

RAPPORT ANNUEL



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

VISION

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

MISSION

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

VALEURS

- Responsabilité
- Durabilité (financière et environnementale)
- Imputabilité
- Intégrité

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Croître stratégiquement
- Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale du Canada
- Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations
- Poursuivre notre quête d'excellence
- Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	4
REVUE DE 2014	6
RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE	17
REVUE FINANCIÈRE DE 2014	26
ÉTATS FINANCIERS	35
NOTES ANNEXES	41



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

C'est avec plaisir que je vous présente le Rapport annuel de 2014, dans lequel nous partagerons avec vous les faits saillants d'une année très occupée et très productive à l'Aéroport international d'Ottawa. Depuis que j'ai rallié le Conseil de l'Administration de l'aéroport en 2008, j'ai été témoin de nombreux changements au sein de notre aéroport, de notre secteur d'activité et de la région. J'ai vu notre économie locale traverser des hauts et des bas et j'ai constaté les répercussions que cela a eues sur nos activités, et durant ce temps, j'ai également vu de grands projets passer de la conception à leur exécution réussie. Comme toujours, je suis émerveillé par l'ampleur de ce que parvient à réaliser l'équipe de l'aéroport qui est relativement peu nombreuse, mais combien déterminée.

Quand j'ai accepté d'assumer la présidence du Conseil d'administration en 2012, je m'étais fixé plusieurs objectifs. Le premier d'entre eux était de veiller à une transition en douceur de la direction à un nouveau président et chef de la direction ce qui a été atteint haut la main. Mon second objectif, étant donné notre devoir de réviser et modifier nos règlements selon la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*, était d'amorcer une révision de fond de la structure de gouvernance de l'Administration dans le but d'améliorer encore plus la performance de notre Conseil d'administration déjà très performant. Les membres du Conseil ont procédé à une révision de tous les comités et de l'ensemble des procédures, ont mis à jour les politiques et ont actualisé les règlements administratifs. Enfin, de concert avec la haute direction, nous avons élaboré et adopté un plan stratégique qui nous engage sur une voie claire et solide pour les quatre prochaines années et plus encore. L'année 2014 a consisté en gros à mettre à exécution ce plan, ce dont il sera davantage question dans le message de Mark.

Je suis très fier de toutes ces réalisations qui n'auraient pas pu être atteintes sans l'engagement de l'ensemble du Conseil d'administration et la haute gestion. Je me sens privilégié de travailler avec l'équipe de l'Administration de l'aéroport, et c'est avec empressement que je surveillerai le nouveau chapitre dans l'histoire de l'Administration de l'aéroport. Je suis aussi très reconnaissant envers notre président et chef de la direction, Mark, et son équipe de se montrer toujours à la hauteur des défis que nous leur présentons, et de savoir s'adapter aux perpétuels changements dans l'environnement économique et dans l'industrie du transport aérien. Je crois sincèrement que notre équipe est l'une des meilleures, sinon la meilleure de tout le pays, comme le confirme son classement parmi les cinq meilleurs aéroports en Amérique du Nord en tant que le seul aéroport canadien et troisième parmi tous les aéroports au monde desservant entre 2 à 5 millions de passagers.

Mon mandat à la présidence prendra fin en avril, mais je resterai au sein du Conseil en tant que président sortant pour continuer de servir le Conseil pour encore quelques années.

Pour conclure, j'aimerais remercier la collectivité pour le soutien continu et constant démontré envers l'aéroport et l'Administration de l'aéroport pendant toutes ces années. Nous avons la chance de vivre dans la région de la capitale nationale et de bénéficier de la qualité de vie qui est la nôtre. Je crois sincèrement que notre aéroport contribue à cette qualité de vie, toutefois que nous sommes grandement redevables de notre succès aux communautés que nous desservons. Je me réjouis à la perspective de voir cette relation se consolider à mesure que l'aéroport poursuivra sur sa lancée et reliera encore plus de passagers avec le monde entier.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Gilles Lalonde', with a stylized flourish at the end.

Gilles Lalonde,
Président du Conseil



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Je n'aurais jamais pu imaginer que 2014 s'envolerait aussi vite, ni tout ce que nous serions capables d'accomplir en un si court laps de temps.

La reconstruction entière de la plus longue piste de l'aéroport a été l'un de nos projets les plus importants. Oui, le moment était venu de refaire la surface de la piste 14/32 et nous aurions pu nous contenter simplement de la gratter en superficie et de la repaver, comme l'équipe de l'exploitation désigne un projet de resurfaçage. Au lieu, nous avons déterminé que l'approche la plus prudente serait de la reconstruire au complet, y compris de remplacer le système d'éclairage de la piste, d'installer un nouveau système d'égouts pluviaux et de remodeler le profil de la piste, auparavant en pente latérale, en une surface bombée. De plus, l'Administration a décidé d'investir sans compter dans la sécurité en y ajoutant à chaque extrémité une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Depuis 2012, Ottawa est considéré un chef de file dans la conception de piste sécuritaire. Cette renommée découle des travaux de réfection effectués sur son autre piste commerciale, la piste 07/25, et qui ont fait de notre aéroport le seul de Classe 1 du Canada doté de RESA et d'une surface rainurée. Étions-nous tenus d'apporter ces améliorations sécuritaires? Non. Mais les apporter nous a semblé la chose à faire, et nous sommes convaincus que cet investissement en valait la peine.

Un autre de nos projets parmi les plus complexes s'est poursuivi tout au long de l'année. De grands progrès ont été réalisés dans la mise à niveau du système de traitement des bagages, un projet de 58 millions \$ entrepris en 2013. La portion du système affectée aux vols transfrontaliers a été installée et sera mise en marche au début de 2015. Un nouveau carrousel à bagages dans la zone des arrivées des vols domestiques a également été installé et les travaux d'installation se poursuivront en arrière-scène tout au long de 2015 et devraient être achevés en 2016.

L'Aéroport d'Ottawa a été le théâtre d'autres premières. À la fin de novembre, j'ai eu le privilège de participer au premier exercice de sécurité basé sur un scénario de tireur actif à avoir lieu dans un aéroport canadien. Quelque 300 intervenants du Service de police d'Ottawa, du Service paramédical d'Ottawa, du Service des incendies d'Ottawa, et de plusieurs autres organismes, ont pris part à cet exercice d'envergure basé sur un scénario auquel nous devons nous préparer comme les tristes événements du 22 octobre nous l'ont malheureusement confirmé. J'ai été renversé par la rigueur de la planification de cette formation et du réalisme du scénario et je suis très fier de la manière dont les divers intervenants ont mis en commun leurs forces pour que nous soyons collectivement mieux préparés à réagir à un événement qui, nous l'espérons, ne se produira jamais.

Tous ces projets et plusieurs autres ont donné fort à faire à l'équipe, mais pas au point où elle néglige le service à la clientèle, qui figure parmi nos priorités. De fait, nos efforts dans le but de dorloter nos passagers nous ont rapporté d'autres prix dans le cadre du programme de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) : une nouvelle troisième position au classement dans la catégorie des aéroports qui desservent de deux à cinq millions de passagers et une cinquième position en Amérique du Nord, toutes catégories d'aéroports confondues. J'en profite pour remercier du fond du cœur tous ceux et celles qui ont eu cette petite attention de plus pour rendre l'expérience de nos passagers encore plus mémorable.

Chaque projet d'infrastructure et chaque initiative en matière de service à la clientèle visent un seul et même objectif, nous doter d'un aéroport de classe mondiale. Personne ne s'étonnera d'apprendre que nous aspirons à ce que la ville que nous desservons soit elle aussi de classe mondiale. Nous croyons qu'un solide système de transport est nécessaire pour entretenir cette réputation et c'est pourquoi nous collaborons si activement avec la Ville d'Ottawa à deux dossiers d'évaluation environnementale : le prolongement de la ligne du O-Train jusqu'à l'aéroport et l'élargissement de la promenade de l'Aéroport. Nous croyons qu'un lien ferroviaire avec l'aéroport est vital pour l'avenir d'Ottawa et estimons que ce lien doit se faire le plus tôt possible. Nous sommes aussi fermement convaincus que la promenade de l'Aéroport, le principal axe routier qui mène à l'aéroport, accueille déjà un maximum de circulation aux heures de pointe et entraîne une grave congestion qui doit être réglée. Nous nous réjouissons à la perspective de travailler avec la Ville à l'élaboration d'un plan de transport qui comblera les besoins de l'aéroport et de l'ensemble de la collectivité. Il ne s'agit pas de mettre de l'avant un projet plutôt qu'un autre, mais bien de bâtir un système multimodal qui répondra aux besoins futurs de notre communauté grandissante.

Le plan stratégique que nous avons élaboré l'an dernier et mis en œuvre cette année nous a aidés à nous concentrer étroitement sur nos objectifs. Comme je l'ai souligné à plusieurs reprises, c'est un plan ambitieux, mais avec le soutien du Conseil d'administration et de l'ensemble de l'équipe de l'Administration

de l'aéroport, nous faisons des progrès tangibles. J'aimerais en profiter pour remercier chacun des membres de leur dévouement par rapport à la réalisation de nos objectifs. Je tiens à remercier en particulier le Conseil d'administration pour sa confiance envers l'équipe, envers la capacité de cette dernière de prendre des décisions éclairées et des mesures décisives. Cette confiance atteste de la force de mon équipe, et nous ferons en sorte de continuer à la mériter dans la poursuite de la mise en œuvre de ce plan.

Le mandat de Gilles Lalonde à la présidence du Conseil d'administration prendra fin prochainement et j'aimerais profiter de l'occasion pour le remercier de ses conseils et de son leadership. Gilles était de l'équipe qui m'a sélectionné pour prendre la direction de l'Administration de l'aéroport et m'a assuré ce niveau de soutien qui, je crois, a contribué au succès de la transition et à la rendre très harmonieuse et gagnante. Oeuvrer à ses côtés s'est avéré un plaisir et un privilège et je me réjouis de savoir que je pourrai compter sur son apport continu comme membre du Conseil. Je me réjouis également de travailler avec notre nouvelle présidente et de poursuivre le fabuleux travail que nous avons amorcé sous le leadership de Gilles.

Plusieurs signes nous démontrent que l'économie locale se porte mieux, notamment la hausse du nombre de passagers que nous enregistrons. La croissance est synonyme d'opportunité. J'ai très hâte de voir ce que l'avenir a en réserve pour l'Aéroport international d'Ottawa au cours des prochaines années et je peux vous assurer que mon équipe et moi-même sommes prêts à saisir la moindre opportunité. J'espère aussi que la collectivité continuera à nous appuyer comme elle le fait depuis 1997.



Mark Laroche,
Président et chef de la direction

REVUE DE 2014

Il nous fait plaisir de vous présenter un résumé des activités de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa en 2014. L'an dernier, nous avons amorcé avec les conseils et l'orientation du Conseil de l'Administration une nouvelle approche pour mener nos activités sous la forme d'un Plan stratégique quinquennal. Au terme d'une rigoureuse analyse de nos activités, de l'industrie, et des défis et occasions identifiés dans la poursuite de notre vision et de notre mission renouvelées, nous avons développé ce plan autour des cinq orientations stratégiques suivantes :

- Croître stratégiquement;
- Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale du Canada;
- Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations;
- Poursuivre notre quête d'excellence; et
- Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations.

Pour pouvoir mener à bien ce plan, nous allons devoir nous adapter aux changements dans l'industrie, dans l'économie locale et dans les pratiques exemplaires, et adapter ce plan afin qu'il demeure un reflet fidèle des priorités de l'organisation. Nous nous sommes engagés à rendre compte annuellement de nos progrès en regard de ce plan et ce Rapport annuel vous décrira les réalisations et les activités de l'Administration en 2014 dans la poursuite de ses cinq orientations stratégiques.

1. CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

Étant donné que l'industrie est sujette à des vagues d'expansion et de repli, il est essentiel que nous trouvions de nouvelles façons innovatrices de générer des revenus qui ne soient pas tributaires du nombre de sièges disponibles à bord des vols ou des passagers qui les occupent. Des stationnements aux concessions, en passant par la publicité, les produits tirés de sources non aéronautiques peuvent faire une énorme différence pour ce qui est du développement de l'aéroport et des investissements dans l'aéroport. Développer les terrains pour optimiser les revenus non aéronautiques, faire croître les principales activités commerciales de l'aéroport, et promouvoir activement le développement économique au

SOMMAIRE DES RETOMBÉES SUR LA RÉGION (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Salaires	16 885 \$	17 922 \$	18 605 \$	20 093 \$	20 885 \$	94 390 \$
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 560	4 788	4 982	5 048	4 933	24 311
Frais d'exploitation	25 000	26 000	27 000	27 000	29 000	134 000
Immobilisations	21 000	27 000	24 000	30 000	54 000	156 000
	67 445 \$	75 710 \$	74 587 \$	82 141 \$	108 818 \$	408 701 \$

Notes : Les salaires incluent les avantages sociaux;
Paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) - payés à la ville d'Ottawa;
Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, les PTLT, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

sein de la communauté constituent des composantes importantes de cette orientation stratégique.

Les projets suivants représentent certaines avancées pour ce qui est de la génération de revenus non aéronautiques :

TRANSPORT AU SOL

Il y a eu passablement de mouvement et de changement en 2014 en ce qui concerne le transport au sol. Tout d'abord, plusieurs nouveaux services de stationnement ont été inaugurés avec succès, y compris un stationnement pour utilisateurs de cellulaires, une signalisation améliorée, et un nouveau système de réservation de stationnement en ligne. Ce nouveau système permet à l'Administration de mieux rivaliser pour sa part de marché et de recettes auprès des voyageurs qui choisissent de se rendre en véhicule à l'aéroport.

