 	Vice-président Bennett Insurance Agency Limited	Gouvernement de l'Ontario 2019	10/10	5/5
Bonnie Boretsky ⁽²⁾ Présidente, Comité de gouvernance 	Cadre retraitée	Transports Canada 2019	10/10	9/9
Dick Brown ⁽³⁾ Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération 	Cadre retraité	Tourisme Ottawa 2016	10/10	7/7
Mario Cuconato ⁽²⁾⁽⁴⁾ 	Cadre supérieur Accenture	Ville d'Ottawa 2020	9/10	10/10
Marc Joyal ^{†(1)} 	Cadre retraité	Hors cadre 2022	8/8	3/3
Michèle Lafontaine ⁽²⁾⁽⁴⁾ 	Notaire et conseillère juridique PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017	8/10	7/7
Bruce Lazenby ^{†(3)} 	Cadre semi-retraité Coach	Hors cadre 2022	7/8	4/4

NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION	PARTICIPATION AUX RÉUNIONS	
			CONSEIL	COMITÉ
Kevin McGarr ⁽³⁾⁽⁴⁾ 	Directeur McGarr Advisory Services	Hors cadre 2019	9/10	9/9
Deanna Monaghan ^{†(1)} Présidente, Comité de audit 	Cadre retraitée	Hors cadre 2022	7/8	3/3
Laurel Murray ⁽¹⁾ 	Présidente Murray Consulting Inc.	Transports Canada 2019	8/10	6/6
Carole Presseault ⁽¹⁾⁽⁴⁾ 	Conseillère principale Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014	9/10	11/11
John Proctor ⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement 	Président et chef de la direction Martello	Ottawa Board of Trade 2021	10/10	5/5
Lisa Stilborn ⁽³⁾ 	Vice-présidente Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016	8/10	6/7
Scott Eaton [‡]			3/3	4/5
Janice Traversy [‡]			3/3	5/5

[†] Nouveau membre du Conseil en date du 27 avril 2022

[‡] Le mandat a pris fin le 27 avril 2022

(1) Membre du Comité d'audit

(2) Membre du Comité de gouvernance

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

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



Les compétences que l'on exige d'un membre se trouvent dans les statuts. Collectivement, les membres doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion des affaires et en gestion de l'industrie aéronautique. De plus, les statuts comprennent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des membres et renforce leur obligation fiduciaire envers l'Administration. Le Comité de gouvernance a le pouvoir d'assurer la nomination, par l'entremise d'organismes de sélection, de candidats et candidates ayant les aptitudes et les compétences nécessaires pour siéger au sein du Conseil afin qu'il puisse, dans son ensemble, exercer ses fonctions.

Rémunération des membres en 2022 **Honoraires annuels**

Personne à la présidence
du Conseil : 53 885 \$

Personne à la présidence
du Comité d'audit : 26 345 \$

Personne à la présidence de chacun
des Comités : 23 950 \$

Autres membres : 14 369 \$

Honoraires par réunion

660 \$ par réunion

239 \$ par téléconférence

Présence aux réunions du Conseil et des Comités

Voir le tableau des Comités (page 24)

Comités du Conseil

La liste qui comprend le nom des Comités du Conseil ainsi que leur mandat général respectif est la suivante :

Comité de gouvernance

- » Surveiller et mettre en place des procédures visant à fournir les meilleures pratiques dans le domaine de la gouvernance d'entreprise;
- » Passer en revue le rapport annuel rédigé par la personne à la présidence;
- » Établir les procédures de nomination, les compétences requises pour les candidats et candidates, et la durée du mandat des candidatures sélectionnées au sein du Conseil;
- » Évaluer des candidats et candidates et les recommander pour des postes au sein du Conseil;
- » Surveiller les règles régissant les conflits d'intérêts que les membres du Conseil ainsi que les candidats et candidates doivent appliquer;
- » Élaborer un processus de nomination de la personne à la présidence du Conseil d'administration et surveiller ce processus;
- » Passer en revue le processus d'évaluation annuelle du Conseil et toute recommandation de modification qui en découle;
- » Passer en revue les recommandations de la personne à la présidence du Conseil concernant la composition des comités du conseil et la nomination de la personne à la présidence de chaque comité;
- » Passer en revue les modifications apportées aux chartes de tous les comités du Conseil et recommander les modifications au Conseil pour fin d'approbation;
- » Passer en revue la rémunération des membres et recommander toute modification au Conseil pour fin d'approbation;
- » Passer en revue les structures et les procédures de l'Administration afin que le Conseil soit en mesure d'agir de façon indépendante de la haute direction;
- » Passer en revue et surveiller les engagements des parties prenantes de l'Administration.

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

- » Surveiller les grands projets d'infrastructure de l'Administration;
- » Surveiller les meilleures pratiques en matière d'intendance environnementale;
- » Passer en revue l'ensemble des atouts techniques des grands projets d'infrastructure proposés, des rapports et d'autres documents de conception, des coûts (non abordables) ainsi que la qualité, l'échéancier, le risque et la construction;
- » Passer en revue les mises à jour du Plan directeur de l'Administration;
- » Passer en revue les plans d'investissement liés aux infrastructures et préparés dans le cadre du Plan d'affaires annuel, en consultation avec le Comité d'audit et les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- » Passer en revue les rapports de gestion environnementale de l'Administration, y compris les questions liées au bruit;
- » Passer en revue le rapport de gestion sur la cybersécurité de l'Administration au moins deux fois par an.



Comité d'audit

- » Aider le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités en matière de surveillance, en ce qui a trait aux rapports financiers, à la gestion du risque et aux fonctions d'audit;
- » Surveiller la sélection, la nomination, l'indépendance, la rémunération, les évaluations de performance et la cessation des fonctions d'auditeurs externes;
- » Surveiller le processus annuel d'audit externe, y compris l'examen du Plan d'audit, les questions émergentes, les principes comptables et les communications avec les auditeurs externes;
- » Passer annuellement en revue les budgets d'exploitation et d'investissement proposés dans le but de les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- » Passer en revue les états financiers annuels audités de l'Administration dans le but de les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- » Passer en revue et approuver les états financiers trimestriels provisoires non audités de l'Administration;
- » Surveiller la sélection, la nomination, la cessation des fonctions, la rémunération, l'évaluation de la performance et le Plan d'audit interne de l'Administration, y compris la révision des rapports importants préparés par le service d'audit interne en plus des réponses à ces rapports et des mesures de suivi de ces derniers de la part de la haute direction;
- » Surveiller les processus de l'Administration liés à la gestion du risque de l'entreprise, y compris l'évaluation des risques financier et économique, la conformité aux exigences légales et réglementaires, et passer en revue le programme d'assurance, le Code de conduite et les programmes de dénonciation;
- » Surveiller les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les exigences concernant le financement et la liquidité, ainsi que la conformité envers les obligations des créanciers, et faire des recommandations au Conseil, le cas échéant.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

- » Passer en revue les plans de succession pour la haute direction;
- » Passer en revue la compétitivité et la pertinence des politiques de l'Administration concernant la rémunération de ses dirigeants, y compris le programme de rémunération à risque, les régimes de retraite, les avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- » Recommander au Conseil le Plan de rémunération du personnel exclu ainsi que les mandats de négociation collective et les modifications aux conventions collectives pour le personnel syndiqué;
- » Passer régulièrement en revue les paramètres clés des ressources humaines, y compris les résultats des sondages sur la satisfaction des membres du personnel et les principaux indicateurs de rendement;
- » Observer la culture du milieu de travail de l'Administration et recommander des initiatives pour améliorer l'engagement;
- » Veiller à ce que des politiques et des procédures appropriées soient en place en ce qui concerne le harcèlement en milieu de travail et faire en sorte que ces politiques et procédures sont respectées pour tout incident lié au harcèlement en milieu de travail;
- » Observer la conformité aux exigences légales en matière d'emploi et de travail.

RESPONSABILITÉ

L'Administration a comme politique de rendre des comptes à la collectivité et d'être transparente dans ses relations avec ses partenaires d'affaires et sa clientèle. Le mandat de l'Administration, tel que défini dans son statut de continuation, est d'établir une norme par rapport à laquelle sa performance peut être mesurée.

Le mandat de l'Administration est le suivant :

- » Gérer, exploiter et développer l'aéroport international d'Ottawa, dont les lieux seront loués à l'Administration par Transports Canada, et tout autre aéroport de la région de la capitale du Canada dont l'Administration devient responsable, de manière sûre, sécuritaire, efficace, rentable et financièrement viable, en imposant des frais d'utilisation raisonnables et en offrant un accès équitable à tous les transporteurs;
- » Entreprendre et promouvoir le développement des terrains de l'aéroport, dont elle est responsable, pour des utilisations compatibles avec les activités de transport aérien;
- » Agrandir les installations affectées au transport et générer une activité économique de manière compatible avec les activités de transport aérien.

Dans l'accomplissement de sa mission, l'Administration doit s'entretenir régulièrement avec les gouvernements et la collectivité sur les questions touchant l'exploitation et le développement des aéroports dont elle est responsable et ne doit s'engager que dans les activités conformes à sa mission.

D'autres comités ad hoc peuvent être formés de temps à autre et peuvent inclure des membres du Conseil.



L'Administration rend compte de ses actions à la collectivité de plusieurs façons, dont les suivantes :

- » En publiant un rapport annuel;
- » En organisant une réunion publique annuelle;
- » En organisant une réunion annuelle avec les organismes de sélection;
- » En créant des comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport;
 - Comité consultatif des compagnies aériennes;
 - Comité des exploitants d'aéroport;
 - Comité consultatif de la collectivité;
 - Comité sur la sécurité côté piste;
- » Par le biais de réunions ou de consultations avec les dirigeants municipaux locaux;
- » Par des consultations publiques approfondies sur le renouvellement périodique du Plan directeur de

l'Aéroport, qui a été mis à jour en 1998, 2008 et 2018, et du Plan d'occupation des sols, dont la dernière mise à jour a été approuvée par le ministre des Transports en 2018;

- » En maintenant un site Web d'entreprise à l'adresse www.yow.ca.

En outre, une évaluation du rendement doit être effectuée au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier de l'Administration avec Transports Canada. Cette évaluation du rendement a été effectuée pour la dernière fois en février 2017. En raison des répercussions liées à la pandémie de COVID-19 au sein de l'Administration, Transports Canada a accordé une année supplémentaire à cette dernière pour la soumission de l'évaluation initialement prévue en février 2022 et qui est en voie d'être réalisée au début de 2023.

TRANSPARENCE

Approvisionnement et contrats

L'Administration est transparente dans ses pratiques d'approvisionnement. Les principes des administrations aéroportuaires canadiennes en matière d'obligation de rendre des comptes au public et le bail foncier de l'Administration exigent que tous les contrats d'acquisition de biens, de services et de services de construction d'une valeur supérieure à 128 604 \$ (75 000 \$ en 1994, dollars ajustés en fonction de l'IPC, jusqu'au 31 décembre 2021), soient attribués par le biais d'un processus d'appel d'offres public concurrentiel, ou soient divulgués dans le rapport annuel de l'Administration avec les raisons pour lesquelles ils n'ont pas été attribués par le biais d'un processus concurrentiel public.