Divers partenariats rattachés aux stationnements ont été conclus durant l'année dans le but d'accroître la fréquentation et les recettes tirées des stationnements. Au nombre des partenaires que nous avons recrutés en 2014 on retrouve le Hilton Garden Inn Ottawa Airport, les Sénateurs d'Ottawa, Visa Canada et First Air.

L'Administration a conclu une nouvelle entente de service de taxis avec Coventry Connections, la société mère des compagnies de taxis BlueLine, DJ's Taxi et Capital Taxi. Cette entente avec Coventry continue à faire appel aux services dédiés des chauffeurs et du parc de taxis actuels de l'aéroport et comporte plusieurs premières qui pourraient se traduire par une entente à plus long terme à compter de l'été 2015.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Au début de 2014, l'Administration et HMS Host, notre principal concessionnaire en vente de boissons et d'aliments, ont applaudi l'arrivée dans la zone de contrôle préembarquement de deux nouvelles

bannières en restauration rapide, The Local et PZA, ainsi que le renouvellement des menus à deux des restaurants à service complet, le Rideau Bar and Grill et le Byward Taps.

Le principal concessionnaire de vente au détail de l'Administration, LS travel retail, a ouvert une boutique de la Compagnie de la Baie d'Hudson en novembre 2014, et l'Administration et LS continuent à travailler ensemble en vue de l'introduction d'autres nouveaux concepts en 2105.

L'Administration a conclu un processus d'appel d'offres pour diverses boutiques et points de vente d'aliments et de boissons dans l'aérogare. Ce processus a débouché sur plusieurs baux qui déboucheront sur l'ouverture de plusieurs nouveaux commerces aux concepts intéressants durant la première moitié de 2015. Good Earth Café, une bannière très connue dans l'Ouest canadien, ouvrira sa première succursale en Ontario dans l'aire pré-contrôle de sécurité en mars 2015. Metalsmiths Sterling ouvrira sa boutique de bijoux créés au Canada en février 2015 dans la zone post-contrôle de sécurité des vols domestiques/internationaux. Plus tard en 2015, l'établissement Tulip Bar and Wine Lounge, exploité par Delaware North Companies, commencera à servir du vin en face de la porte 16 durant le second trimestre de 2015.

Une demande de propositions a été lancée en novembre 2014 pour la concession publicitaire dans l'enceinte de l'aérogare et devrait se conclure en février 2015 et avec l'arrivée du publicitaire en mai 2015.

Une demande de propositions a été lancée auprès des entreprises de location de véhicules à l'aéroport. L'ensemble des exploitants de voitures de location à l'aéroport comptant déjà un comptoir à l'aéroport ont réussi à renouveler leurs concessions de location de véhicules, y compris Avis-Budget, National-Alamo, Enterprise et Hertz. Aucune nouvelle compagnie et aucun nouvel exploitant n'ont participé à ce processus concurrentiel.

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

L'Aéroport international d'Ottawa ne se résume pas à trois pistes et à une aérogare. Il est un employeur important qui paie des taxes à plusieurs

paliers de gouvernement, facilite le tourisme et contribue annuellement plus de 2,2 milliards \$ à l'économie locale. Ce chiffre englobe la valeur directe, indirecte et induite des emplois créés par l'aéroport, le produit intérieur brut, les revenus et les dépenses. L'importance d'accroître l'incidence qu'à l'aéroport sur la région d'Ottawa et de Gatineau est

CROISSANCE DU VOLUME DES PASSAGERS PAR SECTEUR

		Domestique	%	Transfrontalier	%	Internationaux	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	4,28 %	3 046 368	6,60 %
	1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	22,38 %	3 110 548	2,11 %
	1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	18,04 %	3 211 607	3,25 %
	2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	-2,71 %	3 434 345	6,94 %
	2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	-3,85 %	3 391 295	-1,25 %
	2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	16,18 %	3 216 886	-5,14 %
	2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	6,92 %	3 262 345	1,41 %
	2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	27,05 %	3 609 885	10,65 %
	2005	2 779 895	1,58 %	719 150	12,16 %	236 388	1,91 %	3 735 433	3,48 %
	2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	11,95 %	3 807 756	1,94 %
	2007	3 052 813	8,74 %	746 435	1,45 %	289 280	9,32 %	4 088 528	7,37 %
	2008	3 255 540	6,64 %	740 369	-0,81 %	343 315	18,68 %	4 339 225	6,13 %
	2009	3 141 812	-3,49 %	682 822	-7,77 %	408 196	18,90 %	4 232 830	-2,45 %
	2010	3 303 170	5,14 %	725 781	6,29 %	444 943	9,00 %	4 473 894	5,70 %
2011	3 429 310	3,82 %	750 486	3,40 %	444 830	-0,03 %	4 624 626	3,37 %	
2012	3 454 387	0,73 %	775 040	3,27 %	456 529	2,63 %	4 685 956	1,33 %	
2013	3 363 685	-2,63 %	772 678	-0,30 %	442 228	-3,13 %	4 578 591	-2,29 %	
	2014	3 434 209	2,10 %	741 285	-4,10 %	440 954	-0,30 %	4 616 448	0,83 %
Prévision	2015	3 510 344	2,22 %	766 430	3,39 %	460 294	4,39 %	4 737 069	2,61 %
	2020	3 962 379	2,45 %	898 604	2,89 %	571 523	4,42 %	5 432 506	2,72 %
	2025	4 436 164	2,04 %	1 033 093	2,74 %	729 402	5,87 %	6 198 659	2,59 %
	2030	4 910 102	2,07 %	1 180 039	2,62 %	946 355	4,57 %	7 036 497	2,49 %

à l'origine de cette orientation stratégique. Nous croyons que l'aéroport d'Ottawa doit être un moteur du développement économique dans la région.

La prospérité économique influe directement sur la demande de services aériens en raison des corrélations qu'il y a entre la croissance de la population, du revenu disponible et de la croissance du nombre de passagers. D'où la nécessité pour l'Administration de rechercher les occasions de faire augmenter le poids économique de l'aéroport. À ce chapitre, l'année 2014 a été marquée par plusieurs développements.

DÉVELOPPEMENT DES TERRAINS

La signature de deux nouveaux baux fonciers de toile laisse entrevoir une augmentation prochaine des emplois sur les terrains de l'aéroport.

Tout d'abord, nos partenaires hôteliers Bona Building and Management Co. Ltd. ont conclu un accord de franchise avec la chaîne d'hôtels Marriott et construiront un nouvel hôtel Fairfield Inn & Suites Aéroport d'Ottawa. La première pelletée de terre devrait avoir lieu en 2015.

Et Otto's BMW a signé un bail pour avoir accès à plus de terrain adjacent à son centre sur le chemin Hunt Club. Cet espace additionnel servira à l'agrandissement prévu des installations du concessionnaire.

ÉTUDES POUR DE FUTURS DÉVELOPPEMENTS

Des études de viabilisation pour les services publics ont été entreprises dans le cadre du processus de planification nécessaire au développement d'un nouveau parc d'entreprises sur les terrains à l'ouest de l'aérodrome. Le projet que nous appelons le « parc commercial Limebank Nord » sera un parc à vocations mixtes et accueillera certaines entreprises rattachées à l'aéroport et d'autres vouées à des activités commerciales et industrielles. Les dates du développement actuel n'ont pas été arrêtées.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE TRILLIUM DU O-TRAIN

L'Administration travaille avec la Ville d'Ottawa au projet d'évaluation environnementale connexe au prolongement de la ligne Trillium du O-Train vers le sud. L'Administration a financé la moitié de l'évaluation environnementale se rapportant à la création d'une liaison ferroviaire essentielle avec l'aéroport, laquelle pourrait comprendre deux stations sur les terrains de l'aéroport. Le raccordement du O-Train à l'aéroport est important pour diverses raisons : il assurera aux résidents, aux touristes, aux voyageurs d'affaires et aux employés un lien efficient et fiable entre l'aéroport et la ligne Confédération, y compris le centre-ville d'Ottawa; cette liaison ferroviaire sera un argument de vente attrayant pour promouvoir la tenue de conférences et d'expositions dans notre

REVUE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2010	2011	2012	2013	2014
Revenus	89 723 \$	103 058 \$	105 845 \$	104 139 \$	112 271 \$
Dépenses avant dépréciation	72 226	75 167	78 232	79 866	83 074
Revenus avant dépréciation	17 497	27 891	27 613	24 273	29 197
Immobilisations	31 816	27 079	24 403	30 390	54 752
Revenus des FAA	28 254	37 732	39 379	38 370	43 629

ville; et il facilitera les aménagements commerciaux axés sur le transport en commun sur les terrains de l'aéroport et aux alentours de l'aéroport. En 2015, l'Administration procédera à l'élaboration d'une analyse de rentabilisation et à un modèle de financement à l'appui de la mise en œuvre de cette liaison ferroviaire jusqu'à l'aéroport.

ÉLARGISSEMENT DE LA PROMENADE DE L'AÉROPORT

L'Administration participe au projet d'évaluation environnementale de la Ville d'Ottawa qui porte sur l'élargissement de la promenade de l'Aéroport. Étant donné qu'il s'agit de la principale voie d'accès reliant l'aéroport et le centre-ville d'Ottawa, il devient critique d'y assurer un accès efficace à long terme, une capacité améliorée et un temps de déplacement plus court d'autant plus que les quartiers résidentiels au sud de l'aéroport continuent à s'agrandir. L'Administration appuie la planification de la Ville à la fois pour l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et la construction d'une liaison ferroviaire jusqu'à l'aéroport afin d'assurer un meilleur accès à l'aéroport et l'amélioration de sa desserte dans la région de la capitale nationale.

DÉSIGNATIONS FONCIÈRES

L'Administration continue à œuvrer en étroite concertation avec la Ville d'Ottawa afin de s'assurer que cette dernière assigne aux terrains de l'aéroport les désignations foncières qui faciliteront leur développement commercial continu et qui garantiront à long terme la croissance de l'apport économique de l'aéroport à la communauté. L'Administration participe au groupe de travail sur l'Examen de la désignation et de l'utilisation des terrains 2014, lequel devrait être complété en 2015. Ce projet, une initiative de la Ville d'Ottawa, est partiellement commandité par le milieu intéressé dans le développement local.

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

La sûreté et la sécurité de nos passagers, de nos employés et de nos installations sont des priorités pour l'Administration et contribuent au succès des autres volets de nos activités. Une formation régulière, des exercices de simulation, des exercices réels et des examens de dossiers de sécurité sont autant de moyens déployés pour veiller au respect absolu de l'ensemble des politiques et procédures régissant nos opérations. L'Administration a exercé un leadership en matière de sûreté et de sécurité par des améliorations à son infrastructure et des examens de ses opérations, et est déterminée à poursuivre dans cette voie.

Sans compromettre la sûreté et la sécurité, l'Administration cherche à développer son efficacité opérationnelle. Pour y parvenir, elle optimise le potentiel de ses ressources, maintient le coût de ses opérations à un niveau adéquat dans le but de maintenir un régime de redevances concurrentiel relativement aux autres aéroports de taille similaire. Lorsque cela est possible, nous faisons appel à la technologie pour rehausser les niveaux de service et bonifier l'expérience des passagers. Notre but est de faire en sorte que l'aéroport offre à ses clients des services de première classe de niveau mondial qui sont rentables et à la hauteur de ce que l'on attend de la capitale du Canada.

Au bout du compte, l'obtention des ressources nécessaires à l'atteinte de cet objectif dans son ensemble exige une rigoureuse gestion financière. Vigilance et prudence sont nos mots d'ordre dans la gestion de nos ressources afin de maintenir nos coûts les plus bas possible pour les transporteurs et les passagers. À cette fin, voici un aperçu des projets que nous avons entrepris en vue d'atteindre un rendement optimal dans ces trois domaines.

PRÉVISIONS SUR CINQ ANS

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,2 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000 \$	-3,6 %
2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	-7,5 %
2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120 \$	-12,2 %
2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208 \$	-27,9 %
2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244 \$	-16,3 %
2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116 \$	20,0 %
2012	4 685 956	1,3 %	90 697	-0,3 %	7 700 000 \$	4,9 %
2013	4 578 591	-2,3 %	83 567	-7,9 %	7 420 000 \$	-3,6 %
2014	4 616 448	0,8 %	78 073	-6,6 %	8 317 000 \$	12,1 %
2015	4 737 069	2,6 %	79 571	1,9 %	8 800 000 \$	5,8 %
2016	4 869 804	2,8 %	81 247	2,1 %	9 100 000 \$	3,4 %
2017	5 006 552	2,8 %	82 895	2,0 %	9 400 000 \$	3,3 %
2018	5 148 319	2,8 %	84 580	2,0 %	9 700 000 \$	3,2 %
2019	5 288 415	2,7 %	86 334	2,1 %	10 000 000 \$	3,1 %

Notes : Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions \$;
 Prévision du loyer total 1997-2019 : 203 millions \$;
 Les prévisions quant au nombre de passagers sont fournis par des experts-conseils externes;
 Aux fins de planification financière, l'Administration fournit des prévisions plus conservatrices.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Piste 14/32

La phase III du programme de remise en état des pistes de l'Administration, axée sur la réfection de la piste 14/32, a été complétée dans le respect de l'échéancier et de l'enveloppe de 30 millions \$ prévue pour ce projet. Les travaux sur cette piste de 10 000 pieds ont été entrepris en mai et ont englobé ce qui suit :

- Enlèvement de la couche d'asphalte en surface;
- Remplacement des dispositifs d'éclairage et du câblage électrique de la piste;
- Installation d'un nouveau système d'égouts pluviaux après avoir enlevé l'ancien;
- Remodelage du profil de la piste, auparavant en pente latérale, en une surface bombée;
- Renivellement et repavage;
- Construction d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à chaque extrémité de la piste.

Comme ce fut le cas pour la reconstruction de la piste 07/25 en 2012, les RESA ont été construites conformément aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Federal Aviation Authority (FAA), et font que cette piste satisfait désormais aux plus hautes normes de sécurité ainsi qu'aux recommandations de l'industrie.

Exercice de sécurité fondé sur un scénario de tireur actif – Une première au Canada

Le 28 novembre, près de 300 intervenants de première ligne, employés de l'Administration de l'aéroport, bénévoles et observateurs de tout le Canada se sont réunis à l'Aéroport international d'Ottawa pour prendre part à un exercice de sécurité appelé « Code Silver » qui visait à mettre à l'essai le plan de l'aéroport contre les tireurs actifs. Transports Canada oblige les principaux aéroports du Canada à tenir un exercice de sécurité fondé sur les opérations tous les deux ans pour mettre à l'épreuve et

valider leurs plans d'intervention. Nous sommes fiers que l'Aéroport d'Ottawa ait été le premier au Canada à organiser ce genre d'exercice. Autant les participants que les observateurs ont été impressionnés par le réalisme de l'exercice et par la coordination étroite déployée par les divers intervenants pour résoudre cette crise fictive.

Contrôle des non-passagers et véhicules

Transports Canada a accéléré le déploiement d'un programme de contrôle des non-passagers et véhicules, lequel englobe tous les véhicules et leurs occupants qui pénètrent dans les zones critiques réglementées des aéroports de Classe 1, et dont le premier volet devait être mis en œuvre à la fin de novembre 2014. À YOW, un premier point de contrôle d'accès côté piste a été aménagé dans une installation provisoire, et le second point de contrôle ouvrira à la fin de janvier 2015. Bien qu'il était question depuis des années d'adopter cette norme de l'OACI, les aéroports ne sont pas en mesure d'accorder que quelques mois d'avis pour s'y conformer et devront assumer la majeure partie des coûts associés à sa mise en œuvre.

RENDEMENT

Un nouveau système de traitement de bagages ultra-moderne

Une fois le travail préparatoire de ce projet de 58 millions \$ complété en 2013, le volet installation du nouveau système de traitement de bagages a démarré au début de 2014. La partie du système affectée aux vols transfrontaliers vers les États-Unis est complètement installée et est en voie d'être préparée pour sa mise en service. La

MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

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

partie des installations destinées aux vols domestiques/internationaux, quant à elle, progresse à grands pas.

Le gros du travail relié à ce projet se déroule à l'abri des regards. Ce projet d'envergure consiste à remplacer un équipement vieillissant par un équipement de pointe qui aura le double de la capacité initiale, et qui incorporera les nouveaux systèmes de contrôle des bagages de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Depuis l'ouverture de l'aérogare actuelle en 2003, il s'agit du premier changement majeur de système.

DESTINATIONS DIRECTES

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

Les visiteurs de l'aérogare n'ont pas manqué de noter l'ajout d'un nouveau carrousel à bagages au premier niveau des arrivées; depuis, les travaux d'installation du système de convoyeur se poursuivent en arrière-scène. Ce projet devrait être achevé au début de 2016.

De nouvelles passerelles d'embarquement pour les passagers

Deux des huit nouvelles passerelles d'embarquement prévues ont été installées aux deux portes les plus achalandées de la salle d'attente des vols domestiques/internationaux. Les passerelles des portes 15 et 16 ont été installées, testées et sont maintenant pleinement opérationnelles. Ces passerelles, nettement plus fiables, seront plus faciles à utiliser par les transporteurs et les préposés au sol, et nécessiteront des coûts d'entretien annuels moindres.

Nouveau Centre de coordination des opérations aéroportuaires

Au terme d'un examen interne minutieux, des mesures ont été prises pour fusionner le Centre des opérations de la sûreté (SOC) et le Centre d'exploitation aéroportuaire (CEA) de l'aéroport et regrouper leurs activités respectives rationalisées dans un Centre de coordination des opérations aéroportuaires (CCOA). Ce projet a entraîné la révision des descriptions de poste, la création de nouveaux postes en vue d'améliorer les interventions opérationnelles actuelles et de faciliter leur croissance future et la réunion physique des équipes dans un centre d'opérations nouvellement construit et qui devrait ouvrir durant le premier trimestre de 2015.

RENDEMENT FINANCIER

Un rendement optimal requiert de solides finances. Les générateurs de recettes ont continué à tourner au ralenti comme l'Administration en avait l'expérience à la fin de 2012 et tout au long de 2013. Les voyageurs en provenance ou à destination d'Ottawa demeurent affectés par les compressions gouvernementales et continuent à se serrer la ceinture. En 2014, l'aéroport a enregistré un peu moins de 4,6 millions de passagers, ce qui représente une hausse de seulement 0,8 % par rapport à 2013, et qui demeure inférieure à la hausse de 1,5 % de 2012.

En 2014, les recettes ont augmenté de 8 % pour atteindre 112,3 millions \$ en regard de 104,1 millions \$ en 2013, principalement en raison de la décision de l'Administration de hausser les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) chargés aux passagers afin de payer les améliorations apportées à son infrastructure. Ces améliorations englobent la réfection de la piste 14/32 et les changements imposés par le gouvernement au système de traitement des bagages. En raison de l'augmentation des revenus tirés des FAA et des redevances imposées aux lignes aériennes, l'Administration a terminé l'exercice 2014 avec un bénéfice avant amortissement de 29,2 millions \$ comparativement à 24,3 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013. Comme toujours,

ces bénéfiques seront réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

4. POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

Depuis sa création, l'Administration s'est toujours souciee d'assurer à sa clientèle une expérience positive. Cet engagement requiert la participation active de tous les membres du Conseil d'administration et de chacun des membres de l'équipe de l'Administration. Il englobe aussi l'ensemble du campus de l'aéroport et oblige l'Administration à jouer un rôle de facilitateur et à partager avec chacun les résultats des sondages auprès de la clientèle, des rétroactions glanées dans les médias sociaux, et des commentaires et lettres qui lui parviennent. Ensemble nous pouvons faire en sorte que cette expérience de la clientèle, de la devanture de l'aérogare jusqu'à la cabine des aéronefs, soit formidable.

LOI CANADIENNE SUR LES ORGANISATIONS À BUT NON LUCRATIF/RÈGLEMENTS ADMINISTRATIFS

Au terme d'un processus échelonné sur une année, l'Administration a effectué avec succès la transition à la nouvelle *Loi* et ses activités sont dorénavant régies par des Règlements administratifs révisés. Ces règlements administratifs révisés ont été approuvés par le ministre des Transports au début du mois de décembre, et la dernière étape de la transition à la nouvelle *Loi* a été leur dépôt auprès de Corporations Canada. Les nouveaux règlements administratifs ont été soigneusement révisés par le Conseil d'administration et son Comité de régie d'entreprise et ont été modifiés pour les rendre conformes aux pratiques exemplaires dans la gouvernance d'entreprise.

NORMES DE NIVEAUX DE SERVICE

L'Administration assure un suivi étroit de plusieurs points sensibles qui sont importants pour ses clients et qui suscitent énormément de commentaires. L'opinion que se fait un passager de son expérience

à l'aéroport peut tenir simplement au temps d'attente aux contrôles de sécurité

ORIGINE ET DESTINATION

92 % du trafic (estimé)

et au temps de livraison des bagages. Nous travaillons avec l'ACSTA au temps d'attente aux contrôles de sécurité. En surveillant les temps de passage et en collaborant avec l'ACSTA, nous pouvons examiner toute lacune dans le niveau de service pour en extraire les tendances et en cerner les causes fondamentales dans le but de résoudre ces lacunes et de prévenir leur répétition.

Pour ce qui est de la livraison des bagages, nous travaillons avec nos lignes aériennes partenaires au partage des commentaires des passagers qui nous informent quand le temps de récupération des bagages dépasse les 20 minutes. Nous faisons ce que nous pouvons pour nous assurer que rien du côté de l'Administration ne nuit aux opérations des lignes aériennes/préposés au sol.

PRIX DU PROGRAMME DE QUALITÉ DES SERVICES AÉROPORTUAIRES

De nouveau en 2014, notre excellent service à la clientèle a été reconnu et nous en sommes ravis. Une fois les sondages des passagers compilés, nous avons obtenu la 3^e place dans le monde entier dans la catégorie des aéroports desservant annuellement entre 2 et 5 millions de passagers, et la 5^e place en Amérique du Nord, toutes les catégories d'aéroports confondues. D'une année à l'autre, la concurrence s'intensifie parce que les aéroports, autant les anciens que les plus récents, sont plus nombreux à participer au programme. Aussi sommes-nous très reconnaissants envers toute l'équipe de l'aéroport de nous avoir aidé à obtenir ces distinctions, et envers nos passagers, d'avoir pris le temps de remplir le sondage.

CANADAENVOL

Le 31 octobre 2014, l'Administration a lancé CANADAenvol, sa nouvelle application mobile pour les voyageurs. Cette application présentée comme « Le concierge de l'aéroport », permet d'avoir sous la main des renseignements utiles et des outils pratiques à propos de l'aéroport qui contribuent à simplifier et agréments toute expérience de voyage comme la fonction de réservation de stationnement en ligne, l'information sur le temps d'attente au contrôle de sécurité et les alertes. À ce jour, plus de 2 000 utilisateurs ont téléchargé l'application que nous continuerons à bonifier en y ajoutant de nouvelles fonctions et du contenu utile.

REFONTE DU SITE WEB

Étant donné que de plus en plus de voyageurs se tournent vers l'Internet pour planifier leurs voyages et déplacements, il est indispensable d'assurer une forte présence sur le Web. Afin de nous assurer que nous présentons notre information de la manière la plus claire et compréhensible possible, nous avons procédé en 2014 à la refonte complète du site Web de l'Administration. Le nouveau site est axé sur la convivialité, un accès mobile facilité et les pratiques exemplaires en matière de conception de site. Ce changement nous a été inspiré par l'évolution de la technologie et les rétroactions de nos clients. Nous avons fait un suivi de l'information la plus en demande auprès de nos clients afin de veiller à améliorer ces aspects du site.

UNE AUTRE ÉDITION RÉUSSIE DU DÉFI DE TIR D'AVION

Le 13 septembre, l'Administration a de nouveau été l'hôte du Défi de tir d'avion qui a remporté un franc succès malgré la pluie. En tout, 24 équipes et une foule de spectateurs ont répondu à l'invitation, et grâce à First Air, qui nous a fourni l'aéronef, et à la Fondation des Sénateurs, nous avons amassé 50 000 \$ qui ont été répartis entre notre Projet ensoleillement et la Fondation des Sénateurs. À ce jour, le Défi de tir d'avion a recueilli en tout 500 000 \$.

LE DÉFI DE TIR D'AVION L'EMPORTE!

En avril 2014, Tourisme Ottawa a choisi le Défi de tir d'avion comme récipiendaire de son Prix de l'esprit communautaire, qui était décerné pour la première fois. Ce prix souligne les mérites d'un organisme dans le secteur du tourisme qui s'est démarqué par l'organisation d'une activité-bénéfice ou sa participation à une telle activité au profit d'un organisme de bienfaisance d'Ottawa. D'une année à l'autre, le Défi de tir d'avion remporte un grand succès grâce à l'implication et à l'engagement des employés de l'Administration à qui revient ce prix.

PRIX – EMPLOYEUR DE CHOIX

Dans le cadre de l'orientation stratégique axée sur la promotion de l'excellence dans l'engagement des employés, l'Administration a participé au projet des 100 meilleurs employeurs du Canada. Ce concours national organisé par MediaCorp Canada Inc. vise à déterminer quels employeurs sont en tête de leurs secteurs respectifs pour les conditions de travail exceptionnelles assurées à leurs employés. Les employeurs sont évalués

VOLS DIRECTS PAR JOUR

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

en fonction des huit critères clés suivants : milieu de travail physique; atmosphère de travail et climat social; avantages sociaux (santé, famille) et financiers; vacances et congés; communication avec les employés; gestion du rendement; formation et perfectionnement des compétences; engagement au sein de la communauté. Le rendement des employeurs est ensuite comparé avec celui d'autres organisations dans le même domaine afin de déterminer lequel ou lesquels offrent les programmes les plus dynamiques et avant-gardistes.

La candidature des employeurs qui s'inscrivent au projet national est également prise en compte pour divers concours régionaux et concours dans des domaines d'intérêt particuliers. La désignation comme employeur de choix de la région de la capitale nationale reconnaît les employeurs de la région d'Ottawa qui offrent dans leurs secteurs d'activité respectifs un milieu de travail exceptionnel.

L'Administration de l'aéroport d'Ottawa est fière d'avoir été choisie en 2014 parmi les lauréats régionaux et d'être considérée l'un des meilleurs employeurs de la région de la capitale nationale!

PROGRAMME DES JEUNES OBSERVATEURS D'AVIONS

La saison des vols nolisés en hiver amène de nombreuses familles à l'aérogare. Cela entraîne aussi des retards de vol et contribue à un achalandage anormalement élevé de l'aérogare, des conditions qui n'ont rien pour calmer les enfants impatients d'arriver à leur destination vacance. Pour divertir les enfants et les tenir occupés, l'Administration leur offre une trousse composée d'une carte de membre du Club des jeunes observateurs d'avions, des jumelles et d'une carte d'activité sur laquelle il faut cocher divers objets repérés dans l'aérogare et à l'extérieur de l'aérogare. En 2014, plus de 2 500 trousse ont été offertes

entre le jour de la Famille et Pâques, ce qui porte le nombre de trousse distribuées depuis le lancement du programme en 2013, à plus de 5 000.