Les contrats de plus de 128 604 \$ qui n'ont pas été attribués par le biais d'un processus concurrentiel public au cours de 2022 sont les suivants : (*voir le tableau ci-dessous*)

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR
R.W. Tomlinson Limited	Réalignement et amélioration d'égout pluvial — Voie de circulation Romeo	voir la remarque A ci-dessous
Commission des services policiers d'Ottawa	Renouvellement de contrat pluriannuel pour le service de police aéroportuaire	voir la remarque A ci-dessous
Deloitte LLP	Consultant externe pour le travail connexe au Programme sur les indicateurs environnementaux, sociaux et de gouvernance de l'Administration	voir la remarque A ci-dessous
Beumer Group Canada Corporation	Entretien et service de soutien pour le système de manutention des bagages	voir la remarque A ci-dessous
Benchmark Performance Inc.	Programme de formation et de développement du Centre des opérations aéroportuaires	voir la remarque A ci-dessous

A. Source unique pour garantir l'intégration, la fonctionnalité et la familiarité avec les systèmes et règlements existants ainsi qu'avec les produits ou services achetés à l'origine par le biais d'un processus concurrentiel public.

Fourchettes de salaire de la haute direction

Le salaire de base de la personne à la présidence de l'Administration en 2022 se situait entre 367 000 \$ et 477 000 \$. L'échelle de salaire de base des personnes à la vice-présidence en 2022 se situait entre 127 704 \$ et 258 583 \$.

De plus, en vertu du programme de rémunération à risque pour les membres du personnel non représentés, la personne à la présidence et les personnes à la vice-présidence reçoivent leur rémunération à risque après la fin de l'exercice financier en fonction de l'atteinte des cibles ou des objectifs de rendement en conformité avec le Plan stratégique de l'Administration.

Droits et redevances

L'Administration annonce 60 jours à l'avance dans les médias locaux toute modification des frais d'utilisation (à l'exclusion du loyer), ainsi qu'une explication de l'augmentation indiquée. Cela comprend les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

Bien que l'Administration ait pour objectif de maintenir les redevances aéronautiques qu'elle facture aux transporteurs aériens à un niveau raisonnable, il a été nécessaire d'ajuster ces redevances à l'occasion. Le processus de l'Administration pour ajuster les frais aéronautiques et les redevances comprend les éléments suivants :

- » Avant toute modification, consulter les transporteurs aériens par l'entremise du Comité consultatif des compagnies aériennes, en indiquant les explications

et les calculs nécessaires qui ont mené à la détermination de ces frais, au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur de la modification;

- » Fournir un préavis de 60 jours de l'augmentation des redevances aux compagnies aériennes.

L'Administration rend publique la raison pour laquelle elle impose des FAA, ou pour laquelle elle apporte des modifications aux frais. La dernière fois où l'Administration a annoncé une modification à ses FAA était le 27 février 2021, date à laquelle elle confirmait augmenter ces frais à 35 \$ à compter du 1^{er} juin 2021. Les FAA existants ont pour but de payer la construction et les obligations au titre du service de la dette associé aux principaux programmes de construction de grandes infrastructures de l'Administration.

Le processus d'ajustement des FAA est similaire au processus d'ajustement des droits et redevances aéronautiques, y compris un avis public dans les médias locaux.

Accès public aux documents

Conformément aux principes des administrations aéroportuaires canadiennes en matière d'obligation de rendre des comptes au public, l'Administration met à la disposition du public, sur rendez-vous, les documents suivants pour fin d'examen, et ce sans frais, pendant ses heures de bureau habituelles :

- » Le Plan directeur actuel de l'Aéroport;
- » Un résumé des plans d'affaires et stratégiques actuels;
- » Les états financiers annuels les plus récents et les précédents, avec les rapports des auditeurs qui les accompagnent (qui sont compris dans le rapport annuel de chaque année);
- » Les cinq rapports annuels les plus récents, comprenant chacun un résumé général des affaires au cours de l'année fiscale précédente;
- » Les résumés des cinq plans d'affaires les plus récents;
- » Les lettres patentes et les statuts, y compris les modifications qui y sont apportées;
- » Tous les accords de transfert d'aéroport signés;
- » Un résumé de l'examen quinquennal du rendement.



55 000 points
55 000 points
55 000 points
55 000 points
Obțineți încă 55 000 points
Alegeți unul din următoarele
55 000 points
55 000 points

GO

Benches

Luggage carts

Luggage carts

Rapport de gestion 2022

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Ce rapport doit être lu conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière prévues 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

L'Administration a enregistré un résultat de 25,7 millions de dollars avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, comparativement à une perte de 5,4 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. L'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 30,5 millions de dollars en 2022, comparativement à 31,3 millions de dollars en 2021, pour tenir compte de la dépréciation de l'aérogare, des installations du terrain d'aviation et d'autres actifs par rapport à leur durée de vie économique estimée. Après déduction des amortissements, l'Administration a terminé l'exercice 2022 avec un résultat net (perte) de 4,8 millions de dollars, comparativement à un résultat net (perte) de 36,7 millions de dollars en 2021.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2022.

(en millions de dollars canadiens)	2022 \$	2021 \$	2020 \$
Produits	111,8	56,6	48,6
Charges	86,1	62,0	68,1
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	25,7	(5,4)	(19,5)
Amortissements	30,5	31,3	31,7
Résultat net (perte)	(4,8)	(36,7)	(51,2)
<hr/>			
Total des actifs	488,6	500,0	478,8
Dette à long terme — montant brut	482,8	496,8	409,9

Tout au long de 2022, la pandémie de COVID-19 a continué de peser lourd sur l'Aéroport international d'Ottawa (l'aéroport) ainsi que sur l'industrie canadienne et mondiale du transport aérien. Le début de l'année a été marqué par des signes de faiblesse attribuables au variant Omicron qui a entraîné le maintien des restrictions sur le plan de la santé publique et des déplacements. À partir de la levée des restrictions au cours de 2022, les volumes de passagers ont été en hausse. Bien que la reprise soit encourageante, les volumes de passagers pour l'année correspondent à 59 % de ce qu'ils étaient en 2019 [avant la pandémie]. De plus, l'Administration compte sur la poursuite de cette lancée en 2023 et espère, une fois les volumes de passagers de 2019 atteints ou même dépassés, qu'elle se maintiendra au cours des prochaines années. L'Administration demeure cependant prudente devant le risque de perturbations éventuelles que pourraient causer d'autres variants préoccupants et des répercussions découlant des tendances et perspectives macroéconomiques. L'Administration suit de près les catégories de passagers qui passent par l'aéroport. Le retour en grand nombre des passagers en voyage d'agrément a solidement ancré la reprise à l'aéroport et dans l'ensemble de l'industrie. Un certain nombre d'éléments donnent à penser que les passagers en voyage d'affaires à l'arrivée à l'aéroport et au départ de l'aéroport tardent à revenir parce que la région de la

capitale nationale s'ajuste aux réunions virtuelles et aux activités de télétravail. À court terme, étant donné que le marché régional de l'aéroport comprend une bonne partie de membres de la collectivité qui poursuivent leurs activités en mode télétravail, il se pourrait que cela explique l'écart noté dans le retour des passagers en voyage d'affaires par rapport à ce qui se passe dans les autres grands aéroports au Canada.

Malgré d'encourageants signes de reprise, on ignore encore le temps qu'il faudra pour se relever complètement de la pandémie, c'est pourquoi l'Administration se concentre sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport. L'Administration continue d'appliquer un rigoureux contrôle des coûts et de moduler ses activités en fonction des volumes de passagers prévus. L'Administration continue d'honorer ses obligations en matière de service de la dette.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2022, l'aéroport a enregistré une hausse de 155,6 % du nombre de passagers par rapport à 2021, et de 119,5 % par rapport à 2020.

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

	2022	2021	2020	Variation en % — 2022 c.	
				2021	2020
Vols domestiques	2 708 999	1 143 950	1 032 037	136,8	162,5
Vols transfrontaliers	190 335	11 242	163 093	1 593,1	16,7
Vols internationaux	93 000	15 597	168 382	496,3	(44,8)
Total	2 992 334	1 170 789	1 363 512	155,6	119,5

Les volumes de passagers sur les vols domestiques ont augmenté de 136,8 % sur une base annuelle avec le retour en 2022 des réseaux de routes intérieures et de la fréquence des vols domestiques. Les tendances à la baisse du nombre de cas de la pandémie de COVID-19 tout au long de 2022 se sont traduites par un relâchement des restrictions sur le plan de la santé publique et des déplacements de la part des compétences provinciales et fédérales, et une hausse de la demande du côté des passagers et des vols domestiques sur une base annuelle.

Le volume de passagers sur les vols transfrontaliers et internationaux a augmenté respectivement de 1 593,1 % et de 496,3 % sur une base annuelle. Les volumes de voyageurs vers les États-Unis et les destinations soleil internationales se sont améliorés au fil de l'élimination des restrictions de voyage aux frontières et avec la reprise d'une partie des destinations normalement prévues à l'horaire ainsi que le retour des vols nolisés.

Le tableau suivant compare le nombre de passagers par secteur pour chaque trimestre de 2022 par rapport aux trimestres correspondants de 2021 :

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
T1	Hausse de 382,5 %	Hausse de 100,0 %	Hausse de 100,0 %
T2	Hausse de 723,2 %	Hausse de 100,0 %	Hausse de 100,0 %
T3	Hausse de 77,8 %	Hausse de 100,0 %	Hausse de 100,0 %
T4	Hausse de 53,8 %	Hausse de 641,6 %	Hausse de 222,4 %
Total	Hausse de 136,8 %	Hausse de 1 593,1 %	Hausse de 496,3 %

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

	2022	2021	Variation en %
T1	417 518	75 111	455,9
T2	768 326	87 152	781,6
T3	926 891	496 694	86,6
T4	879 599	511 832	71,9
Total	2 992 334	1 170 789	155,6



La taille d'un aéronef (selon la masse maximale au décollage) et son nombre de sièges « à l'atterrissage » (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants dans la détermination des recettes aéronautiques. En 2022, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 119,4 % par rapport à la période correspondante en 2021.

Le nombre de sièges sur les vols domestiques, transfrontaliers et internationaux a augmenté respectivement de 104,3 %, 1087,1 % et 368,6 % sur une base annuelle. Les écarts dans ces secteurs reflètent ceux indiqués précédemment dans les volumes de passagers.

Produits

En 2022, le total des produits a enregistré une hausse de 55,2 millions de dollars pour atteindre 111,8 millions de dollars, alors qu'il avait été de 56,6 millions de dollars en 2021.

Produits par catégorie (en milliers de dollars canadiens)	2022 \$	2021 \$	Variation	
			\$	%
Frais d'améliorations aéroportuaires	50 265	19 343	30 922	159,9
Redevances générales d'aérogare	18 218	7 871	10 347	131,5
Redevances d'atterrissage	9 592	5 185	4 407	85,0
Concessions	12 229	5 884	6 345	107,8
Stationnement	9 994	2 695	7 299	270,8
Location de terrains et de locaux	6 886	6 616	270	4,1
Autres produits	4 611	9 044	(4 433)	(49,0)
	111 795	56 638	55 157	97,4

En 2022, les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ont été de 50,3 millions de dollars, soit une augmentation de 30,9 millions de dollars en regard de 2021. Cette augmentation est attribuable à la hausse de 155,6 % du nombre de passagers d'une année sur l'autre ainsi que des FAA qui sont passés de 28 dollars à 35 dollars par passager embarqué le 1^{er} juin 2021. Les passagers en correspondance à Ottawa sont exemptés des FAA. En vertu d'une entente avec les transporteurs aériens, les FAA sont inclus par les transporteurs dans le prix du billet et sont remis à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 7 % prélevés par les transporteurs, 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 de 27,8 millions de dollars, qui comprennent les redevances générales d'aérogare et les redevances d'atterrissage, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits liés aux services de sûreté facturés aux transporteurs, ont été de 113 % supérieurs à ceux enregistrés en 2021. Les produits ont bénéficié de la hausse en 2022 de 119 % des sièges à l'atterrissage d'une année sur l'autre et de l'augmentation de 2,5 % des redevances aéronautiques entrée en vigueur le 1^{er} mars 2022.