PRIX DÉCERNÉ AU PROGRAMME DES JEUNES OBSERVATEURS D'AVIONS

Notre Programme des jeunes observateurs d'avions a remporté le premier prix dans la catégorie « Innovations créatives – Volet promotionnel » décerné lors de la Conférence annuelle de marketing et communications du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord!

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

Les transporteurs aériens emploient une méthode très complexe quand vient le temps de déterminer la rentabilité de leurs routes. Nos efforts dans le but de les amener à offrir de nouvelles destinations, à accroître la fréquence de leurs vols et à apporter d'autres changements dans leurs horaires de vols sont continus. L'Administration œuvre en étroite concertation avec ses lignes aériennes partenaires pour démontrer les avantages de desservir notre marché tout en leur fournissant les données qui leur sont nécessaires pour prendre des décisions éclairées relativement au déploiement de leurs onéreux actifs. Nous travaillons aussi avec les entreprises et les regroupements d'affaires d'Ottawa afin de bien comprendre leurs besoins de services aériens, et de nous assurer de bien conjuguer nos efforts pour attirer les dessertes aériennes jugées les plus avantageuses et souhaitées par la communauté. Sur ce plan, nous devons à la fois être en mesure de démontrer aux lignes aériennes l'existence d'un marché et être actifs au sein de la communauté pour stimuler ce marché. Et c'est ce que nous faisons en travaillant avec nos partenaires communautaires à la promotion du tourisme, à la croissance des entreprises et à la tenue d'événements internationaux dans la région.

Un plus grand nombre de vols vers différentes destinations a des effets bénéfiques sur l'économie locale. Toutefois, offrir les vols en demande sur les routes souhaités constitue une condition indispensable pour attirer des investissements dans la région, y créer des emplois, stimuler le tourisme et récolter les sommes dépensées par les visiteurs.

Voici ce qui s'est produit en 2014 du côté du calendrier des vols :

Bien que nous ayons été déçus qu'Air Canada ramène sa liaison vers Francfort à un service estival, nous nous avons été ravis d'apprendre que le transporteur prévoyait augmenter la fréquence de ses vols vers la Floride, y compris inclure un service saisonnier vers Tampa et offrir ses vols vers Fort Lauderdale tout au long de l'année.

L'offre de vols vers le Nord à partir d'Ottawa s'est bonifiée avec l'arrivée d'un nouveau transporteur, Air North, qui a inauguré un vol sans escale vers Yellowknife et un vol direct vers Whitehorse en février 2014.

Celebrity Cruises a intensifié sa campagne de commercialisation en introduisant pour ses clients des vols directs sans escale entre Ottawa et Fort Lauderdale, où les voyageurs peuvent facilement entreprendre leur croisière. Celebrity Cruises offrira également le même service sans escale jusqu'à Miami en 2015.

L'intérêt marqué pour les destinations soleil ne fait pas relâche, ce que Sunwing a confirmé en annonçant coup sur coup une amélioration de son service en partance d'Ottawa vers Fort Lauderdale, St. Petersburg-Clearwater, et Saint-Martin, des destinations touristiques courues.

Au nombre des autres annonces, soulignons que WestJet a annoncé l'ajout d'une desserte estivale de St. John's et Delta, l'ajout d'un vol direct vers Atlanta durant les Fêtes. Voilà pour les bonnes nouvelles.

Malheureusement, l'année nous a également réservé de moins bonnes nouvelles : Air Transat et Sunwing ont décidé d'interrompre leur service vers Orlando; American Airlines a cessé d'offrir ses vols vers Chicago et Bearskin a mis fin à sa desserte de Kitchener-Waterloo et North Bay.

Le groupe Expansion commerciale et marketing poursuivra activement la promotion du marché d'Ottawa afin que notre clientèle puisse continuer à bénéficier d'un choix accru de transporteurs aériens et de destinations.

RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE

La mission de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est d'être un chef de file dans l'offre d'installations et de services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à tous les clients de l'aéroport et à la collectivité de la région de la capitale nationale et d'être un moteur clé de la croissance économique dans la région de la capitale nationale.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

- inclure des professionnels dont la candidature est proposée par

les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;

- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation de fiduciaire envers l'Administration de l'aéroport;
- le Conseil se réunit de huit à dix fois pendant l'année;
- sa responsabilité principale consiste à contrôler la conduite des affaires et à surveiller la gestion afin d'assurer que l'aéroport réalise ses stratégies et atteint ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux Règles sur les conflits d'intérêts, au Code d'éthique des affaires et aux Principes de la reddition de comptes au public.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2014, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices sur le conflit d'intérêt et au code d'éthique dont il est question précédemment.

STATUTS RÉVISÉS

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

Organismes de sélection	Nombre d'administrateurs dont la candidature a été proposée
Ministre des Transports (gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Tourisme Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir Ottawa	1
Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (hors cadre)	4
TOTAL	14

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

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

Le tableau à la page suivante représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2014.

Directeur	Nom et poste à l'Administration	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Gilles Lalonde Président du Conseil d'administration	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Craig Bater (2) (4)	Associé, Augustine, Bater, Binks LLP	Ottawa Chamber of Commerce 2012
	Thom Bennett (3)	Président, Bennett Insurance Agency Limited	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	John Boyd (1)	Associé, Professionals for Independent Planning	Province de l'Ontario 2010
	Chris Carruthers (2)	Médecin retraité, consultant en soins de santé	Hors cadre 2010
	Scott Eaton (1)	Conseiller juridique en affaires	Hors cadre 2013
	Barbara Farber (2)	Présidente, Leikin Group Inc.	Ville d'Ottawa 2010 Hors cadre 2007

Directeur	Nom et poste à l'Administration	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Patrick Kelly (3)	Président, Shaw Centre	Tourisme Ottawa 2007
	Brendan McGuinty (2) Président du Comité de gouvernance	Président, Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	Carole Presseault (3)	Experte-conseil principale, Presseault Stratégies	Chambre de Commerce de Gatineau 2014
	Jacques Sauvé (4) Président du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Ingénieur consultant	Hors cadre 2012
	Susan St. Amand (1) (3) Présidente du Comité des ressources humaines et de la rémunération	Présidente, Sirius Financial Services	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	Janice Traversy (1) (4) Présidente du Comité de vérification	Dirigeante retraitée d'une ligne aérienne	Hors cadre 2013
	Poste du Conseil vacant		Investir Ottawa

- (1) Membre du Comité de vérification
- (2) Membre du Comité de régie d'entreprise
- (3) Membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération
- (4) Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2014

Honoraires annuels	Président	45 000 \$
	Présidents des comités	20 000 \$
	Autres administrateurs	12 000 \$
Honoraires pour réunions	550 \$ par réunion	
	200 \$ par conférence téléphonique	

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DES COMITÉS ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Craig Bater	9 sur 10	8 sur 8
Thom Bennett	10 sur 10	6 sur 6
John Boyd	10 sur 10	5 sur 6
Chris Carruthers	10 sur 10	6 sur 7
Ron Clifton (remarque 2)	2 sur 3	3 sur 3
Scott Eaton	9 sur 10	6 sur 6
Barbara Farber	9 sur 10	7 sur 7
Pat Kelly	10 sur 10	5 sur 6
Gilles Lalonde	10 sur 10	23 sur 25
Brendan McGuinty	8 sur 10	7 sur 7
Carole Presseault (remarque 1)	8 sur 8	3 sur 3
Jacques Sauvé	10 sur 10	6 sur 6
Susan St. Amand	10 sur 10	8 sur 8
Janice Traversy (remarque 1)	10 sur 10	8 sur 8

Remarque 1 : nouveau membre du Conseil depuis le 30 avril 2014

Remarque 2 : fin de son mandat le 30 avril 2014

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Voici une liste des comités du Conseil d'administration et le mandat général de chacun d'eux :

Comité de régie d'entreprise

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

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

- superviser les grands projets d'infrastructure de l'Administration; et
- encadrer les pratiques exemplaires en matière de gérance de l'environnement.

Comité de vérification

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

- superviser les processus de l'Administration relativement à la gestion du risque financier; et
- revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les exigences et les options de financement et soumettre ses recommandations au Conseil d'administration.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

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

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

RESPONSABILITÉ

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

L'Administration a le mandat suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa qui lui est loué à bail par Transports Canada, ainsi que de tout autre aéroport de la région de la

capitale nationale dont l'Administration pourrait devenir responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais d'utilisation de l'aéroport raisonnables et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;

- entreprendre et promouvoir la mise en valeur des terrains de l'aéroport dont elle est responsable à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- agrandir les installations de transport et générer une activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités de transport aérien.

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

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des lignes aériennes
 - Comité des opérations de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998

et encore au début de 2008, et du Plan d'utilisation du sol, dont la dernière mise à jour remonte à 2008, que le ministre des Transports a approuvé en 2009;

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

Il faut en outre procéder à un examen du rendement au moins une fois aux cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen du rendement a eu lieu la dernière fois en avril 2012.

TRANSPARENCE

Achats et marchés

L'Administration a recours à des méthodes d'achat transparentes. Les principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes et le bail foncier signé par l'Administration stipulent que tous les marchés visant l'acquisition de biens ou la fourniture de services et de services de construction dont la valeur dépasse 109 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) doivent être adjugés à la suite d'un processus d'appel d'offres concurrentiel ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons expliquant pourquoi l'Administration n'a pas procédé par appel d'offres.

Les contrats à la page suivante dépassaient 109 000 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2014.

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Dielbold	209 183 \$ Mise à niveau C-Cure du système de laissez-passer de sécurité	Voir les remarques A et B ci-dessous.
Office de la sécurité des installations électriques	139 751 \$ Services de sécurité continus	Voir la remarque B ci-dessous.
Johnson Controls	132 103 \$ Entretien préventif de systèmes de contrôle des bâtiments pour 3 ans	Voir la remarque A ci-dessous.
KONE	128 926 \$ Peinture des marches d'escaliers mécaniques – titulaire actuel du contrat pour nos escaliers mécaniques	Voir la remarque A ci-dessous.
Plan Group	109 157 \$ Câblage de la salle d'attente des vols transfrontaliers	Voir la remarque A ci-dessous.
PCL	300 000 \$ Gestion des travaux de construction rattachés au projet de corridor reliant les portes 15 à 17 et des travaux sur les passerelles fixes des portes 15 et 17	Expérience dans la gestion de projets dans un environnement opérationnel côté piste et économies réalisées par la mise en commun de locaux et personnel en raison d'un autre contrat en cours attribué antérieurement par appel d'offres.
Searidge Technologies	175 000 \$ Système de vision amélioré pour les opérations aéroportuaires	Voir la remarque B ci-dessous.
Complete Entry Systems and Services	141 559 \$ Remise en état les portes coupe-feu	Voir la remarque D ci-dessous.
Eagle Airfield	1 055 800 \$ Achat d'un véhicule de déneigement multifonctionnel Oshkosh	Voir la remarque C ci-dessous.

- A – Fournisseur unique pour assurer la fonctionnalité et l'intégration des systèmes et du matériel acquis antérieurement au terme d'un appel d'offres public.
- B – Fournisseur unique – matériel breveté spécialisé offert par un seul fournisseur.
- C – Fournisseur unique – concessionnaire canadien exclusif pour ce véhicule, qui assure le maintien d'une norme dans le parc d'équipement et une efficacité opérationnelle.
- D – Fournisseur unique de service et d'entretien du matériel acquis antérieurement au terme d'un appel d'offres public.

Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2014, l'échelle salariale de base du président de l'Administration allait de 250 000 \$ à 300 000 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 130 000 \$ à 215 000 \$.

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

Frais et charges

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

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau constant les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il a fallu les rajuster à quelques occasions. Pour rajuster les redevances et les frais aéronautiques, l'Administration procède ainsi, notamment :

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

- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 60 jours de l'augmentation des frais.

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

Le processus de rajustement des FAA est semblable au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.

ACCÈS PUBLIC AUX DOCUMENTS

Conformément aux principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa rend disponibles, sur rendez-vous et sans frais, les documents suivants pour consultation pendant ses heures normales d'activités :

- le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- un sommaire du Plan d'affaires et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);
- ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
- des sommaires des cinq derniers plans d'affaires de l'Administration;
- les statuts constitutifs de l'Administration (ses lettres patentes) et ses Règlements administratifs, y compris toute modification à ces documents;

- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.

Pour communiquer avec l'Administration

Le public dispose de nombreux moyens de communiquer avec l'Administration et de lui faire part de ses commentaires. Il peut :

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à www.yow.ca;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux comptoirs d'information de l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613-248-2125 ou le 613-248-2141;
- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613-248-2023;
- appeler des services en particulier de l'Administration de l'aéroport ou leur écrire, à l'adresse suivante :
Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway,
Ottawa, ON Canada K1V 9B4;
- télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613-248-2068
- twitter.com/flyyow; et
- facebook.com/flyyow.

L'Administration procède en outre à des sondages trimestriels sur la satisfaction des clients dans l'aérogare.

L'Administration a comme règle d'or de répondre à l'ensemble des questions, commentaires et préoccupations le plus rapidement possible.

REVUE FINANCIÈRE DE 2014

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (« Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Il 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 affaires et la performance financière prévue de l'Administration. Ces énoncés sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et ceux envisagés dans les énoncés prospectifs.