Les produits de 12,2 millions de dollars tirés des concessions représentent une hausse de 108 % en 2022 par rapport à ceux enregistrés durant la même période en 2021. Ce résultat est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de passagers et de leurs dépenses consacrées aux services de restauration, de vente au détail et de transport terrestre.

Les produits tirés des stationnements se sont chiffrés à 10 millions de dollars, soit 7,3 millions de dollars de plus qu'en 2021, ce qui représente une hausse de 271 % d'une année sur l'autre. La hausse d'un nombre de passagers de 155,6 % sur une base annuelle est principalement à l'origine de cette différence favorable. De plus, des hausses dans le nombre de transactions combinées à des séjours de plus longue durée et la réouverture du stationnement longue durée (fermé depuis mars 2020) en mars 2022 ont également contribué à cette forte hausse.

Les autres produits ont diminué de 4,4 millions de dollars par rapport à 2021. En réponse aux difficultés causées par la pandémie, en 2021, l'aéroport avait reçu une aide ponctuelle de 5,7 millions de dollars du gouvernement fédéral par l'entremise du fonds de soutien aux aéroports. En 2022, la hausse des frais des services publics récupérés auprès des locataires, la hausse des frais de stationnement des employés et les revenus d'intérêts plus élevés sur les soldes de trésorerie ont compensé en partie cette diminution d'une année sur l'autre.

Charges

Les charges totales avant la dotation aux amortissements ont augmenté de 38,8 % et se sont chiffrées à 86,1 millions de dollars en 2022, comparativement à 62 millions de dollars en 2021.

Charges par catégorie (en milliers de dollars canadiens)	2022	2021	Variation	
	\$	\$	\$	%
Intérêts	21 588	21 476	112	0,5
Loyer foncier	7 832	—	7 832	100,0
Matériaux, fournitures et services	31 550	22 109	9 441	42,7
Salaires et avantages sociaux	23 892	16 975	6 917	40,7
Paiements tenant lieu de taxes municipales	1 261	1 469	(208)	(14,2)
	86 123	62 029	24 094	38,8

La charge d'intérêt comptabilisée dans l'état des résultats découle des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'immobilisations et comprend l'intérêt encouru sur la dette bancaire. Les charges d'intérêts se sont accrues de 0,1 million de dollars en 2022 par rapport à 2021 et cette hausse est attribuable à l'impact sur l'ensemble de l'exercice des intérêts sur les 100 millions de dollars en obligations-recettes de série F émises le 5 mai 2021 à un taux de 2,698 % et venant à échéance le 5 mai 2031.

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre, le loyer foncier a été calculé conformément à la méthode de calcul prescrite indiquée ci-après. En 2021, le gouvernement du Canada avait levé l'obligation pour l'Administration de payer un loyer foncier du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 dans le cadre de ses programmes de soutien en visant à alléger les répercussions de la pandémie.

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. Cette formule permet de calculer le loyer comme une redevance fondée sur un pourcentage des produits bruts annuels d'après un barème progressif. Le loyer est calculé comme étant un pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, sans loyer versé par l'Administration sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent.

Le loyer est plafonné au taux de 12 % des produits annuels excédant 250 millions de dollars, comme suit :

Produits bruts	Loyer foncier payable %	Loyer foncier maximal cumulé \$
Sur la première tranche de 5 millions de dollars des produits	0,0	0
Sur la tranche de 5 millions de dollars suivante	1,0	50 000
Sur la tranche de 15 millions de dollars suivante	5,0	800 000
Sur la tranche de 75 millions de dollars suivante	8,0	6 800 000
Sur la tranche de 150 millions de dollars suivante	10,0	21 800 000
Sur les produits excédant 250 millions de dollars	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 :

2023	10,7 millions de dollars
2024	13,5 millions de dollars
2025	14,7 millions de dollars
2026	15,2 millions de dollars
2027	15,8 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services a augmenté de 9,4 millions pour atteindre 31,5 millions de dollars en 2022. Tout en maintenant un rigoureux contrôle de ses coûts, l'Administration continue de moduler ses dépenses d'exploitation pour assurer l'harmonisation de ses conditions opérationnelles en fonction de l'augmentation du nombre de passagers et de vols prévus. Les coûts liés à la saison hivernale 2022 ont été de 0,9 million de dollars supérieurs à ceux de l'année précédente en raison des besoins accrus pour l'exploitation du terrain d'aviation. La facture des services publics a été de 0,7 million de dollars de plus que l'année antérieure, compte tenu d'une utilisation plus importante des services et de tarifs plus élevés pour le gaz et l'électricité. Les coûts des services contractuels et des réparations ont augmenté de 5,7 millions de dollars par rapport à 2021, car la demande de services a augmenté avec l'augmentation des flux de passagers. De plus, les frais administratifs versés aux transporteurs pour le traitement des FAA ont été de 2,1 millions de dollars plus élevés en raison de l'augmentation des produits des FAA.

Comparativement à 2021, le coût des salaires et des avantages sociaux a augmenté de 6,9 millions de dollars en 2022. En 2021, l'Administration avait reçu un soutien de 4,8 millions de dollars du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) en raison des répercussions de la pandémie. En 2022, il n'y a pas eu de programme comparable. Les augmentations annuelles contractées en salaires et régimes d'avantages sociaux, les embauches en vue de pourvoir les postes vacants et une augmentation des heures supplémentaires ont entraîné une hausse des coûts en 2022 par rapport à 2021.

Les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) ont diminué de 14 % par rapport à l'année précédente, ce qui reflète l'impact de la législation provinciale qui prescrit le calcul de ce paiement. En vertu de cette mesure législative, les PERI sont basés sur un taux fixe par passager prescrit par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'année précédente. Cette loi a été modifiée en 2022 pour suspendre temporairement le taux plafond inclus dans la formule de calcul prescrite et qui limitait à 5 % l'augmentation maximale par rapport au montant de l'année précédente. Dès que le nombre de passagers retournera au niveau de 2019, le taux plafond de 5 % sera remis en vigueur dans la méthode de calcul prescrite. La levée du taux plafond est avantageuse pour la municipalité étant donné que les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux augmenteront au même rythme que le nombre de passagers [dont la hausse devrait être supérieure à 5 % par année jusqu'à ce que les niveaux de 2019 soient atteints] à mesure que l'Administration se relève de la pandémie de COVID-19. L'Administration a convenu de ce changement. Les 1,3 million de dollars versés pour 2022 reflètent ce calcul prescrit.

La dotation aux amortissements de 30,5 millions de dollars en 2022 représente 0,8 million de dollars de moins que le montant affecté en 2021. Cette baisse comparativement à 2021 était attendue en raison de la diminution des dépenses d'investissement durant la pandémie et de la dépréciation connexe de ces biens.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Les résultats trimestriels de l'Administration fluctuent en fonction des restrictions sur le plan de la santé publique et des déplacements imposées par les gouvernements, du trafic passager, des mouvements d'aéronefs, ainsi que 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 :

Trimestre clos (en millions de dollars canadiens)	2021 \$				2022 \$			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC..	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC..
Produits	5,3	6,2	24,0	21,1	18,2	27,8	32,8	33,0
Charges	14,9	13,5	15,4	18,2	20,0	20,0	21,6	24,5
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	(9,6)	(7,3)	8,6	2,9	(1,8)	7,8	11,2	8,5
Dotation aux amortissements	7,6	7,6	8,1	8,0	7,5	7,8	7,9	7,3
Résultat net (perte)	(17,2)	(14,9)	0,5	(5,1)	(9,3)	0,0	3,3	1,2

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, y compris dans les immobilisations corporelles, afin de répondre à ses besoins continus en matière d'exploitation.

En 2022, l'Administration a investi 14,7 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'immobilisations dont 3,9 millions de dollars dans la réfection de la voie de circulation A (soit l'impact du financement de 3,9 millions de dollars du Programme des infrastructures essentielles des aéroports [PIEA]), 6,9 millions de dollars dans la construction de la voie de circulation R, 1,3 million de dollars pour la station de TLR (soit l'impact du financement de 1,5 million de dollars du PIEA), 0,9 million de dollars dans la modernisation des concessions, et 1,7 million de dollars dans les améliorations à l'aérogare.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

	Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre						
	(en milliers de dollars canadiens)						
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	Par la suite
Dettes à long terme ¹	482 775	14 988	16 014	17 107	18 271	19 509	396 886
Engagements à long terme liés à l'exploitation	29 995	10 460	7 586	7 334	4 519	96	
Engagements liés au capital	13 943	13 943					
Total des obligations contractuelles	526 713	39 391	23 600	24 441	22 790	19 605	396 886

¹ La note 7 des états financiers vérifiés de l'Administration contient de plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme.

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 des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les capitaux affectés à l'exploitation. Les produits des FAA sont utilisés pour financer les coûts du service de la dette et les autres charges et flux de trésorerie liés aux programmes d'investissement dans les infrastructures de l'Administration, dont les projets d'expansion de l'aéroport. L'Administration finance les dépenses d'infrastructure en empruntant dans les marchés des capitaux et en utilisant le crédit bancaire.

L'Administration maintient l'accès à des facilités de crédit consenties (facilités de crédit) d'un montant global de 170,0 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Le tableau suivant présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune de ces facilités de crédit, ainsi que les échéances et les fins visées :



Type de facilité	31 déc. 2022	31 déc. 2021	Échéance	Fins visées
	[en millions de dollars canadiens]	[en millions de dollars canadiens]		
Renouvelable — 364 jours	40,0	40,0	October 13, 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 2 ans	50,0	50,0	May 31, 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 3 ans	40,0	40,0	June 4, 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 5 ans	40,0	40,0	May 31, 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	170,0	170,0		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 1,5 million de dollars en 2022 et se chiffraient à 46,2 millions de dollars au 31 décembre 2022.

L'Administration émet des obligations-recettes (communément appelées « obligations ») 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 crédits bancaires et les obligations-recettes. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de maintenir auprès du fiduciaire (le « fiduciaire »), un fonds 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 2022, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour le service de la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B et les obligations-recettes de série F étaient de 8,5 millions de dollars.

En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes à amortissement de série E, 9,5 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'acte de fiducie globale, l'Administration doit également maintenir un fonds pour l'exploitation (le « fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ») au montant équivalant à 25 % du total des frais d'exploitation et d'entretien de l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de disponibilité inutilisée du crédit consenti par les établissements financiers. Au 31 décembre 2022, une tranche de 13,9 millions de dollars des crédits bancaires de l'Administration avait été allouée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022, les facilités de crédit disponibles, moins les montants désignés et perçus, étaient de 146,6 millions de dollars [149,5 millions de dollars en 2021].

Le 23 avril 2021, l'Administration a reçu le soutien des détenteurs d'obligations, qui ont accepté de la libérer temporairement pour les exercices clos le 31 décembre 2021 et 2022, de l'obligation de se conformer aux clauses restrictives concernant les taux [ratio de couverture du service de la dette et ratio d'amortissement brut de la dette], de l'autre clause restrictive relative à l'endettement supplémentaire, et de l'obligation de se conformer à la clause sur le ratio en vue de la vente d'actifs. Par conséquent, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie cadre se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et aux clauses restrictives sur les taux, tel que consenties par les détenteurs d'obligations pour la période terminée le 31 décembre 2022.