PERFORMANCE GLOBALE

Le résultat avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 s'est établi à 29,2 millions de dollars, comparativement à 24,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. L'augmentation des frais d'amélioration aéroportuaire, qui sont passés de 20 \$ par passager embarqué à 23 \$ par passager embarqué le 1^{er} mars 2014, a été le facteur ayant le plus d'incidence sur le résultat de l'exercice.

L'Administration a comptabilisé une dotation aux amortissements de 22,5 millions de dollars en 2014, comparativement à 23,0 millions de dollars en 2013, ce qui reflète l'amortissement de l'aérogare et des installations connexes sur leur durée d'utilité estimée. Après la déduction de la dotation aux amortissements, l'Administration a dégagé un résultat net de 6,7 millions de dollars en 2014, comparativement à 1,3 million de dollars en 2013.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trois exercices compris dans la période de trois ans close le 31 décembre 2014 :

(en millions de dollars)	2014	2013	2012
Produits	112,3 \$	104,1 \$	105,8 \$
Charges avant la dotation aux amortissements	83,1	79,8	78,2
Résultat avant la dotation aux amortissements	29,2	24,3	27,6
Dotation aux amortissements	22,5	23,0	22,3
Résultat net	6,7 \$	1,3 \$	5,3 \$
Total de l'actif	461,9 \$	425,3 \$	417,3 \$
Total de la dette à long terme	337,5 \$	340,3 \$	342,7 \$

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2014, le nombre de passagers de l'aéroport d'Ottawa a augmenté de 0,8 % par rapport à celui de 2013. Le nombre de passagers avait commencé à diminuer en mai 2012, moment où la forte croissance du nombre de passagers mensuel sur 12 mois s'est aplanie avant de devenir négative en septembre 2012. Le nombre de passagers est demeuré plutôt faible jusqu'au deuxième semestre de 2014, lorsqu'il a commencé à dépasser légèrement les nombres observés en 2013 et en 2011, avant le début de la baisse. Un total de 4 616 448 passagers embarqués et débarqués ont transité par l'aéroport en 2014, comparativement à 4 578 591 passagers en 2013.

	2014	2013	2012	Variation en % – 2014 contre	
				2013	2012
Vols domestiques	3 434 209	3 363 685	3 454 387	2,1 %	(0,6 %)
Vols transfrontaliers	741 285	772 678	775 040	(4,1 %)	(4,4 %)
Vols internationaux	440 954	442 228	456 529	(0,3 %)	(3,4 %)
Total	4 616 448	4 578 591	4 685 956	0,8 %	(1,5 %)

Le nombre de passagers entre Ottawa et les autres villes canadiennes a augmenté de 2,1 % en 2014 par rapport à celui de 2013. L'ensemble des transporteurs canadiens a enregistré une augmentation du nombre de passagers domestiques en 2014. Le ralentissement de la croissance qui avait commencé en mai 2012 s'était particulièrement fait ressentir dans le nombre de passagers domestiques. Le nombre de passagers entre Ottawa et des destinations domestiques a connu une certaine croissance par rapport à 2013 aux deuxième, troisième et quatrième trimestres après être demeuré stable par rapport à 2013 au premier trimestre. La conjoncture au Canada s'est améliorée. La conjoncture locale à Ottawa, où la menace de mises à pied dans le secteur public et d'autres formes de réduction des coûts du gouvernement ont eu des répercussions sur les projets de voyage, s'est également améliorée, mais pas de manière aussi marquée qu'ailleurs au Canada. Compte tenu des contraintes liées à la capacité de transport transfrontalier (en 2014, le nombre de places à bord de vols transfrontaliers a été de 7,3 % inférieur à celui de 2013), il est possible que certains passagers à destination des États-Unis utilisent d'autres moyens pour se rendre à destination, notamment en transitant par Toronto.

La stratégie de tarifs promotionnels mise de l'avant par Porter a continué de stimuler la demande, particulièrement pendant les périodes hors pointe, et a poussé d'autres transporteurs aériens à rivaliser pour égaler ces tarifs. La demande a repris en 2014, et Porter a affiché la plus grande augmentation en pourcentage du nombre de passagers parmi les transporteurs

domestiques. Le service à destination de l'aéroport Billy Bishop de Toronto est demeuré une option populaire pour se rendre à Toronto, notamment auprès de la classe des voyageurs d'affaires, mais également auprès des voyageurs d'agrément qui se sont prévalus des tarifs promotionnels en période hors pointe.

Le nombre de passagers transfrontaliers a diminué de 4,1 % par rapport à 2013. Le nombre de passagers a subi l'incidence des réductions de la capacité de transport transfrontalier par des transporteurs américains (American Airlines a cessé de desservir Ottawa). En outre, depuis le deuxième trimestre de 2013, moment où les transporteurs offrant des vols nolisés ont commencé à planifier leurs forfaits et où les voyageurs d'agrément ont commencé à faire les réservations de leurs vacances d'hiver pour la saison 2013-2014, la valeur du dollar canadien a baissé par rapport à celle du dollar américain. Cette faiblesse du dollar canadien a eu une incidence sur les choix de voyage d'agrément.

Le nombre de passagers internationaux a diminué de 0,3% en 2014. L'activité s'est accrue principalement au cours du premier semestre de 2014, au cours de la saison des vols nolisés hivernaux, mais le nombre de passagers au troisième et au quatrième trimestres était inférieur à celui de 2013. Air Canada a suspendu ses vols directs vers Francfort au cours du deuxième semestre, ce qui explique en partie cette diminution.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers pour chaque trimestre de 2014 par rapport aux trimestres correspondants de 2013 :

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
T1	Baisse de 0,3 %	Baisse de 8,4 %	Hausse de 2,5 %
T2	Hausse de 3,2 %	Baisse de 7,6 %	Hausse de 1,5 %
T3	Hausse de 3,2 %	Baisse de 4,5 %	Baisse de 2,6 %
T4	Hausse de 1,9 %	Hausse de 5,4 %	Baisse de 6,4 %

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

	2014	2013	Variation en %
T1	1 169 679	1 185 870	(1,4 %)
T2	1 142 470	1 128 317	1,3 %
T3	1 169 072	1 149 693	1,7 %
T4	1 135 227	1 114 711	1,8 %
Total	4 616 448	4 578 591	0,8 %

La taille (poids) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les frais aéronautiques imposés aux compagnies aériennes. En 2014, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 0,8 % par rapport à 2013. Cette baisse a été la plus marquée au premier trimestre, principalement en raison des annulations de vols attribuables aux conditions météorologiques hivernales plus difficiles que les normales saisonnières au premier trimestre de 2014. La baisse totale pour l'exercice a été plus prononcée en ce qui concerne le nombre de sièges à l'atterrissage des vols vers des destinations transfrontalières et internationales, qui ont affiché des baisses respectives de 7,3 % et de 5,1 %. Les transporteurs américains ont de nouveau réduit leur capacité en 2014, en partie en raison du regroupement aux États-Unis. American Airlines a cessé de desservir Ottawa en raison d'une pénurie de pilotes pour les plus petits aéronefs desservant des marchés comme celui d'Ottawa. Par contre, le nombre de passagers domestiques à destination d'Ottawa de WestJet et de Porter a augmenté considérablement en 2014.

Produits

Le total des produits a augmenté de 7,8 % pour atteindre 112,3 millions de dollars en 2014, comparativement à 104,1 millions de dollars en 2013.

Produits par catégorie

(en milliers de dollars)	2014	2013	Change	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	43 629 \$	38 370 \$	5 259 \$	14 %
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	24 411	23 738	673	3 %
Redevances d'atterrissage	12 134	11 581	553	5 %
Concessions	9 982	9 668	314	3 %
Stationnement	13 454	12 409	1 045	8 %
Location de terrains et de locaux	5 817	5 699	118	2 %
Autres produits	2 844	2 674	170	6 %
	112 271 \$	104 139 \$	8 132 \$	8 %

Les frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») de 43,6 millions de dollars en 2014 représentent une augmentation de 13,7 % par rapport à ceux de 2013, qui s'établissaient à 38,4 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à l'augmentation des tarifs qui sont passés de 20 \$ à 23 \$ par passager embarqué le 1^{er} mars 2014, à l'accroissement de la perception des FAA à ce nouveau tarif, au nombre de passagers au cours de la période et à de légères modifications du pourcentage des passagers en partance d'Ottawa (par opposition à ceux qui transitent par Ottawa). Les passagers qui transitent par Ottawa ne sont pas assujettis aux frais d'amélioration aéroportuaire imposés par l'Administration. Le point de départ d'environ 92 % des passagers en partance était Ottawa en 2014, comparativement à 91 % en 2013. Selon un accord conclu avec les compagnies aériennes, celles-ci incluent les FAA dans le prix du billet d'avion et les versent à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais de recouvrement de 6 % des transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques totaux, qui comprennent les redevances générales d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les redevances d'atterrissage facturées aux transporteurs, se sont chiffrés à 36,5 millions de dollars en 2014, soit une hausse de 3,5 % par rapport à ceux de 35,3 millions enregistrés en 2013. Cette augmentation rend compte d'une augmentation de 4,5 % des redevances d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare (au 1^{er} février 2014), contrebalancée par l'incidence d'une diminution de 0,8 % du nombre de passagers durant l'année, ainsi que par les variations du nombre de vols domestiques par rapport aux vols internationaux et transfrontaliers desservant Ottawa. Les taux des redevances générales d'aérogare pour les vols transfrontaliers et les vols internationaux sont plus élevés que les taux s'appliquant aux vols domestiques. Étant donné que la croissance du trafic aérien n'a pas augmenté au même rythme que l'inflation depuis la cession de l'aéroport à l'Administration, celle-ci a décidé d'augmenter de nouveau ses tarifs aéronautiques de 3,0 % en moyenne à compter du 1^{er} février 2015. Malgré ces augmentations, les frais aéronautiques moyens exigés à Ottawa demeurent parmi les moins élevés au Canada.

En 2014, les produits tirés des concessions ont augmenté de 3,2 %, passant de 9,7 millions de dollars en 2013 à 10,0 millions de dollars en 2014, par suite de la révision des accords de concession, qui a éliminé les garanties minimales annuelles données aux termes de ces accords de concession au profit de loyers proportionnels. Jusqu'à la fin de 2013, l'Administration a négocié la prorogation de certains de ses accords de concession au-delà de leur échéance de novembre 2013, ce qui a entraîné l'élimination immédiate des garanties minimales annuelles prévues à ces accords.

Les produits tirés des aires de stationnement se sont accrus, passant de 12,4 millions de dollars en 2013 à 13,5 millions de dollars en 2014, soit une hausse de 8,4 %. L'augmentation découle d'un changement de

la structure tarifaire du stationnement le 1^{er} février 2014, ainsi que d'un changement de la répartition des passagers et de la disponibilité des options de stationnement. Les produits tirés des aires de stationnement semblent surtout fluctuer en fonction de la répartition des passagers; les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant de plus courtes périodes pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée, alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers des vols transfrontaliers et les passagers des vols internationaux stationnent à l'aéroport pendant de plus longues périodes.

Les produits tirés de la location de terrains et de locaux ont augmenté principalement en raison des ajustements liés à l'inflation apportés aux taux locatifs des terrains et des locaux à usage exclusif.

Charges

Les charges avant la dotation aux amortissements sont passées de 79,9 millions de dollars en 2013 à 83,1 millions de dollars en 2014. La dotation aux amortissements est quant à elle passée de 23,0 millions de dollars en 2013 à 22,5 millions de dollars en 2014. La dotation aux amortissements tient compte des investissements permanents dans les immobilisations corporelles en 2014, dont l'investissement par l'Administration dans la reconstruction d'une piste d'atterrissage au milieu de 2014. Le total de la dotation aux amortissements a diminué puisque certains actifs sont devenus entièrement amortis à la fin de 2013, moment du dixième anniversaire de l'ouverture de l'aérogare, et n'ont pas encore été remplacés ou n'ont pas eu à être remplacés.

Charges par catégorie

(en milliers de dollars)

	2014	2013	Écart	%
Intérêts	19 708 \$	19 635 \$	73 \$	0 %
Loyer foncier	8 317	7 420	897	12 %
Matériaux, fournitures et services	29 231	27 670	1 561	6 %
Salaires et avantages sociaux	20 885	20 093	792	4 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 933	5 048	(115)	(2 %)
	83 074 \$	79 866 \$	3 208 \$	4 %

Les charges d'intérêts comptabilisées à l'état du résultat découlent des emprunts réalisés par l'Administration pour investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. Les charges d'intérêts n'ont que légèrement fluctué étant donné que l'Administration a fait des prélèvements sur ses facilités de crédit et remboursé le capital de ses obligations à long terme.

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a augmenté de 12,1 % pour atteindre 8,3 millions de dollars en 2014 en raison de la hausse des produits en 2014. L'Administration exploite l'aéroport aux termes d'un bail foncier signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer foncier annuel. Le montant présenté comme charge de loyer foncier est estimé à partir de cette formule selon laquelle le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, suivant une échelle progressive. Le loyer foncier est calculé en pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le loyer foncier payable est majoré sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent et est plafonné au taux de 12 % des produits annuels excédant 250 millions de dollars, comme suit :

Produits bruts	Loyer payable	Loyer foncier cumulatif maximal
Sur la première tranche de 5 M\$ des produits	0 %	0 \$
Sur la tranche de 5 M\$ suivante	1 %	50 000 \$
Sur la tranche de 15 M\$ suivante	5 %	800 000 \$
Sur la tranche de 75 M\$ suivante	8 %	6 800 000 \$
Sur la tranche de 150 M\$ suivante	10 %	21 800 000 \$
Sur les produits excédant 250 M\$	12 %	

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

2015	8,8 millions de dollars
2016	9,1 millions de dollars
2017	9,4 millions de dollars
2018	9,7 millions de dollars
2019	10,0 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services est passé de 27,7 millions de dollars en 2013 à 29,2 millions de dollars en 2014, soit une augmentation de 5,6 %. Au premier trimestre de 2014, les coûts des services publics, dont l'électricité, l'eau et le gaz naturel, ont tous augmenté considérablement. Les coûts de l'eau comprennent des frais d'approvisionnement en eau rétroactifs liés à l'installation de nouveaux compteurs par le fournisseur de services. La plupart de ces frais d'approvisionnement en eau supplémentaires ont été facturés aux locataires, puis inclus dans les autres produits. Le coût des matériaux, fournitures et services a également augmenté en raison de la hausse des coûts de réparation et d'entretien ainsi que des taux des services faisant l'objet d'un contrat, notamment les services de police et de sécurité et les services de nettoyage de bâtiment. L'Administration a réduit le coût de certains de ses services externalisés en embauchant du personnel à temps plein offrant ces services de manière plus rentable, mais a engagé de nouveaux coûts relativement à une nouvelle fonction d'audit interne externalisée et d'autres services professionnels. La baisse des coûts

liés aux matériaux destinés à l'aérodrome, à l'assurance, aux réparations d'équipement et à d'autres éléments a contrebalancé cette hausse des coûts. L'hiver 2014 a été plus froid que l'hiver 2013 et, par conséquent, le nombre et la durée des périodes de pluie verglaçante au premier trimestre de 2014 ont été inférieurs à ceux de 2013. Cela a entraîné la diminution des coûts des matériaux destinés à l'aérodrome au premier trimestre de 2014 par rapport à la période correspondante de 2013.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé de 20,1 millions de dollars en 2013 à 20,9 millions de dollars en 2014, soit une hausse de 3,9 %. Cette hausse résulte de l'augmentation des taux des services faisant l'objet d'un contrat et de l'augmentation de l'effectif de son Centre de coordination des opérations aéroportuaires par suite du remplacement de services externalisés par des employés, ce qui est plus rentable. Ces coûts ont été contrebalancés par une diminution du nombre moyen d'employés affectés aux activités régulières.

La nouvelle convention collective entre l'Administration et son personnel d'intervention d'urgence, qui est venue à échéance le 30 juin 2011, a été réglée par arbitrage exécutoire au cours du deuxième semestre de 2014. La convention collective avec le personnel d'intervention d'urgence a été renouvelée jusqu'au 30 juin 2014, pour la faire coïncider avec la fin de la convention collective entre l'Administration et ses autres employés syndiqués. L'Administration en est au début du processus de négociation collective avec son personnel d'intervention d'urgence, tandis que la convention collective avec les autres employés syndiqués de l'Administration a été réglée pour une durée de cinq ans venant à échéance le 30 juin 2019.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont diminué de 2,3 % conformément à la disposition législative provinciale qui dicte la méthode de calcul de ces paiements. Aux termes de cette disposition, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la

loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5 % du montant des paiements de l'exercice précédent. Le montant de 5,0 millions de dollars versé pour 2014 tient compte de ce calcul. Le nombre de passagers en transit par l'aéroport d'Ottawa en 2013 a diminué de 2,3 % par rapport à 2012. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront de 0,8 % en 2015 par rapport à ceux de 2014 compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers enregistrée en 2014.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

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

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

(en millions de dollars)	2013				2014			
	Mars	Juin	Sept.	Déc.	Mars	Juin	Sept.	Déc.
Trimestres clos								
Produits	27,2 \$	25,7 \$	25,6 \$	25,6 \$	28,3 \$	27,4 \$	28,1 \$	28,5 \$
Charges	20,8	19,5	18,9	20,6	21,1	19,4	19,3	23,3
Résultat avant la dotation aux amortissements	6,4	6,2	6,7	5,0	7,2	8,0	8,8	5,2
Dotation aux amortissements	5,8	5,8	6,0	5,4	5,5	5,5	5,4	6,1
Résultat net	0,6 \$	0,4 \$	0,7 \$	(0,4 \$)	1,7 \$	2,5 \$	3,4 \$	(0,9 \$)

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

En 2014, l'Administration a versé des paiements bruts en trésorerie de 65,3 millions de dollars liés à ses programmes de dépenses d'investissement et a comptabilisé un montant de 12,2 millions de dollars à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») (dont une tranche de 11,7 millions de dollars a été reçue) au titre de la quote-part du nouveau système de traitement des bagages de l'aéroport assumée par l'ACSTA. Avant de déduire ce montant reçu de l'ACSTA, l'Administration a consacré plus de 22 millions de dollars en 2014 à un projet visant à moderniser le système de traitement des bagages et à en accroître la capacité afin de le rendre conforme à la nouvelle réglementation sur l'inspection des bagages. L'Administration a entrepris ce projet en 2012, et les travaux ne seront pas achevés avant la fin de 2015. Le coût total de ce projet et des travaux s'y rattachant, déduction faite des coûts devant être assumés par l'ACSTA, devrait atteindre environ 37 millions de dollars. En outre, en 2014, l'Administration a réalisé la réfection de la plus longue piste de l'aéroport, la piste 14/32, au coût de 30 millions de dollars.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

En plus des paiements au titre du loyer foncier mentionnés précédemment, l'Administration a des engagements liés à l'exploitation dans le cours normal

des activités qui nécessitent des paiements, lesquels diminuent à mesure que les contrats viennent à échéance, comme suit :

Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre

(en milliers de dollars)	Total	2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite
Dettes à long terme (note 1)	337 540 \$	3 111 \$	3 272 \$	203 695 \$	4 152 \$	4 643 \$	118 667 \$
Engagements liés à l'exploitation	15 388	9 338	5 442	323	243	35	7
Engagements en capital	13 251	13 251					
Total des obligations contractuelles	366 179 \$	25 700 \$	8 714 \$	204 018 \$	4 395 \$	4 678 \$	118 674 \$

Note 1 – De plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme sont présentés à la note 7 des états financiers.

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits tirés des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les investissements de maintien. Les produits tirés des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges liées aux grands projets de construction d'infrastructures de l'Administration, dont le Programme d'expansion de l'aéroport (« PEA »). L'Administration finance les grandes dépenses d'infrastructure au moyen d'emprunts contractés sur les marchés financiers et de dette bancaire.

L'Administration dispose de facilités de crédit fermes renouvelables de 364 jours d'un montant total de 118 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Les facilités actuelles ont été prolongées pour une durée de 364 jours et viennent à échéance le 16 octobre 2015. Ces facilités comprennent un crédit d'exploitation de 20 millions de dollars servant à financer les besoins financiers courants de même qu'un montant supplémentaire total de 98 millions de dollars destiné au financement de ses frais généraux, au soutien à la liquidité et aux dépenses d'investissement liées à ses programmes de construction d'infrastructures à court terme avant d'obtenir du financement à long terme sur les marchés financiers. Après avoir prélevé environ 49 millions de dollars sur ses facilités de crédit en date du 31 décembre 2014, l'Administration dispose d'environ 69 millions de dollars en crédit bancaire disponible et non utilisé, dont environ 12 millions de dollars ont été affectés exclusivement à un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien. L'Administration est d'avis que ces liquidités disponibles non utilisées sont suffisantes pour ses plans et besoins futurs.

En 2002, pendant la phase I du PEA, l'Administration a mis en œuvre un programme général relatif aux marchés financiers aux termes d'un acte de fiducie globale (« AFG ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les facilités bancaires et les obligations-recettes. Aux termes de l'AFG, l'Administration est tenue de maintenir, auprès du fiduciaire, un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant à six mois de service de la dette. Au 27 janvier 2015, le solde du fonds de réserve pour le service de la dette a été accru et s'élève maintenant à 11,1 millions de dollars, montant qui excède le solde exigé aux termes de l'AFG. L'AFG exige également que l'Administration conserve un fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien équivalant à 25 % des charges d'exploitation et d'entretien définies pour l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de facilité de crédit ferme disponible et

non encore utilisée. Au 31 décembre 2014, une tranche de 12,0 millions de dollars des facilités de crédit de l'Administration avait été affectée exclusivement au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien. Au 31 décembre 2014, l'Administration se conformait pleinement aux dispositions de ses facilités de crédit, dont les dispositions de l'AFG relatives aux fonds de réserve, au mouvement des fonds et à la clause restrictive concernant les taux.

L'Administration a utilisé ses facilités de crédit bancaire pour financer les coûts de ses programmes de dépenses d'investissement et prévoit avoir recours à ces facilités sur une base continue afin de financer ces programmes. À la clôture de l'exercice 2014, la dette bancaire de l'Administration en raison de l'investissement dans ses programmes de dépenses d'investissement s'élevait à 48,7 millions de dollars. Compte tenu de ses plans actuels, les besoins de l'Administration en matière d'emprunt aux termes de ces facilités ne devraient pas excéder 68 millions de dollars en 2015. À l'occasion, l'Administration investit une partie de sa trésorerie excédentaire dans des placements à court terme autorisés par l'AFG, tout en conservant de la trésorerie en vue de l'investissement dans ses programmes de dépenses d'investissement.

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 3,5 millions de dollars au cours de l'exercice par suite de la hausse des FAA, qui sont passés de 20 \$ à 23 \$, d'une augmentation des crédits de taxe pour les intrants sur la TVH découlant des programmes de dépenses d'investissement de l'Administration et d'un montant à recevoir de l'ACSTA de 0,5 million de dollars lié aux coûts du système de traitement des bagages. Le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi a diminué de 2,5 millions au cours de l'exercice, changement attribuable à un certain nombre de facteurs. Les paiements de solvabilité versés au titre du régime de retraite au cours de la période de 2,5 millions de dollars et le rendement des investissements pour l'exercice, qui était

supérieur au taux d'actualisation de 4,75 % à la clôture de l'exercice 2013, ont été contrebalancés par l'incidence de la réévaluation des passifs au taux d'actualisation de 4,0 % à la clôture de l'exercice 2014. Un montant 0,9 million de dollars a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global à l'état du résultat et du résultat global afin de tenir compte des profits sur les placements, déduction faite de la réévaluation des passifs.

En 2014 et au début de 2015, Standard & Poors et DBRS ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration avec perspectives stables en ce qui concerne les obligations-recettes de l'Administration aux termes de l'AFG en lui accordant respectivement les notations A+ et A (élevé). Moody's a quant à elle confirmé la notation de crédit de Aa3 de l'Administration, assortie de perspectives négatives.

RISQUES ET INCERTITUDES

Niveaux d'activité aéronautique

L'Administration continuera de faire face à certains risques indépendants de sa volonté qui sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur sa situation financière. Les produits des activités ordinaires de l'aéroport dépendent en grande partie du nombre de passagers. Ce nombre est fonction de la demande en transport aérien. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions de facteurs externes tels que la conjoncture, les épidémies, l'instabilité géopolitique (le 11 septembre 2001), la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets et l'incertitude financière touchant l'industrie du transport aérien.

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable présentement au Canada, l'incertitude financière qui prévaut dans cette industrie expose l'Administration à un risque permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 92 % des passagers qui

fréquentent l'aéroport sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications des itinéraires et des horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers qui voyagent par agrément, représentent un pourcentage élevé de la fréquentation de l'aéroport.

Assurance responsabilité aérienne

L'accès à une assurance adéquate est assujéti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de réclamation et à la performance de l'Administration. Celle-ci fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Montréal et d'Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance. Au cours des dernières années, des changements importants sont survenus dans les marchés des assurances visant l'aviation qui découlent en grande partie des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité l'accès à certains produits d'assurance et ont entraîné une hausse des coûts. Le gouvernement du Canada a alors décidé de fournir une indemnité aux tiers à titre d'assurance aviation pour risques de guerre à tous les exploitants de services aéronautiques essentiels au Canada. Le gouvernement du Canada a indemnisé l'Administration pour les pertes dépassant la limite de protection de 50 millions de dollars américains qu'offre le marché aux exploitants d'aéroports. Initialement, le gouvernement du Canada avait décidé de fournir cette couverture en réponse à une décision des assureurs internationaux de résilier les couvertures d'assurance responsabilité envers les tiers à l'égard des risques de guerre qui étaient disponibles avant le 11 septembre 2001. Le gouvernement du Canada n'a toutefois pas indiqué s'il cesserait de fournir cette indemnité.

ÉTATS FINANCIERS DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

31 décembre 2014

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

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

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

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

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



Mark Laroche
Président et
chef de la direction



JOHN G. WEERDENBURG, CPA, CA
Vice-président et
chef des finances

Ottawa (Ontario), Canada
Le 25 février 2015

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014 et l'état des résultats et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes constituées d'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis

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

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

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière.