En 2022, S&P Global a de nouveau confirmé la notation A en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie et a revu sa perspective de l'Administration de négative à stable compte tenu de l'amélioration des volumes de passagers. En septembre 2022, Moody's a émis un avis de crédit actualisé sur l'Administration qui s'est traduit par une amélioration de la perspective de Moody's de négative à stable et un abaissement de sa note de crédit de Aa3 à A1. On ne s'attend pas à ce que cette décision ait un impact important sur l'Administration.

BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 4,7 millions de dollars pour atteindre 14,0 millions de dollars au 31 décembre 2022, ce qui concorde avec la hausse du trafic aérien et des volumes de passagers et des créances connexes enregistrées en 2022.

Les comptes créditeurs et les charges à payer ont augmenté de 7,2 millions de dollars pour atteindre 22,1 millions de dollars au 31 décembre 2022, en raison des hausses des charges à payer résultant du parachèvement de plusieurs projets d'immobilisations à la fin de 2022 et de créditeurs supérieurs corrélés à des dépenses d'exploitation plus importantes.

RISQUES ET INCERTITUDES

Pandémie de COVID-19

Malgré des signes encourageants d'une reprise émergente des volumes de passagers, la durée et l'ampleur de la pandémie ne sont pas encore connues, et l'Administration se concentre sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport. L'Administration continue à appliquer un rigoureux contrôle de ses coûts au chapitre de ses dépenses de fonctionnement et d'immobilisations ainsi que de ses ressources. L'Administration examine fréquemment les besoins futurs en matière d'exploitation, de ressources et d'immobilisations afin d'aligner les niveaux de dépenses sur les nouvelles tendances en matière de reprise du secteur du transport aérien.

Activité aéronautique

L'Administration continuera à être confrontée à certains risques hors de son contrôle, qui peuvent avoir une incidence importante sur sa situation financière. Le modèle des aéroports canadiens est basé sur le fait que la communauté des utilisateurs paie pour toutes les activités de l'Administration sans aucun financement gouvernemental. Les aéroports établissent des taux et des frais raisonnables pour la communauté des utilisateurs et les parties prenantes qui doivent assurer sa viabilité financière. Les revenus des aéroports sont directement liés au nombre de passagers. La demande de transport aérien détermine la capacité et l'offre. La pandémie de COVID-19 et les événements mondiaux de ces dernières années, y compris les vents contraires provenant de facteurs macroéconomiques émergents, nous ont rappelé la nature volatile de l'aviation. Une multitude de facteurs externes ont un impact sur le secteur de l'aviation commerciale, y compris les pressions à la hausse sur les taux d'intérêt, l'inflation, les tendances vers une récession, les épidémies, les tendances en matière de télétravail, la fréquence des voyages d'affaires, les tendances géopolitiques, la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires sur les billets d'avion, le détournement de passagers vers des aéroports voisins, les modes de transport de rechange et l'incertitude financière du secteur des lignes aériennes.

La santé financière de l'aviation commerciale est un risque permanent pour l'Administration, et la pandémie de COVID-19 a mis encore plus à mal le secteur sur le plan financier. On s'attend cependant qu'avec la levée des restrictions gouvernementales, ces mesures combinées à une confiance accrue des consommateurs devraient entraîner une augmentation de la fréquence des vols et du nombre de passagers. L'Administration souligne que la reprise pourrait prendre plusieurs années. Divers facteurs, notamment, les différents rythmes de reprise entre les passagers en voyage d'affaires et les touristes, la liberté des voyageurs quant à leur mode de transport et l'impact environnemental qui y est associé, et le rythme de la reprise économique, peuvent présenter des risques pour le retour des vols à leur niveau d'activité antérieur ainsi que des destinations passées. Le niveau élevé quant à l'origine et à la destination des passagers accueillis à l'aéroport (96,9 % en 2022 et 97,8 % en 2021) continue d'être un moteur et un indicateur important de la vigueur du marché d'Ottawa, au moment où l'activité aérienne reprendra dans un avenir prévisible.

Assurance responsabilité aérienne

L'accès à une couverture d'assurance adéquate est assujéti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de sinistres et de la performance de l'Administration. Cette dernière 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.



RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

La direction de l'Administration 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'acquitter 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 employés 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 Ernst & Young LLP, 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
Ottawa (Ontario) Canada
23 février 2023



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

Rapport de l'auditeur indépendant

31 décembre 2022
(expressed in thousands of dollars, unless otherwise noted)

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2022, 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, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2022, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ernst + Young LLP

Ottawa, Canada
Le 22 février 2023

Comptables agréés
Licensed Public Accountants

État de la situation financière

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2022	2021
	\$	\$
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	46 219	47 716
Créances et autres débiteurs [note 11]	14 046	9 350
Fournitures renouvelables	3 781	3 309
Charges payées d'avance et acomptes	1 922	1 147
Partie courante du fonds de réserve pour le service de la dette [note 7[a]]	—	8 296
Total des actifs courants	65 968	69 818
Actifs non courants		
Fonds de réserve pour le service de la dette [note 7[a]]	8 507	—
Créances au titre de contrats de location-financement [note 12]	11 668	11 643
Immobilisations corporelles, montant net [notes 3 and 13]	397 395	413 141
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net [note 9]	—	263
Autres actifs [note 4]	5 098	5 162
	488 636	500 027
Passif et capitaux propres		
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	22 144	14 981
Partie courante de la dette à long terme [note 7]	14 988	14 023
Total des passifs courants	37 132	29 004
Passifs non courants		
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi [note 9]	6 969	8 944
Dette à long terme [note 7]	465 503	480 251
Total du passif	509 604	518 199
Engagements et éventualités [note 16]		
Capitaux propres		
Déficit	(13 545)	(8 743)
Cumul des autres éléments du résultat global	(7 423)	(9 429)
Total de l'insuffisance des capitaux propres	(20 968)	(18 172)
	488 636	500 027

Voir les notes ci-jointes.

Au nom du Conseil d'administration :


Administrateur


Administratrice

État du résultat net et du résultat global

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2022	2021
	\$	\$
Produits		
Frais d'améliorations aéroportuaires [note 8]	50 265	19 343
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	18 218	7 871
Redevances d'atterrissage	9 592	5 185
Concessions	12 229	5 884
Stationnement	9 994	2 695
Locations de terrains et de locaux [note 12]	6 886	6 616
Autres produits [note 13]	4 611	9 044
	111 795	56 638
Charges		
Charges d'intérêts [note 7[b]]	21 588	21 476
Loyer foncier [notes 12 and 13]	7 832	—
Matériaux, fournitures et services	31 550	22 109
Salaires et avantages [notes 9 and 13]	23 892	16 975
Paiements tenant lieu de taxes municipales	1 261	1 469
	86 123	62 029
Résultat avant la dotation aux amortissements	25 672	(5 391)
Dotation aux amortissements	30 474	31 297
Résultat net pour l'exercice	(4 802)	(36 688)
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies [note 9]	2 006	973
Résultat global pour l'exercice	(2 796)	(35 715)

Voir les notes ci-jointes.

État des variations des capitaux propres

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2022	2021
	\$	\$
Résultats non distribués au début de l'exercice	(8 743)	27 945
Résultat net pour l'exercice	(4 802)	(36 688)
Résultats non distribués à la fin de l'exercice	(13 545)	(8 743)
Cumul des autres éléments du résultat global au début de l'exercice	(9 429)	(10 402)
Élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net		
Résultat à la réévaluation des régimes à prestations définies [note 9]	2 006	973
Cumul des autres éléments du résultat global à la fin de l'exercice	(7 423)	(9 429)
Total de l'insuffisance des capitaux propres	(20 968)	(18 172)

Voir les notes ci-jointes.

Tableau des flux de trésorerie

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2022	2021
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	(4 802)	(36 688)
Ajouter les éléments hors trésorerie		
Dotation aux amortissements	30 474	31 297
Amortissement des frais de financement différés	239	228
Charge d'intérêts	21 588	21 476
Diminution des autres actifs	64	63
Augmentation du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	294	317
	47 857	16 693
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation [note 14]	434	(2 043)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	48 291	14 650
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles [note 3]	(14 728)	(9 799)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	—	100
Paiements de loyers reçus au titre de contrats de location-financement	519	512
Variation des créditeurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	(262)	(2 950)
Intérêts reçus	318	112
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(14 153)	(12 025)
Activités de financement		
Produit de la dette bancaire et de la dette à long terme [note 14]	—	135 000
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette [note 7[a]]	(211)	(1 428)
Coûts de transaction à l'émission de dette	—	(404)
Règlement de couverture de taux d'intérêt	—	283
Intérêts payés	(21 401)	(20 891)
Remboursement de la dette bancaire et de la dette à long terme [note 14]	(14 023)	(78 116)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(35 635)	34 444
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(1 497)	37 069
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	47 716	10 647
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	46 219	47 716

Voir les notes ci-jointes.

Notes des états financiers

31 décembre 2022

(en milliers de dollars,
à moins d'avis contraire)

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 (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 des 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 quatre autres membres sont nommés par le Conseil d'administration et sont issus 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 SOMMAIRES DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 22 février 2023. Les états financiers et les montants figurant dans les notes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

L'Administration établit ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les présents états financiers ont été dressés sur la base de la continuité de l'exploitation au moyen de la méthode de la comptabilité au coût historique, sauf pour la réévaluation de certains actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur, qui comprennent les passifs liés aux avantages postérieurs à l'emploi.

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.

Aide publique

Les subventions publiques ne sont comptabilisées que lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'Administration se conformera aux conditions attachées aux subventions et que les subventions seront reçues.

Les subventions publiques à recevoir qui prennent le caractère d'une créance soit en compensation de charges ou de pertes déjà engagées, soit pour apporter un soutien financier immédiat à l'Administration, sont comptabilisées dans l'état du résultat net et du résultat global de la période au cours de laquelle les créances deviennent acquises, dans les autres produits, déduction faite des charges d'exploitation ou en réduction des acquisitions d'immobilisations corporelles.

Fournitures renouvelables

Les stocks de fournitures renouvelables sont évalués au coût, déterminé au moyen de la méthode du premier entré, premier sorti, ou, s'il est moins élevé, à 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 publique, 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. Pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021, 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	3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 à 50 ans
Technologies de l'information et mobilier et équipement	2 à 25 ans
Véhicules	3 à 20 ans
Amélioration des terrains	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 constructions en cours commence uniquement lorsque les actifs 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 l'état du résultat net et du résultat global au moment où l'immobilisation est décomptabilisée.

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 trésorerie 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 trésorerie 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 trésorerie 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. Par conséquent, les actifs sont considérés comme faisant partie d'une seule et même unité génératrice de trésorerie. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'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. La direction revoit régulièrement les indicateurs et n'a relevé aucun indicateur de dépréciation d'actifs non financiers.

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 de swaps 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 des frais de financement différés 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

À la date de passation d'un contrat, l'Administration l'examine afin de déterminer s'il constitue ou renferme un contrat de location. Un contrat est ou contient un contrat de location s'il confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie. Pour apprécier si un contrat confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé, l'Administration évalue si :

- » le contrat prévoit l'utilisation d'un bien déterminé, dont il y a mention explicite ou implicite au contrat, et qui doit être physiquement distinct ou représenter la quasi-totalité de la capacité d'un bien physiquement distinct. Si le fournisseur a le droit substantiel de remplacer le bien, le bien n'est pas un bien déterminé;
- » l'Administration a le droit d'obtenir la quasi-totalité des avantages économiques découlant de l'utilisation du bien déterminé tout au long de la durée d'utilisation;
- » l'Administration a le droit de décider de l'utilisation du bien déterminé. L'Administration a ce droit si elle peut prendre les décisions pertinentes quant à savoir comment utiliser le bien et à quelle fin l'utiliser. Dans les rares cas où les décisions quant à savoir comment utiliser le bien et à quelle fin l'utiliser sont prédéterminées, l'Administration a le droit de décider de l'utilisation du bien dans l'une ou l'autre des situations suivantes :
 - l'Administration a le droit d'exploiter le bien,
 - l'Administration a conçu le bien d'une façon qui prédétermine comment l'utiliser et à quelle fin l'utiliser.