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

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés
Ottawa (Ontario)
Le 25 février 2015

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre
(en milliers de dollars)

ACTIF	Note	31 décembre 2014	31 décembre 2013
ACTIFS COURANTS			
Créances clients et autres débiteurs		11 117 \$	7 646 \$
Fournitures renouvelables		2 420	1 959
Charges payées d'avance et avances		1 225	919
		<u>14 762</u>	<u>10 524</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	7(a)	11 035	10 863
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3	430 571	398 344
AUTRES ACTIFS	4	5 520	5 577
		<u>461 888 \$</u>	<u>425 308 \$</u>
PASSIF			
PASSIFS COURANTS			
Dettes bancaires	5	48 682 \$	19 039 \$
Dettes d'exploitation et charges à payer		18 959	14 663
Partie courante de la dette à long terme	7	3 111	2 747
		<u>70 752</u>	<u>36 449</u>
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	9	11 429	13 902
DETTE À LONG TERME	7	332 117	334 968
		<u>414 298</u>	<u>385 319</u>
Engagements et éventualités	11		
CAPITAUX PROPRES			
Résultats non distribués	8	55 004	48 332
Cumul des autres éléments du résultat global		(7 414)	(8 343)
		<u>47 590</u>	<u>39 989</u>
		<u>461 888 \$</u>	<u>425 308 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL

 , administrateur

 , administrateur

(Se reporter aux notes annexes)

ÉTAT DU RÉSULTAT ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars)

	Note	2014	2013
PRODUITS			
Frais d'amélioration aéroportuaire	8	43 629 \$	38 370 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement		24 411	23 738
Redevances d'atterrissage		12 134	11 581
Concessions		9 982	9 668
Stationnement	14	13 454	12 409
Locations de terrains et de locaux		5 817	5 699
Autres produits		2 844	2 674
		<u>112 271</u>	<u>104 139</u>
CHARGES			
Intérêts (montant net)	7(c)	19 708	19 635
Loyer foncier	11	8 317	7 420
Matériaux, fournitures et services		29 231	27 670
Salaires et avantages sociaux	9	20 885	20 093
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers		4 933	5 048
		<u>83 074</u>	<u>79 866</u>
RÉSULTAT AVANT LA DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		29 197	24 273
DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		<u>22 525</u>	<u>22 999</u>
RÉSULTAT NET		6 672	1 274
Autres éléments du résultat global			
Réévaluation des régimes à prestations définies (qui ne sera jamais virée au résultat net)	9	929	3 405
TOTAL DU RÉSULTAT GLOBAL		<u><u>7 601 \$</u></u>	<u><u>4 679 \$</u></u>

(Se reporter aux notes annexes)

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars)

	<u>Note</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice		48 332 \$	47 058 \$
Résultat net de l'exercice		<u>6 672</u>	<u>1 274</u>
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice		<u>55 004</u>	<u>48 332</u>
Cumul des autres éléments du résultat global			
Réévaluation des régimes à prestations définies (qui ne sera jamais virée au résultat net)			
Solde à l'ouverture de l'exercice		(8 343)	(11 748)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	9	<u>929</u>	<u>3 405</u>
Solde à la clôture de l'exercice		<u>(7 414)</u>	<u>(8 343)</u>
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES		<u><u>47 590</u></u> \$	<u><u>39 989</u></u> \$

(Se reporter aux notes annexes)

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars)

	Note	2014	2013
Flux de trésorerie			
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation :			
Résultat net		6 672 \$	1 274 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :			
Dotation aux amortissements			22 999
Amortissement des frais de financement différés		22 525	250
Diminution (augmentation) des autres actifs		260	(358)
Diminution du passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi		57	(1 447)
à l'emploi		(1 544)	
Charges d'intérêts (montant net)		19 708	19 635
Intérêts payés		(19 586)	(19 517)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation	12	(1 658)	(825)
Total des activités d'exploitation		26 434	22 011
Flux de trésorerie liés aux activités de financement :			
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette	7(a)	(172)	(116)
Versements sur la dette à long terme		(2 747)	(2 409)
Total des activités de financement		(2 919)	(2 525)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement :			
Acquisition d'immobilisations corporelles	3	(54 752)	(30 390)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liée aux activités d'investissement		1 594	1 250
Total des activités d'investissement		(53 158)	(29 140)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(29 643)	(9 654)
Dettes bancaires à l'ouverture de l'exercice		(19 039)	(9 385)
Dettes bancaires à la clôture de l'exercice		(48 682) \$	(19 039) \$

(Se reporter aux notes annexes)

NOTES ANNEXES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration » ou l'« Administration de l'aéroport international d'Ottawa ») 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 ayant continué son existence en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* depuis 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, le fonctionnement et l'expansion de l'Aéroport international d'Ottawa, dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada (Transports Canada – voir la note 11), 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 est compatible avec les activités liées au transport aérien.

L'Administration est régie par un Conseil d'administration comptant 14 membres, dont 10 ont été 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 ont été nommés par le Conseil d'administration et sont issus de l'ensemble de la collectivité.

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

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 : bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa (Ontario) K1V 9B4.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 25 février 2015.

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

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, le cas échéant, et elles ne comprennent que 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 n'incluent pas le coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût inclut toutefois les coûts d'emprunt marginaux engagés durant la période de construction des immobilisations corporelles.

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, composantes des immeubles et installations auxiliaires	3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 à 50 ans
Amélioration des terrains	10 à 25 ans
Mobilier et équipement	3 à 25 ans
Équipement et systèmes informatiques	2 à 25 ans
Véhicules	3 à 20 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 du bilan si, en raison d'un changement de circonstance, la direction ne s'attend pas à ce que le projet soit achevé. L'amortissement des actifs en construction commence uniquement lorsqu'ils sont prêts à être mis en service.

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

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont inscrits à l'actif durant la phase de construction des actifs qualifiés, c'est à dire les actifs qui exigent une longue période

de préparation avant de pouvoir être utilisés. Le taux de capitalisation correspond au coût moyen pondéré du capital des prêts en cours durant la période, à l'exclusion des emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir un actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont inclus dans les charges d'intérêts sur une base nette à l'état du résultat et du résultat global de la période où ils sont engagés.

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 événements ou des changements de circonstance 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.

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

Frais de financement différés

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

Contrats de location

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

L'Administration à titre de preneur à bail – Exception faite du bail foncier, l'Administration ne conclut généralement des contrats de location simple que pour de petits articles, comme des photocopieuses et des imprimantes. Comme ces contrats de location sont classés à titre de contrats de location simple, les paiements sont amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

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

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

Comptabilisation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration a établi un programme incitatif de remise qui offre aux compagnies aériennes des avantages incitatifs au chapitre des redevances d'atterrissage, tels qu'un congé de redevances d'atterrissage, lorsqu'elles offrent des vols vers de nouvelles destinations pour une durée d'au moins un an. Les obligations au titre de ces avantages incitatifs sont comptabilisées en réduction des produits, jusqu'à leur expiration.

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

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

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA »), déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers au moyen de l'information obtenue des transporteurs aériens après l'embarquement

des passagers, ainsi que d'après l'expérience passée en ce qui a trait au pourcentage des passagers en transit et exclus. Selon un accord conclu avec les compagnies aériennes, celles-ci incluent les FAA dans le prix du billet d'avion et les versent à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais de recouvrement des transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

L'Administration comptabilise ses obligations au titre du régime de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi à mesure que les membres du personnel rendent les services qui donnent droit aux prestations. Les coûts de ces régimes sont déterminés par voie actuarielle 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 licenciement et de départ à la retraite et l'évolution prévue des coûts médicaux. Afin de calculer le coût financier net des obligations au titre des prestations de retraite, déduction faite des actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

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

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

Les profits et pertes actuariels (c.-à-d. les profits ou les pertes actuariels qui correspondent aux écarts entre les résultats réels et les résultats prévus établis au moyen d'hypothèses formulées au début de chaque exercice pour déterminer le coût et les passifs de ces régimes) sont comptabilisés en totalité comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inscrits à l'état du résultat et du résultat global, sans virement subséquent à l'état du résultat et du résultat global au cours de périodes ultérieures.

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

Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite

L'Administration comptabilise la charge liée aux salaires, aux primes et aux absences rémunérées, comme les congés de maladie et les congés payés, à titre d'avantages à court terme dans la période durant laquelle le membre du personnel rend les services. Les coûts liés aux régimes de soins médicaux, de soins dentaires et d'assurance-vie sont comptabilisés dans la période durant laquelle les dépenses sont engagées. Les

passifs relatifs à ces avantages ne sont pas actualisés en raison de leur échéance rapprochée.

Contrats déficitaires

Les obligations actuelles découlant de contrats déficitaires sont constatées et évaluées comme des provisions. Un contrat déficitaire est un contrat pour lequel les coûts qui devront inévitablement être engagés pour remplir les obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat.

À l'heure actuelle, l'Administration n'a aucun contrat en vigueur qui soit désigné comme contrat déficitaire.

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 l'exercice. 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 considérablement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront reflétés dans le compte de résultat 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 courante et les périodes futures.

Les jugements critiques et les principales estimations et hypothèses portent notamment sur les durées d'utilité des immobilisations corporelles, les ajustements découlant de réévaluations, y compris les

corrections pour créances irrécouvrables, le coût des avantages futurs du personnel et les provisions pour éventualités.

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

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

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

Instrument financiers

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

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

Résultat global

Le résultat global correspond au résultat net, auquel on additionne ou duquel on soustrait les autres éléments du résultat global. Les autres éléments du résultat global comprennent les écarts actuariels liés au régime de retraite et aux autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration. De plus, les autres éléments du résultat global tiennent compte des variations attribuables aux plus-values et aux moins-values de certains instruments financiers et de certaines couvertures qui, dans le cas de l'Administration, sont nuls. Les autres éléments du résultat global sont cumulés dans une composante distincte des capitaux propres appelée « cumul des autres éléments du résultat global ».

Changements de méthodes comptables à venir

L'International Accounting Standards Board (« IASB ») a publié un certain nombre de modifications aux normes qui s'appliqueront aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015, l'adoption anticipée étant toutefois permise. L'Administration a déterminé de façon préliminaire que ces normes modifiées ne s'appliquent pas à l'Administration ou que leur incidence ne sera pas significative.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Coût :	1 ^{er} janvier 2014	Entrées	Cessions/ transferts	31 décembre 2014
Immeubles et installations auxiliaires :				
Immeubles et composantes des immeubles	374 568 \$	1 175 \$	4 836 \$	380 579 \$
Équipement de dégivrage	11 240	123	-	11 363
Passerelles pour piétons	15 049	2 276	(1 202)	16 123
Infrastructure de services publics	18 979	9 173	-	28 152
	419 836	12 747	3 634	436 217
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	73 759	22 947	-	96 706
Améliorations des terrains	9 485	249	-	9 734
Mobilier et équipement	17 232	462	-	17 694
Équipement et systèmes informatiques	16 566	3 144	-	19 710
Véhicules	22 976	1 517	-	24 493
Constructions en cours	19 950	13 686	(4 836)	28 800
	579 804	54 752	(1 202)	633 354
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires :				
Immeubles et composantes des immeubles	104 312	12 018	-	116 330
Équipement de dégivrage	4 712	694	-	5 406
Passerelles pour piétons	8 588	1 353	(1 202)	8 739
Infrastructure de services publics	4 906	926	-	5 832
	122 518	14 991	(1 202)	136 307
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	19 627	3 223	-	22 850
Améliorations des terrains	5 574	423	-	5 997
Mobilier et équipement	12 784	946	-	13 730
Équipement et systèmes informatiques	12 379	1 599	-	13 978
Véhicules	8 578	1 343	-	9 921
	181 460	22 525	(1 202)	202 783
	398 344 \$	32 226 \$	- \$	430 571 \$

	1 ^{er} janvier 2013	Entrées	Cessions/ transferts	31 décembre 2013
Coût :				
Immeubles et installations auxiliaires :				
Immeubles et composantes des immeubles	371 086 \$	4 007 \$	525 \$	374 568 \$
Équipement de dégivrage	8 343	2 897	-	11 240
Passerelles pour piétons	14 746	303	-	15 049
Infrastructure de services publics	18 569	452	42	18 979
	412 744	7 659	567	419 836
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	72 130	1 629	-	73 759
Améliorations des terrains	9 314	176	5	9 485
Mobilier et équipement	16 624	1 029	421	17 232
Équipement et systèmes informatiques	23 098	1 735	8 267	16 566
Véhicules	21 302	1 767	93	22 976
Constructions en cours	3 555	16 395	-	19 950
	558 767	30 390	9 353	579 804
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires :				
Immeubles et composantes des immeubles	92 186	12 651	525	104 312
Équipement de dégivrage	4 077	635	-	4 712
Passerelles pour piétons	7 501	1 087	-	8 588
Infrastructure de services publics	4 137	811	42	4 906
	107 901	15 184	567	122 518
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	16 766	2 861	-	19 627
Améliorations des terrains	5 175	404	5	5 574
Mobilier et équipement	11 612	1 593	421	12 784
Équipement et systèmes informatiques	19 065	1 581	8 267	12 379
Véhicules	7 292	1 376	90	8 578
	167 811	22 999	9 350	181 460
	390 956 \$	7 391 \$	3 \$	398 344 \$

Valeur comptable nette	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Immeubles et installations auxiliaires :		
Immeubles et composantes des immeubles	264 249 \$	270 256 \$
Équipement de dégivrage	5 957	6 528
Passerelles pour piétons	7 384	6 461
Infrastructure de services publics	22 320	14 073
	<u>299 910</u>	<u>297 318</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	73 856	54 132
Améliorations des terrains	3 737	3 911
Mobilier et équipement	3 964	4 448
Équipement et systèmes informatiques	5 732	4 187
Véhicules	14 572	14 398
Constructions en cours	28 800	19 950
	<u>430 571 \$</u>	<u>398 344 \$</u>

4. AUTRES ACTIFS

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Quote-part du produit futur lié au 4160, Riverside Drive, au coût		
Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail, déduction faite de l'amortissement	2 930 \$	2 930 \$
	<u>2 590</u>	<u>2 647</u>
	<u>5 520 \$</u>	<u>5 577 \$</u>

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) à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, Riverside Drive, en accordant à la Ville d'Ottawa 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 l'utilisation éventuelle des terrains 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 la cession des terrains, le cas échéant.