À la date de passation ou de la réévaluation d'un contrat qui contient une composante locative, l'Administration répartit la contrepartie prévue au contrat entre toutes les composantes locatives sur la base de leur prix distinct relatif. Dans le cas des contrats de location de terrains et de bâtiments, l'Administration a choisi de ne pas séparer les composantes non locatives et, par conséquent, de comptabiliser les composantes locatives et non locatives comme une seule composante, de nature locative.

L'Administration à titre de preneur

Exception faite du bail foncier, l'Administration a choisi de ne pas comptabiliser d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'obligations locatives à l'égard de contrats de location à court terme de machinerie et d'équipement dont la durée est de 12 mois ou moins et de contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur, y compris des photocopieuses et des imprimantes. L'Administration comptabilise les paiements de loyers liés à ces contrats de location à titre de charge selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

Bail foncier

L'Administration comptabilise son bail foncier comme étant un contrat de location à court terme puisque les paiements sont de nature variable. 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 à court terme à l'état du résultat net et du résultat global.

L'Administration à titre de bailleur

Lorsque l'Administration agit à titre de bailleur, elle détermine à la date de début du contrat de location si chaque contrat de location est un contrat de location-financement ou un contrat de location simple.

Pour classer les contrats de location, l'Administration procède à une évaluation générale visant à déterminer si le contrat transfère la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien sous-jacent. Dans l'affirmative, le contrat est classé comme étant un contrat de location-financement. Sinon, il est classé comme étant un contrat de location simple. Aux fins de cette évaluation, l'Administration prend en compte certains facteurs, notamment si le contrat de location couvre la majeure partie de la durée de vie économique du bien.

Si un contrat de location renferme des composantes locatives et non locatives, l'Administration applique IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, pour répartir la contrepartie entre les différentes composantes du contrat.

L'Administration comptabilise les paiements de loyers reçus aux termes de contrats de location simple à titre de produits selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location, lesquels produits sont inclus dans les produits tirés des contrats de location.

Le montant à recevoir du preneur aux termes d'un contrat de location-financement est comptabilisé à un montant égal à l'investissement net de l'Administration dans le contrat de location. Les paiements reçus aux termes de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du contrat de location afin de tenir compte d'un taux de rentabilité périodique constant par rapport à l'investissement net de l'Administration dans le contrat de location-financement, et sont présentés dans les autres produits.

Comptabilisation des produits

Les principales sources de revenus de l'Administration sont constituées des redevances d'atterrissage tirées de la prestation de services, des redevances d'aérogare et des passerelles d'embarquement, des Frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA »), des stationnements pour véhicules, des concessions, de la location de terrains et de locaux et d'autres revenus.

Les produits sont évalués à la juste valeur en fonction de la contrepartie reçue ou à recevoir par l'Administration pour les services rendus, déduction faite des rabais et des remises.

Les produits sont comptabilisés lorsque le montant des produits peut être évalué de façon fiable, lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'entité, lorsque les coûts encourus ou à encourir peuvent être évalués de façon fiable et lorsque les critères pour chacune des différentes activités de l'Administration sont satisfaits, comme décrits ci-dessous.

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'Aéroport sont utilisées.

Les FAA sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers d'origine et de destination au moyen de l'information obtenue des transporteurs aériens après l'embarquement des passagers. Les produits tirés des FAA versés à l'Administration sont calculés en fonction de l'évaluation par les lignes aériennes du nombre de passagers. Un rapprochement annuel est effectué par l'Administration de concert avec les lignes aériennes.

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. En 2021 et sur une période en 2022, l'Administration a levé temporairement les garanties minimales annuelles s'appliquant aux concessionnaires. Les garanties minimales annuelles ont été remises en vigueur sur les contrats de location d'auto et d'autres concessions vers la fin de 2022, ce qui a coïncidé avec la reprise graduelle des volumes de passagers à l'Aéroport.

Les produits locatifs tirés de contrats de location simple de terrains et de locaux sont comptabilisés sur la durée respective des contrats de location, des licences et des permis. Les incitatifs à la location 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 connexe et sont comptabilisés dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services.

Les autres produits comprennent les produits tirés d'autres sources, incluant les produits d'intérêts, et sont comptabilisés à mesure qu'ils sont gagnés.

Prestations du régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

L'actif (passif) au titre des prestations postérieures à l'emploi inscrit à l'état de la situation financière correspond à la juste valeur des actifs des régimes, moins 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.

L'Administration comptabilise les 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 des régimes de retraite, les actifs des régimes sont évalués à la juste valeur.

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 connexe au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi.

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. Les coûts des services passés sont comptabilisés immédiatement dans l'état du résultat net et du résultat global. 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 (soit les écarts 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 dans les autres éléments du résultat global comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période au cours de laquelle ils se produisent, sans reclassement subséquent à l'état du résultat net et du résultat global.

La charge de retraite liée au régime à cotisations 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 l'emploi

L'Administration comptabilise la charge liée à la rémunération et aux absences rémunérées, comme les congés de maladie et les vacances, à titre d'avantages à court terme dans la période au cours de 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 au cours de laquelle les dépenses sont engagées. Les passifs relatifs à ces avantages ne sont pas actualisés en raison de leur échéance rapprochée.

Instruments financiers

Actifs financiers

L'Administration classe ses actifs financiers en tenant compte du type d'actif financier et des conditions contractuelles des flux de trésorerie, selon l'une des trois catégories d'évaluation suivantes :

- [i] Coût amorti : Les actifs détenus aux fins de la perception de flux de trésorerie contractuels, lorsque ces derniers représentent uniquement des remboursements de principal et des versements d'intérêts, sont évalués au coût amorti. Les actifs financiers au coût amorti sont initialement comptabilisés à leur juste valeur, majorée des coûts de transaction. Ils sont ensuite évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de la provision pour pertes de crédit attendues. Les pertes de crédit attendues sont comptabilisées dans l'état du résultat net et du résultat global pour de tels instruments. Les profits et les pertes découlant de la décomptabilisation sont pris en compte directement dans l'état du résultat net et du résultat global et présentés dans les autres produits.
- [ii] Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (« JVAERG ») : Les actifs détenus aux fins de la perception de flux de trésorerie contractuels et de la vente d'actifs financiers, lorsque les flux de trésorerie représentent uniquement des remboursements de principal et des versements d'intérêts, sont évalués à la JVAERG. Les actifs financiers évalués à la JVAERG sont initialement comptabilisés à leur juste valeur majorée des coûts de transaction. Ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Des pertes de crédit attendues sont comptabilisées au titre des actifs financiers évalués à la JVAERG. La provision cumulative pour pertes de crédit attendues est prise en compte dans les autres éléments du résultat global et n'a pas pour effet de réduire la valeur comptable de l'actif financier à l'état de la situation financière. La variation de la provision pour pertes de crédit attendues est comptabilisée à l'état du résultat net et du résultat global. Les profits et les pertes latents découlant des variations de la juste valeur sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global jusqu'à la décomptabilisation de l'actif financier, moment auquel les profits ou les pertes cumulatifs précédemment comptabilisés dans les autres éléments du résultat global sont reclassés du cumul des autres éléments de résultat global aux profits nets (pertes nettes) liés aux instruments financiers.
- [iii] Juste valeur par le biais du résultat net (« JVRN ») : Les actifs ne respectant pas les critères de comptabilisation permettant de les classer comme étant des actifs financiers au coût amorti ou des actifs financiers à la JVAERG sont évalués à la JVRN, à moins que, lors de la comptabilisation initiale, un choix irrévocable ait été fait de présenter dans les autres éléments du résultat global les variations de la juste valeur de certains placements dans des capitaux propres. Les actifs financiers évalués à la JVRN sont initialement comptabilisés et ultérieurement mesurés à la juste valeur. Les profits et les pertes latents découlant des variations de la juste valeur et les profits et les pertes réalisés à la cession sont comptabilisés à titre de profits nets (pertes nettes) sur instruments financiers. Les coûts 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 et autres débiteurs et le fonds de réserve pour le service de la dette, sont classés au coût amorti.

Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés comme passifs financiers à la JVRN ou comme des prêts ou emprunts au coût amorti. Tous les passifs financiers sont initialement comptabilisés à leur juste valeur majorée des coûts de transaction. Selon leur classement, ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur, les profits et pertes étant comptabilisés par le biais de l'état du résultat net et du résultat global ou au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs financiers de l'Administration, y compris les créditeurs, les charges à payer et la dette à long terme, sont classés au coût amorti.

Hiérarchie des justes valeurs

Pour évaluer la juste valeur d'un actif ou d'un passif, l'Administration utilise autant que possible des données observables sur le marché. Les justes valeurs sont classées selon différents niveaux dans une hiérarchie de la juste valeur fondée sur les données utilisées dans les techniques d'évaluation, comme suit :

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.

L'Administration comptabilise les transferts entre les niveaux de la hiérarchie de la juste valeur à la fin de la période de présentation au cours de laquelle le changement a eu lieu.

Il n'y avait eu aucun transfert entre les niveaux de la hiérarchie de la juste valeur à la fin de la période de présentation de l'information financière.

Évaluation des pertes de crédit attendues

Une perte de crédit attendue est définie comme étant la moyenne pondérée des pertes de crédit déterminée en évaluant une gamme de résultats possibles en ayant recours à des informations raisonnables et justifiables sur les événements passés et les conditions économiques actuelles et futures prévues.

L'Administration a élaboré un modèle de dépréciation pour déterminer la provision pour les pertes de crédit attendues sur les créances et autres débiteurs classés au coût amorti. L'Administration détermine une provision pour les pertes de crédit attendues à la comptabilisation initiale de l'instrument financier et la met à jour à chaque période de présentation de l'information financière pendant toute la durée de l'instrument.

La provision pour pertes de crédit attendues correspond aux pertes de crédit attendues sur la durée de vie d'un instrument financier (« pertes de crédit attendues pour la durée de vie »), sauf s'il n'y a pas eu d'augmentation significative du risque depuis la comptabilisation initiale, auquel cas la provision pour pertes de crédit attendues correspond à la portion des pertes de crédit attendues pour la durée de vie dont l'instrument financier peut faire l'objet dans les 12 mois à venir. L'évaluation des pertes de crédit attendues repose sur trois facteurs principaux : la probabilité de défaillance, la perte en cas de défaillance et l'exposition en cas de défaillance.

L'Administration évalue de manière prospective les pertes de crédit attendues au titre de ses instruments financiers comptabilisés au coût amorti et à la JVAERG. La méthode de dépréciation appliquée nécessite de déterminer s'il y a eu une importante augmentation du risque de crédit. Les provisions pour pertes sur les actifs financiers se fondent sur des hypothèses sur le risque de défaillance et les taux de pertes attendues. L'Administration exerce son jugement pour la formulation de ces hypothèses et la sélection des données entrant dans le calcul de la dépréciation en se fondant sur l'historique de l'Administration, les conditions actuelles du marché ainsi que les estimations prospectives à la fin de chaque période de présentation.

L'Administration a adopté l'approche simplifiée et, par conséquent, elle ne fait pas le suivi de l'évolution du risque de crédit de ses clients, mais comptabilise plutôt une correction de valeur fondée sur les pertes de crédit attendues pour la durée de vie à chaque date de clôture. L'Administration a établi une provision qui se fonde sur son historique de pertes de crédit, ajustée en fonction de facteurs prospectifs propres aux débiteurs et du contexte économique.

Par conséquent, l'Administration comptabilise une dépréciation et évalue les pertes de crédit pour la durée de vie. La valeur comptable de ces actifs à l'état de la situation financière est présentée déduction faite de toute provision pour pertes. La dépréciation des créances et autres débiteurs est présentée dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services dans l'état du résultat net et du résultat global.

L'Administration utilisera un modèle en trois étapes pour évaluer la dépréciation, le cas échéant depuis la comptabilisation initiale, des instruments financiers autres que des créances et autres débiteurs en se fondant sur les variations de la qualité du crédit, de la manière suivante.

- » Étape 1 : Un instrument financier qui n'est pas considéré comme un actif financier déprécié lors de sa comptabilisation initiale est classé à l'étape 1 et son risque de crédit fait l'objet d'un suivi continu par l'Administration. Les pertes de crédit attendues d'un instrument financier classé à l'étape 1 correspondent à la portion des pertes de crédit attendues pour la durée de vie dont l'instrument financier peut faire l'objet dans les 12 mois à venir.
- » Étape 2 : Si une augmentation importante du risque de crédit depuis la comptabilisation initiale est relevée, l'instrument financier passe à l'étape 2, mais n'est pas encore réputé être déprécié. Les pertes de crédit attendues correspondent aux pertes de crédit attendues pour la durée de vie.
- » Étape 3 : L'instrument financier est déprécié et il est sorti de l'état de la situation financière comme une créance irrécouvrable.

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 et du résultat global 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 contrats de location, les durées d'utilité des immobilisations corporelles, les ajustements découlant de réévaluations, y compris les pertes de crédit attendues, le coût des avantages futurs du personnel et les provisions pour éventualités.

Contrats de location

L'Administration exerce son jugement lorsqu'elle passe en revue ses accords contractuels pour déterminer si un accord est assorti d'un contrat de location entrant dans le champ d'application d'IFRS 16. La comptabilisation des contrats de location nécessite également l'exercice du jugement et la formulation d'estimations à l'égard de divers éléments propres à l'accord.

Lorsqu'un contrat de location comporte une option de prolongation ou de résiliation, l'Administration doit établir quelle sera la durée appropriée du contrat de location en fonction de ses meilleures estimations. L'Administration tiendra compte de tous les faits et circonstances pour déterminer si elle a un avantage économique à exercer une option de prolongation ou à ne pas exercer une option de résiliation.

La durée d'un contrat de location doit être réévaluée s'il se produit un événement important ou un changement important de circonstances. Les obligations locatives sont estimées et comptabilisées au moyen d'un taux d'actualisation qui correspond au taux d'emprunt marginal estimatif de l'Administration. Il s'agit du taux que l'Administration aurait à payer pour emprunter, pour une durée et avec une garantie similaires, les fonds nécessaires pour se procurer un bien de valeur similaire dans un environnement économique similaire.

L'Administration évalue tous les nouveaux contrats de location conclus à titre de bailleur pour déterminer si ces contrats doivent être classés comme contrats de location simple ou contrats de location-financement. Ce processus est examiné chaque trimestre et une analyse plus approfondie est effectuée annuellement afin de s'assurer que les contrats de location sont comptabilisés de façon adéquate conformément à la norme.

Durées d'utilité des immobilisations corporelles

Il faut exercer un jugement critique 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.

Provision pour pertes

L'Administration détermine des pertes de crédit attendues dont le montant est établi 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. L'Administration n'est pas en mesure de prévoir l'évolution de la situation financière de ses clients, et si des circonstances entourant la situation financière des clients devaient se détériorer, cela pourrait avoir une incidence importante sur les estimations de recouvrabilité des créances et autres débiteurs, et l'Administration pourrait se voir dans l'obligation de comptabiliser des provisions additionnelles. Par ailleurs, si l'Administration établit des provisions plus importantes que nécessaire, elle pourrait devoir procéder à la reprise d'une partie de ces provisions au cours des périodes à venir en fonction des résultats de recouvrement réels.

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 autres 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

Des 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 régler l'obligation et que le montant peut être évalué de façon fiable.

Paiement tenant lieu de taxes municipales

En décembre 2000, la province d'Ontario a modifié la Loi sur l'évaluation foncière afin d'apporter des changements à la méthode de détermination des paiements tenant lieu d'impôts pour les aéroports situés en Ontario. En vertu des règlements signés en mars 2001, les paiements tenant lieu de taxes municipales versés par les administrations aéroportuaires désignées aux termes de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* sont basés sur un taux fixe propre à chaque aéroport, multiplié par le volume de passagers observé de l'exercice précédent pour l'aéroport en question. Cette loi garde effectivement les aéroports situés en Ontario à l'abri des conséquences d'une évaluation à la valeur de marché.

Total du résultat global

Le total du résultat global correspond au résultat net, auquel on additionne ou duquel on soustrait les autres éléments du résultat global de l'exercice. 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 de l'insuffisance des capitaux propres appelée « cumul des autres éléments du résultat global ».

Normes et interprétations nouvelles et modifiées

L'Administration se tient au fait des nouvelles normes et modifications aux normes existantes qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). L'Administration a appliqué les méthodes comptables de manière uniforme à toutes les périodes présentées dans les états financiers.

Pour l'exercice considéré, l'Administration n'a appliqué aucune modification nouvelle ou proposée aux IFRS et aux interprétations publiées par l'IASB puisqu'il n'y avait aucune nouvelle modification applicable, de sorte qu'il n'y aura aucune incidence sur la présentation des présents états financiers de l'Administration.

Changements de méthodes comptables à venir

L'IASB a publié de nouvelles modifications aux normes en vigueur. La direction étudie actuellement des modifications futures à des normes comptables afin de déterminer leur incidence possible sur les méthodes comptables de l'Administration.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Immeubles et installations auxiliaires	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	Technologies de l'information et mobilier et équipement	Véhicules	Amélioration des terrains	Construction en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Valeur brute							
Au 1 ^{er} janvier 2021	535 859	124 661	57 407	36 814	11 321	11 222	777 284
Entrées	—	—	—	—	—	9 799	9 799
Transferts	5 045	972	1 388	(226)	—	(7 179)	—
Sorties	(1 048)	—	(1 535)	(1 154)	—	—	(3 737)
Au 31 décembre 2021	539 856	125 633	57 260	35 434	11 321	13 842	783 346
Amortissement cumulé							
Au 1 ^{er} janvier 2021	230 933	47 177	38 427	17 275	8 733	—	342 545
Dotation aux amortissements	19 979	4 402	4 196	2 285	435	—	31 297
Sorties	(1 048)	—	(1 535)	(1 054)	—	—	(3 637)
Au 31 décembre 2021	249 864	51 579	41 088	18 506	9 168	—	370 205
Valeur nette comptable							
Au 31 décembre 2021	289 992	74 054	16 172	16 928	2 153	13 842	413 141

	Immeubles et installations auxiliaires	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	Technologies de l'information et mobilier et équipement	Véhicules	Amélioration des terrains	Construction en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Valeur brute							
Au 1 ^{er} janvier 2022	539 856	125 633	57 260	35 434	11 321	13 842	783 346
Entrées	—	—	—	—	—	14 728	14 728
Transferts	6 629	4 250	2 086	242	616	(13 823)	—
Sorties	(1 880)	—	(2 148)	(105)	—	—	(4 133)
Au 31 décembre 2022	544 605	129 883	57 198	35 571	11 937	14 747	793 941
Amortissement cumulé							
Au 1 ^{er} janvier 2022	249 864	51 579	41 088	18 506	9 168	—	370 205
Dotation aux amortissements	19 707	4 488	3 696	2 170	413	—	30 474
Sorties	(1 880)	—	(2 148)	(105)	—	—	(4 133)
Au 31 décembre 2022	267 691	56 067	42 636	20 571	9 581	—	396 546
Valeur nette comptable							
Au 31 décembre 2022	276 914	73 816	14 562	15 000	2 356	14 747	397 395

4. AUTRES ACTIFS

	2022 \$	2021 \$
Participation dans le 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la location, déduction faite de l'amortissement	2 168	2 232
	5 098	5 162

Participation dans le 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 ou la « Ville ») à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50 % 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 % 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 location

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. La valeur de cette période de loyer gratuit a été amortie sur la durée du bail.

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration a accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 170,0 millions de dollars (170,0 millions de dollars en 2021) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2022 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2023. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») (voir la note 7 a)) 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 autorisés aux termes de chacune des facilités de crédit, ainsi que les dates d'échéance et les fins visées.

Type de facilité	Échéance	Fins visées	2022 en millions \$	2021 en millions \$
Renouvelable — 364 jours	13 octobre 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Renouvelable — 2 ans	31 mai 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	50	50
Renouvelable — 3 ans	4 juin 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Renouvelable — 5 ans	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
			170	170

Aux 31 décembre 2022 et 2021, il n'y avait aucune dette bancaire aux termes de ces facilités.

Au 31 décembre 2022, un montant de 13,9 millions de dollars (11,0 millions de dollars en 2021) des facilités de crédit avait été attribué au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 7 a)).

Pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes décroissantes de série E, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire d'un montant de 9,5 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit.

Au 31 décembre 2022, le montant des facilités de crédit disponible, compte tenu des montants désignés et tirés, était de 146,6 millions de dollars (149,5 millions de dollars en 2021).

6. 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 à long terme et les résultats cumulés inscrits à l'état de la situation financière sous déficit.

L'Administration contracte des emprunts, notamment sous forme 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 résultat 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 7 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.

7. DETTE À LONG TERME

	2022 \$	2021 \$
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 du 25 novembre 2004 jusqu'au 25 mai 2032	101 395	107 751
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 \$ exigibles à chaque date de versement des intérêts du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	281 380	289 046
Obligations-recettes, 2,698 %, série F, échéant le 5 mai 2031, intérêts exigibles le 5 mai et le 5 novembre de chaque année à compter du 5 novembre 2021 jusqu'à l'échéance le 5 mai 2031	100 000	100 000
	482 775	496 797
Moins : frais de financement différés	2 284	2 523
	480 491	494 274
Moins : partie courante	14 988	14 023
	465 503	480 251

[a] Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes (collectivement, les « obligations ») aux termes de 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 série D à 4,733 % d'un montant de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été rachetées le 25 mai 2007.

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu une émission d'obligations-recettes décroissantes de série E à 3,933 % d'un montant de 300,0 millions de dollars et échéant le 9 juin 2045. Une partie du produit net tiré de ce placement a été utilisée pour le préfinancement du rachat des obligations de série D de 200,0 millions de dollars qui sont venues à échéance et ont été rachetées le 2 mai 2017.

Le 5 mai 2021, l'Administration a conclu une émission d'obligations-recettes de série F à 2,698 % d'un montant de 100,0 millions de dollars et échéant le 5 mai 2031. Une partie du produit net tiré de ce placement a été utilisée pour rembourser 35,0 millions de dollars sur la dette bancaire et affecter 1,4 million de dollars au fonds de réserve pour le service de la dette au titre des obligations-recettes de série F.

Les obligations-recettes décroissantes de série B sont rachetables, en totalité ou en partie, au gré de l'Administration, en tout temps, et les obligations-recettes décroissantes 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;
- [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-recettes décroissantes de série B, de 0,42 % pour les obligations-recettes décroissantes de série E et de 0,27 % pour les obligations-recettes de série F. Si les obligations-recettes décroissantes de série E sont rachetées dans les six mois avant la date d'échéance, les obligations-recettes décroissantes de série E seront rachetables à un prix équivalant à 100 % du montant en capital non racheté, 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. Ceux-ci comprenaient le refinancement de la dette et de la dette bancaire existante contractée par l'Administration dans le cadre des 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, est garantie, aux termes de l'acte de fiducie globale, par une cession des produits et des créances, 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.

Le 23 avril 2021, l'Administration a reçu l'approbation des titulaires des obligations de lever temporairement, pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2022, les clauses relatives aux tarifs (ratio de couverture du service de la dette et ratio de couverture du service du montant brut de la dette), la clause additionnelle relative à la dette et l'exigence de respecter la clause relative aux tarifs pour la vente d'actifs. Ainsi, l'Administration respecte les autres 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, comme convenu avec les titulaires des obligations pour l'exercice clos le 31 décembre 2022.

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 résultat net suffisant pour satisfaire à ses exigences courantes en matière de couverture de la dette.

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 2022, le solde de trésorerie et des placements admissibles détenus pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette se chiffrait à 8,5 millions de dollars (8,3 millions de dollars en 2021) dont 7,1 millions de dollars aux fins des obligations-recettes décroissantes de série B (6,9 millions de dollars en 2021) et 1,4 million de dollars aux fins des obligations-recettes de série F (1,4 million de dollars en 2021). En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes décroissantes de série E, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire d'un montant de 9,5 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit. 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 2022, 13,9 millions de dollars (11,0 millions de dollars en 2021) des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 5).

[b] Charges d'intérêts

	2022	2021
	\$	\$
Intérêts sur les obligations	21 336	21 109
Autres charges d'intérêts et frais de financement différés	252	367
	21 588	21 476

[c] Versements annuels de capital futurs au titre de la dette à long terme

	\$
2023	14 988
2024	16 014
2025	17 107
2026	18 271
2027	19 509
Par la suite	396 886
	482 775

[d] Frais de financement différés

	2022	2021
	\$	\$
Frais de financement différés	5 155	5 155
Moins l'amortissement cumulé	2 871	2 632
	2 284	2 523

8. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les lignes aériennes, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs de 7 % (7 % en 2021) imputés par les lignes aériennes, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les lignes aériennes servant 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. Les produits bruts tirés des FAA sont comptabilisés à l'état du résultat net et du résultat global. Les frais administratifs versés aux lignes aériennes ont totalisé 1,4 million de dollars (1,3 million de dollars en 2021).

Le tableau suivant présente les activités de financement des FAA pour les exercices indiqués :

	2022 \$	2021 \$
Produits gagnés	50 265	19 343
Frais administratifs imputés par les lignes aériennes	(3 408)	(1 350)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	46 857	17 993
Achats d'immobilisations admissibles	(12 839)	(9 342)
Charges d'intérêts admissibles	(21 463)	(23 253)
Autres charges admissibles	(314)	(1 038)
	(34 616)	(33 633)
Excédent (insuffisance) des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	12 241	(15 640)

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

	2022 \$	2021 \$
Produits gagnés	780 513	730 248
Frais administratifs imputés par les lignes aériennes	(47 560)	(44 152)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	732 953	686 096
Achats d'immobilisations admissibles	(758 292)	(745 452)
Charges d'intérêts admissibles	(447 553)	(426 089)
Autres charges admissibles	(3 059)	(2 746)
	(1 208 904)	(1 174 287)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(475 951)	(488 191)

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

9. PRESTATIONS DU RÉGIME DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

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 présentaient comme suit :

	2022 \$	2021 \$
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net	—	263
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	6 969	8 944

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 s'adresse 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 % 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 maladie et des versements 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.

À la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée au 31 décembre 2021 et déposée en juin 2022, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 3 389 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 3,00 % (excédent de 4 737 \$ en 2020 en présumant un taux d'actualisation de 4,00 %). 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 de 1985 sur les normes de prestations de pension (la « Loi ») 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 2021, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité de 1 257 \$ (1 811 \$ en 2020), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2022, l'Administration a versé des paiements additionnels de solvabilité de 251 \$ (362 \$ en 2021) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2022 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2023. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la Loi 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 2023 seront de 251 \$ (251 \$ en 2022). De plus, l'Administration prévoit verser environ 174 \$ (montant réel de 288 \$ en 2022) au titre de la cotisation pour services rendus en 2023 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2023.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2021 et extrapolée au 31 décembre 2022 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2022 \$	2021 \$
Obligation au titre des prestations constituées - Régimes à prestations définies		
Solde au début de l'exercice	64 939	70 683
Cotisations salariales	46	63
Prestations versées	(2 691)	(3 109)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	288	453
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 918	1 741
Profit actuariel - changements dans les hypothèses économiques	(14 413)	(4 778)
Perte actuarielle (profit actuariel) - changements dans les résultats techniques des régimes	1 241	(114)
Solde à la fin de l'exercice	51 328	64 939
Actifs des régimes - Régimes à prestations définies		
Juste valeur au début de l'exercice	69 188	70 645
Cotisations salariales	46	63
Cotisations patronales	295	354
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	251	362
Prestations versées	(2 691)	(3 109)
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	1 861	1 549
Perte actuarielle sur les actifs du régime	(13 496)	(676)
Juste valeur des actifs des régimes	55 454	69 188
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(4 126)	(3 986)
Juste valeur à la fin de l'exercice	51 328	65 202
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net	—	263

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

	2022 \$	2021 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	408	453
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 918	1 741
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	(1 861)	(1 549)
Charge liée aux régimes de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	465	645

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 :

	2022 \$	2021 \$
Obligation au titre des prestations constituées - Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Solde au début de l'exercice	8 944	9 337
Prestations versées	(350)	(327)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	409	444
Coût financier	268	233
Profit actuariel - changements dans les hypothèses économiques	(2 302)	(743)
Solde à la fin de l'exercice	6 969	8 944

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

	2022 \$	2021 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	409	444
Coût financier	268	233
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	677	677

Le montant comptabilisé au titre des régimes de retraite à prestations définies 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 :

	2022 \$	2021 \$
Régimes de retraite à prestations définies		
Profit actuariel - changements dans les hypothèses économiques	(14 413)	(4 778)
Perte actuarielle (profit actuariel) - changements dans les résultats techniques des régimes	1 241	(114)
Perte actuarielle sur les actifs des régimes	13 496	676
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(28)	3 986
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Profit actuariel - changements dans les hypothèses économiques	(2 302)	(743)
Total du produit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(2 006)	(973)

Les coûts liés au volet à prestations définies du régime de retraite et des 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 étaient les suivantes :

	2022 %	2021 %
Régime de retraite à prestations définies		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	3,00	2,50
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	5,00	3,00
Taux d'intérêt des actifs du régime	3,00	2,50
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite (indice des prix à la consommation)	2,00	2,00
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge		
Soins de santé	3,00	2,50
Programme d'indemnités de départ	2,75	2,25
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	5,00	3,00
Programme d'indemnités de départ	5,00	2,75
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	5,20	5,30
Taux tendanciel ultime	4,00	4,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2036	2036

Le régime de retraite à prestations définies et le régime 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. L'Administration a pris des mesures pour réduire le risque de fluctuations des taux d'intérêt et autres facteurs en achetant des rentes indexées d'un grand assureur canadien qui couvrent 99 % (96 % en 2021) des retraités. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, l'incidence financière des variations des principales hypothèses est présentée ci-dessous :

	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 %	(1 170)	1 509
Inflation	1 %	1 347	(1 070)
Rémunération	1 %	54	(59)
Espérance de vie	1 an	190	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie — passif de solvabilité au 31 décembre 2020	1 %	(4 027)	5 197
Autres avantages postérieurs à l'emploi			
Discount raa Taux d'actualisation te			
Soins de santé	1 %	(604)	769
Programme d'indemnités de départ	1 %	(184)	212
Coûts de soins de santé	1 %	849	(669)
Espérance de vie	1 an	183	(175)

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 2022 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 en 2018 pour adopter une approche fondée sur le régime à l'échéance au moyen d'une segmentation tenant compte des retraités au 31 décembre 2018 et de l'ensemble des autres participants à cette date. Cette approche a donné lieu à l'établissement d'un fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités qui recevaient des prestations de retraite au 31 décembre 2018 et d'un fonds de croissance équilibré pour la gestion des actifs associés aux obligations à l'égard de tous les autres participants. Selon le fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités, tous les actifs sont investis dans un contrat de rente sans rachat acheté en décembre 2018 pour 58 retraités. Selon le fonds de croissance équilibré, le régime de retraite a acheté en octobre 2020 un contrat de rente indexée sans rachat pour six autres retraités au 1^{er} décembre 2020, ainsi qu'un autre contrat de rente indexée sans rachat en octobre 2022 pour cinq autres retraités au 31 décembre 2022. Au 31 décembre 2022, 99 % des retraités (96 % en 2021) étaient couverts par des contrats de rente indexée sans rachat. Pour les départs à la retraite futurs des participants actifs et des participants à rente différée, l'acquisition de rentes sans rachat ou avec rachat additionnelles pourrait être envisagée selon les conditions du marché. Le régime à prestations définies est fermé. À l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée au 31 décembre 2021, les 8 participants actifs avaient en moyenne 55 ans. Les 67 retraités avaient en moyenne 70 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.

Le pourcentage de distribution de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, par principale catégorie d'actifs, se présentait comme suit :

	2022 %	2021 %
Fonds de titres à revenu fixe	12	19
Fonds de créances hypothécaires commerciales	2	3
Contrat de rente sans rachat	77	64
Fonds d'actions - fonds canadiens	2	3
Fonds d'actions - fonds internationaux et mondiaux	5	7
Fonds de marchés émergents	1	2
Fonds de placement immobilier	1	2

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

	2022 \$	2021 \$
Cotisations patronales - régime de retraite à cotisations définies	1 142	1 061
Cotisations salariales - régime de retraite à cotisations définies	1 272	1 184
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 142	1 061

10. ÉVALUATION À LA JUSTE VALEUR

Les justes valeurs sont évaluées et présentées selon une hiérarchie de la juste valeur (comme l'explique la note 2) qui reflète l'importance des données utilisées pour établir les estimations.

Par suite d'une évaluation par l'Administration, il a été établi que les justes valeurs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances et autres débiteurs, des créditeurs et charges à payer ainsi que des autres passifs courants avoisinaient leurs valeurs comptables en raison surtout de l'échéance à court terme de ces instruments.

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti (note 7). Au 31 décembre 2022, la juste valeur estimée des obligations-recettes décroissantes à long terme des séries B et E et des obligations-recettes de série F s'élevait respectivement à 109,7 millions de dollars, 246,2 millions de dollars et 85,1 millions de dollars (respectivement 133,4 millions de dollars, 313,7 millions de dollars et 102,2 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B, de série E et de série F en 2021). Compte tenu de la méthode d'évaluation du niveau 2 décrite dans la hiérarchie des justes valeurs, 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.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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 est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations 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 :

	2022		2021	
	Valeur comptable	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice	Valeur comptable	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice
	\$	%	\$	%
Trésorerie et équivalents (taux variables) ¹	54 667	3,86	56 012	0,83
Dettes à long terme (coût fixe)	480 491	Note 7	494 274	Note 7

¹ Comprend le fonds de réserve pour le service de la dette de 8 507 \$ (8 295 \$ en 2021).

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.

De plus, 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'au fonds de réserve pour le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires et certificats de placement garanti à court terme autorisés 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 (0,50 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, la perte de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,3 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. L'Administration estime cependant que cette exposition n'est pas importante 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, de dette bancaire 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. L'Administration estime qu'elle 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 a le droit inconditionnel de majorer ses tarifs et ses frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. Aux termes de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 7 a)), l'Administration est tenue de prendre toutes les mesures légales pour respecter le ratio de couverture du service du montant brut de la dette, qui est de 1,25, ainsi que le ratio de couverture du service de la dette, qui est de 1,0. Si, au cours d'un exercice, ce ratio de couverture du service de la dette n'est pas respecté, l'Administration ne manque pas à ses obligations aux termes de l'acte de fiducie globale. En raison de sa capacité accrue aux termes de ses facilités de crédit et 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 21,4 millions de dollars par année. Les versements de capital annuels futurs requis sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 7 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 et autres débiteurs. Les contreparties pour la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les FAA dus par les lignes aériennes. La majeure partie des créances et autres débiteurs de l'Administration sont payés dans les 44 jours (47 jours en 2021) suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux lignes 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. Les pertes de crédit attendues sont établies, en fonction du risque de crédit, des tendances historiques, de la situation économique générale et d'autres informations, comme ils sont décrits ci-dessous, et sont prises en compte dans les états financiers.

L'analyse de la dépréciation est effectuée à chaque date de clôture en utilisant un modèle de provision pour pertes de crédit pour mesurer les pertes de crédit attendues. Les taux de dotation sont établis en fonction du temps depuis lequel la créance client est en souffrance pour des regroupements de clients de segments variés ayant des profils de pertes semblables (p. ex., lignes aériennes, concessionnaires, locataires fonciers). Le calcul se fonde sur des pondérations probabilistes, la valeur temps de l'argent et des informations raisonnables et justifiables sur des événements passés, les circonstances actuelles et les prévisions de la conjoncture économique qu'il est possible d'obtenir à la date de clôture. En règle générale, les créances sont sorties de l'état de la situation financière si elles sont en souffrance depuis plus d'un an et qu'elles ne font pas l'objet de mesures d'exécution.

Les méthodes et hypothèses utilisées pour le calcul des pertes de crédit attendues de base demeurent inchangées par rapport aux exercices antérieurs. Au cours de la pandémie de COVID-19, l'Administration a intégré des estimations, des hypothèses et des jugements propres à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sans que soit soulevé de problème de recouvrabilité important. Alors que l'Aéroport se remet graduellement de la pandémie de COVID-19, l'Administration continue de faire le suivi de tout problème de recouvrabilité pouvant émerger.

L'Administration a appliqué la méthode simplifiée pour évaluer la provision requise pour les pertes de crédit attendues au titre des créances et autres débiteurs. Environ 97 % des créances et autres débiteurs de l'Administration sont courants (en souffrance depuis moins de 30 jours). L'Administration a comptabilisé une provision pour pertes de crédit attendues de 98 \$ en 2022 (50 \$ en 2021) qui correspondait en grande partie au taux de pertes de crédit attendues de 1,13 % (1,17 % en 2021) sur les créances en souffrance depuis moins de 30 jours.

Environ 47 % (49 % en 2021) 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 ligne aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 97 % (98 % en 2021) du trafic de passagers de l'Aéroport et que, par conséquent, les autres lignes 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

L'Administration à titre de preneur

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.

L'Administration comptabilise son bail foncier comme étant un contrat de location à court terme puisque les paiements sont de nature variable. 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 à l'état du résultat net et du résultat global. Du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2021, l'Administration a reçu un congé de loyer foncier s'appliquant à tous les paiements de loyer foncier pour cette période, comme l'explique la note 13. Pour 2022, le loyer foncier à payer a été calculé selon la méthode prescrite pour l'exercice clos le 31 décembre 2022.

D'après les prévisions concernant les produits futurs (qui peuvent changer selon la conjoncture économique, les volumes de passagers 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 :

	\$
2023	10 724
2024	13 512
2025	14 674
2026	15 246
2027	15 819

L'Administration à titre de bailleur

Contrats de location-financement

À titre de bailleur, l'Administration a conclu deux baux fonciers qui sont considérés comme des contrats de location-financement. Cette conclusion découle du fait que l'Administration transfère la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété de ces actifs au preneur. L'Administration, à titre de bailleur, comptabilise donc ces contrats comme des créances.

Les créances au titre de contrats de location-financement sont présentées dans les actifs non courants.

L'analyse des échéances des créances au titre de contrats de location-financement, y compris les paiements de loyers à recevoir non actualisés, se présente comme suit :

	2022 \$
Moins de 1 an	527
1 an à 2 ans	534
2 à 3 ans	542
3 à 4 ans	550
4 à 5 ans	558
Plus de 5 ans	23 825
Total des paiements de loyers à recevoir non actualisés	26 536
Produits financiers non gagnés	(14 868)
Investissement net dans des contrats de location	11 668

Contrats de location simple

En outre, 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'acquiescer les actifs loués à la fin du contrat de location.

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

	\$
2023	6 845
2024	6 982
2025	7 121
2026	7 514
2027	7 714

13. AIDE PUBLIQUE — PANDÉMIE DE COVID-19

Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »)

En avril 2020, en réaction à l'incidence économique négative de la COVID-19, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de SSUC, qui offre aux employeurs admissibles une subvention salariale en fonction de certains critères.

En 2021, l'Administration a été admissible à cette subvention du 1^{er} janvier 2021 au 23 octobre 2021 et a demandé 5,0 millions de dollars en subventions salariales pour 2021. Le programme a pris fin en octobre 2021 et aucune subvention de ce type n'a été comptabilisée en 2022.

Renonciation aux loyers de baux fonciers du gouvernement du Canada

Par suite de l'entrée en vigueur de la renonciation aux loyers de baux fonciers en 2021, le gouvernement du Canada a annoncé, le 20 novembre 2020, sa décision de prolonger la renonciation aux obligations liées aux loyers de baux fonciers jusqu'à la fin de décembre 2021 en raison du déclin prolongé du trafic aérien et de l'incidence financière importante sur les administrations aéroportuaires. Cette renonciation aux loyers fonciers a permis d'économiser un montant de 3,3 millions de dollars qui aurait autrement dû être payé en 2021, selon l'application des taux prescrits pour l'ensemble de l'exercice 2021.

Pour 2022, le loyer foncier à payer a été calculé selon la méthode prescrite pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 sans allègement de loyers.

Fonds de soutien aux aéroports et Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »)

Le 11 mai 2021, le gouvernement du Canada a lancé deux nouveaux programmes de financement sous forme de contribution pour aider les aéroports canadiens à se remettre de la pandémie de COVID-19 :

- » Le PIEA aidera les grands aéroports du Canada à effectuer des investissements essentiels dans la sûreté, la sécurité ou l'accès au transport en commun.
- » Le fonds de soutien aux aéroports fournira une aide financière à des aéroports canadiens ciblés pour les aider à maintenir leurs activités en 2021.

Programme des infrastructures essentielles des aéroports

En 2021, l'Administration a été admissible à une aide financière maximale de 9,0 millions de dollars dans le cadre du PIEA pour des investissements dans deux importants projets de construction. En 2022, un montant de 6,4 millions de dollars (2,6 millions de dollars en 2021) de cette subvention a été porté en réduction des coûts de construction capitalisés inclus dans les immobilisations corporelles et engagés par l'Administration. Le solde de l'aide financière aux termes du PIEA sera appliqué en 2023, selon des critères d'admissibilité, aux coûts de construction admissibles engagés sur ces projets approuvés.

Fonds de soutien aux aéroports

En 2021, l'Administration a reçu un montant non récurrent de 5,7 millions de dollars du programme, selon une formule fondée sur la taille de l'Aéroport. Le programme n'a pas été renouvelé en 2022. Les fonds ont été inclus dans les autres produits dans l'état du résultat net et du résultat global.

14. TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

La variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation se présentait comme suit :

	2022	2021
	\$	\$
Créances et autres débiteurs	(5 532)	(5 080)
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	(1 246)	6
Créditeurs et charges à payer	7 212	3 031
	434	(2 043)

Le produit de la dette bancaire et de la dette à long terme comprenait ce qui suit :

	2022	2021
	\$	\$
Dette bancaire	—	35 000
Dette à long terme	—	100 000
	—	135 000

Le remboursement de la dette bancaire et de la dette à long terme comprenait ce qui suit :

	2022	2021
	\$	\$
Dette bancaire	—	65 000
Dette à long terme	14 023	13 116
	14 023	78 116

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La rémunération versée, à verser ou offerte par l'Administration aux principaux dirigeants pour les exercices clos les 31 décembre sont comptabilisés au coût comme suit :

	2022	2021
	\$	\$
Salaires et avantages à court terme	2 731	2 550
Autres avantages postérieurs à l'emploi	164	210
	2 895	2 760

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 sept vice-présidents.

Le régime de retraite à prestations définies dont il est question à la note 9 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 9. L'Administration n'a pas conclu d'autres transactions avec le régime de retraite.

16. 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 liés à l'exploitation et engagements liés aux dépenses d'investissement

Au 31 décembre 2022, l'Administration avait des engagements liés à l'exploitation dans le cours normal des activités totalisant 30,0 millions de dollars (11,8 millions de dollars en 2021) pour lesquels des paiements de 10,5 millions de dollars devront être effectués en 2023; ces paiements devant diminuer au cours des cinq prochains exercices jusqu'à l'échéance des contrats. Des engagements liés aux dépenses d'investissement venant à échéance en 2023 et visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 13,9 millions de dollars s'ajoutent aux engagements liés à l'exploitation.

Les engagements liés à l'exploitation dans le cours normal des activités pour les cinq prochains exercices se présentent approximativement comme suit :

	\$
2023	10 460
2024	7 586
2025	7 334
2026	4 519
2027	96

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.

17. PANDÉMIE DE COVID-19

La pandémie de COVID-19 a continué de peser lourd sur l'Aéroport et sur l'industrie du transport au Canada et à l'échelle mondiale en 2022. L'exercice s'est amorcé sous un signe de faiblesse attribuable au variant Omicron et à la poursuite des restrictions pour les déplacements et la santé publique. Avec la levée des restrictions au fil de 2022, les volumes de passagers ont continué d'augmenter tout au long de l'exercice. Bien que la reprise soit encourageante, les volumes de passagers pour l'ensemble de l'exercice se sont établis à 59 % de ceux de 2019 (avant la pandémie). L'Administration espère que la tendance à la hausse se poursuivra en 2023 et au cours des exercices prochains pour retrouver, voire dépasser, les volumes de passagers de 2019. L'Administration reste prudente à l'égard de la disruption qui pourrait découler d'autres variants et de l'incidence des tendances et des prévisions macro-économiques. En outre, l'Administration continue d'assurer le suivi de la composition du flot des passagers qui passent par l'Aéroport. Le retour en force des volumes de passagers de loisir a permis la reprise à l'Aéroport et dans l'ensemble de l'industrie. Il semblerait y avoir un retard dans le nombre de passagers d'affaires passant par l'Aéroport, alors que la région de la Capitale nationale s'ajuste aux réunions en ligne et au télétravail. La composition du marché local de l'Aéroport, qui compte une part importante de personnes toujours en télétravail, pourrait entraîner un retard dans le retour des passagers d'affaires par rapport aux autres grands aéroports du Canada à court terme.

Malgré des signes de reprise encourageants, la durée totale de la reprise après la pandémie reste inconnue et l'Administration vise la viabilité financière à long terme de l'Aéroport. L'Administration continue d'appliquer des mesures de contrôle des coûts strictes en ajustant ses activités en fonction des volumes prévus. L'Administration continue de répondre à ses obligations du service de la dette.