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

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration a conclu des conventions de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces conventions de crédit, l'Administration dispose d'une facilité de crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant d'au plus 20 millions de dollars, de même que de facilités de crédit renouvelables de 364 jours d'un montant maximal total de 98 millions de dollars destinées au financement de ses frais généraux et des dépenses d'investissement liées à ses programmes de construction d'infrastructures. Ces facilités de crédit sont garanties aux termes de l'acte de fiducie globale (voir la note 7) et viennent à échéance le 16 octobre 2015, bien qu'elles puissent être renouvelées tous les ans. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. Les emprunts contractés sur ces facilités de crédit portent intérêt à des taux qui varient en fonction du taux préférentiel du prêteur et des taux des acceptations bancaires, selon le cas.

Au 31 décembre 2014, la dette bancaire contractée en vertu de ces facilités de crédit portait intérêt à un taux moyen de 1,77 % (1,69 % au 31 décembre 2013).

En date du 31 décembre 2014, l'Administration avait affecté une tranche de 12,0 millions de dollars de ces facilités renouvelables au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien (voir la note 7).

6. GESTION DU CAPITAL

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

L'Administration contracte des emprunts, notamment sous forme de dette bancaire et de dette à long terme, pour financer le développement de l'aéroport. Elle le fait jusqu'à concurrence du montant qu'elle considère comme raisonnable, à la lumière des produits qu'elle tire des FAA et compte tenu du ratio minimal des FAA par rapport au ratio de couverture du service de la dette qu'elle doit respecter. Ce ratio représente 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 de manière avisée ses tarifs et ses charges liés à l'aéronautique, de même que ses autres frais, en vue d'assurer la continuité de son exploitation et de maintenir une structure du capital prudente.

L'Administration modifie ces tarifs dans le but de s'ajuster à la conjoncture économique et de s'assurer de dégager un bénéfice net suffisant pour satisfaire à ses exigences courantes en matière de couverture de la dette.

Bien qu'elle ne soit pas assujettie à des exigences en matière de capital imposées par une autorité de réglementation, l'Administration gère son capital de façon à respecter les clauses restrictives de l'acte de fiducie globale [voir la note 7a)] 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

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	<u>31 décembre 2014</u>	<u>31 décembre 2013</u>
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 25 novembre 2004	137 308 \$	139 822 \$
Obligations-recettes, 4,733 %, série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts exigibles le 2 mai et le 2 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 2 novembre 2007	200 000	200 000
Loyer différé remboursable au gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels égaux de 19 000 \$ sur une période de 10 ans commençant en 2006	<u>232</u>	<u>465</u>
	337 540	340 287
Moins les frais de financement différés	<u>2 312</u>	<u>2 572</u>
	335 228	337 715
Moins la partie courante	<u>3 111</u>	<u>2 747</u>
	<u><u>332 117 \$</u></u>	<u><u>334 968 \$</u></u>

a) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes, d'un montant de 270 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120 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 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Les obligations-recettes de 200 millions de dollars, qui sont des obligations-recettes de série D à 4,733 %, viennent à échéance le 2 mai 2017 et devraient être refinancées en 2017.

Le produit net de ces placements a servi à financer les programmes de construction d'infrastructures de l'Administration ainsi que ses frais généraux, ce qui comprenait le refinancement de la dette bancaire contractée par l'Administration dans le cadre de ces programmes de construction et le financement du fonds de réserve pour le service de la dette.

Aux termes de l'acte de fiducie globale conclu par l'Administration dans le cadre de l'émission obligataire initiale de mai 2002, toutes les obligations émises sont des obligations directes de l'Administration qui sont de rang égal à tous les autres titres d'emprunt émis. La totalité des titres d'emprunt, y compris les emprunts contractés en vertu des facilités de crédit bancaire, sont garantis, aux termes de l'acte de fiducie globale, par une cession des produits et des créances clients, par un droit de sûreté sur les liquidités du fonds de réserve et sur certains comptes de l'Administration, par un droit de sûreté sur les contrats de location, les concessions et les autres contrats productifs, et par une hypothèque

non enregistrée visant l'intérêt à bail que détient l'Administration dans les terrains de l'aéroport.

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

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette dont le solde doit être égal ou supérieur au montant correspondant à 50 % des coûts annuels liés au service de la dette. Au 31 décembre 2014, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait des dépôts portant intérêt de 11,0 millions de dollars détenus en fiducie. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires d'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 le fonctionnement et l'entretien d'un montant équivalent à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien de l'exercice précédent (soit environ 12,0 millions de dollars pour l'exercice 2014, selon les dépenses de l'exercice 2013). L'Administration a satisfait à la condition relative au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien au moyen du montant inutilisé d'une facilité de crédit ferme (voir la note 5).

Au 31 décembre 2014, l'Administration respectait toutes les exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie

globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

b) Le 16 juillet 2003, le ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration avait la possibilité de différer environ 10 % de son loyer pour la période de deux ans débutant le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Le montant différé devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de 10 ans commençant le 1^{er} janvier 2006. Comme il s'agit d'un report de loyer, et non d'une réduction permanente, le montant total des loyers a été comptabilisé comme un passif dans les livres.

c) Charges d'intérêts (montant net)

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Intérêts sur les obligations	19 157 \$	19 317 \$
Charges d'intérêts – autres	<u>672</u>	<u>435</u>
	19 829	19 752
Moins :		
Intérêts gagnés	<u>121</u>	<u>117</u>
Total des charges d'intérêts (montant net)	<u><u>19 708 \$</u></u>	<u><u>19 635 \$</u></u>

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

À moins de un an	
2015	3 111 \$
De un an à cinq ans	
2016	3 272
2017	203 695
2018	4 152
2019	4 653
Après cinq ans	118 657

e) Frais de financement différés

	<u>31 décembre 2014</u>	<u>31 décembre 2013</u>
Frais de financement différés	4 398 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	<u>(2 086)</u>	<u>(1 826)</u>
	<u><u>2 312 \$</u></u>	<u><u>2 572 \$</u></u>

8. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Les frais d'amélioration aéroportuaire sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires majeures. Les produits tirés des FAA sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement de 6 % imputés par les compagnies aériennes, d'un montant de 2 794 milliers de dollars (2 446 milliers de dollars en 2013).

	<u>2014</u>	<u>Cumul à ce jour</u>
Dépenses liées aux grands programmes de construction d'infrastructures :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses	46 970 \$	574 866 \$
Intérêts inscrits à l'actif	-	18 096
Intérêts comptabilisés en charges (majorés des intérêts imputés sur les fonds provenant des activités d'exploitation)	<u>22 862</u>	<u>247 153</u>
	69 832	840 115
Rentrées de fonds provenant des FAA		
Produits tirés des FAA – déduction faite des frais de recouvrement	43 629	411 259
Intérêts sur les fonds excédentaires	<u>121</u>	<u>10 333</u>
	43 750	421 592
Diminution (augmentation) des créances clients	<u>(1 171)</u>	<u>(4 023)</u>
	42 579	417 569
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	<u>27 253 \$</u>	<u>422 546 \$</u>

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

Au 31 décembre, les résultats non distribués de l'Administration se composaient de ce qui suit :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Résultats non distribués provenant des frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et des intérêts sur les fonds excédentaires	421 592 \$	377 842 \$
Moins :		
Cumul des amortissements des actifs des programmes d'infrastructures	178 829	161 378
Charges d'intérêts et autres frais	<u>253 919</u>	<u>230 493</u>
Total des résultats non distribués provenant des frais d'amélioration portuaire	(11 156)	(14 029)
Résultats non distribués provenant des autres activités	<u>66 160</u>	<u>62 361</u>
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	<u>55 004 \$</u>	<u>48 332 \$</u>

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

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi inclus dans le passif à long terme à l'état de la situation financière se présente comme suit :

	<u>31 décembre 2014</u>	<u>31 décembre 2013</u>
Déficit du régime de retraite à prestations définies	970 \$	4 860 \$
Autres avantages postérieurs à l'emploi à verser	<u>10 459</u>	<u>9 042</u>
	<u>11 429 \$</u>	<u>13 902 \$</u>

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

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

Le régime de retraite à prestations définies est destiné aux membres du personnel qui étaient au service de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employés de Transports Canada, dont la plupart ont choisi de transférer leurs droits acquis au 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 proches de la 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 imputés aux résultats 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 aux membres du personnel, telles que l'assurance maladie et des versements forfaitaires au moment de la retraite ou de la cessation des fonctions. L'Administration comptabilise le coût de ces avantages futurs à mesure que les membres du personnel

rendent les services, d'après une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé.

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2013 et déposée en juin 2014, comme l'exige la loi, le régime accusait un déficit de 4 259 000 \$ sur une base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 5,0 % (3 546 000 \$ au 31 décembre 2012 en présumant un taux d'actualisation de 5,00 %). 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 de créance assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La Loi sur les normes de prestations de pension de 1985 exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. À la dernière évaluation actuarielle du 31 décembre 2013, le régime affichait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 10 422 000 \$ (14 476 000 \$ au 31 décembre 2012), avant la prise en compte de la valeur actuelle des paiements additionnels de solvabilité exigés par *la Loi*. En 2014, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 2 520 000 \$ (2 526 900 \$ en 2013) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies en date du 31 décembre 2014 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2015. La situation de capitalisation du

régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2015 seront d'environ 2 100 000 \$ (2 520 000 \$ en 2014). De plus, l'Administration prévoit cotiser un montant d'environ 642 000 \$ en 2015 (777 000 \$ en 2014) au titre des services rendus au cours de l'exercice pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

Les régimes de retraite à prestations définies 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 affichent 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 progression de la valeur des placements en obligations des régimes. D'après les calculs des actuaires de l'Administration pris en compte dans l'évaluation actuarielle au 31 décembre 2013, une hausse de 1 % des taux d'intérêt entraînerait une diminution de 8,1 millions de dollars du déficit de capitalisation (principe de continuité de l'exploitation) et une réduction de 9,4 millions de dollars du déficit de solvabilité. Une baisse de 1 % des taux d'intérêt aurait une incidence semblable sur les deux types de calcul, mais entraînerait une augmentation des déficits.

Les régimes de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration consistent à verser des prestations pendant la durée de vie du participant. Une amélioration de l'espérance de vie donnera lieu à une augmentation des passifs des régimes. Cela s'avère particulièrement important, car la hausse de l'inflation se traduit par une plus grande

sensibilité aux changements dans l'espérance de vie. Les obligations de ces régimes au 31 décembre 2014 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des plus récentes tables de mortalité disponibles (Canadian Pensioner Mortality 2014 Combined Sector Mortality Table).

D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, réalisée en date du 31 décembre 2013 et extrapolée au 31 décembre 2014 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présente comme suit :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Obligation au titre des prestations définies, régime à prestations définies		
Solde à l'ouverture de l'exercice	49 636 \$	50 644 \$
Cotisations salariales	185	180
Prestations versées	(2 375)	(1 464)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	807	830
Coût financier de l'obligation au titre des prestations définies	2 325	2 037
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	443	3 016
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	<u>2 089</u>	<u>(5 607)</u>
Solde à la clôture de l'exercice	<u>53 110</u>	49 636
Actifs du régime		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	44 776	40 295
Cotisations salariales	185	180
Cotisations patronales	777	715
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	2 520	2 527
Prestations versées	(2 375)	(1 464)
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	2 051	1 582
Profit actuariel sur les actifs du régime	<u>4 206</u>	<u>941</u>
Juste valeur à la clôture de l'exercice	<u>52 140</u>	44 776
Situation de la capitalisation – déficit du régime	<u><u>970 \$</u></u>	<u><u>4 860 \$</u></u>

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

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	807 \$	830 \$
Coût financier de l'obligation au titre des prestations définies	2 325	2 037
Intérêts sur les actifs du régime	<u>(2 051)</u>	<u>(1 582)</u>
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	<u>1 081 \$</u>	<u>1 285 \$</u>

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, d'autres avantages postérieurs à l'emploi aux membres de son personnel. La situation des régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi se présentait comme suit aux 31 décembre :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Obligation au titre des prestations définies, autres avantages postérieurs à l'emploi		
Solde à l'ouverture de l'exercice	9 042 \$	8 405 \$
Prestations versées (cotisations patronales)	(239)	(307)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	467	468
Coût financier	444	349
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	(68)	884
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	<u>813</u>	<u>(757)</u>
Passif au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	<u>10 459 \$</u>	<u>9 042 \$</u>

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

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	467 \$	468 \$
Coût financier	<u>444</u>	<u>349</u>
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	<u>911 \$</u>	<u>817 \$</u>

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

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Régimes de retraite à prestations définies		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	443 \$	3 016 \$
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	2 089	(5 607)
(Profit) perte actuariel sur les actifs du régime	<u>(4 206)</u>	<u>(941)</u>
Régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	(68)	884
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	<u>813</u>	<u>(757)</u>
Total de la perte (profit) comptabilisée dans les autres éléments du résultat global	<u>(929) \$</u>	<u>(3 405) \$</u>

Les coûts liés au volet à prestations définies du régime de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi sont établis par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Ce calcul reflète les meilleures estimations de la direction du rendement attendu des actifs des régimes, du taux de croissance des salaires et de divers autres facteurs, y compris le taux de mortalité, de licenciement 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 définies aux 31 décembre sont les suivantes :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	4,75 %	4,00 %
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	4,00 %	4,75 %
Taux d'intérêt des actifs des régimes	4,75 %	4,00 %
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,25 %	3,75 %
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite	2,00 %	2,50 %
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé	3 % à 7 %	3 % à 7 %

En plus du risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation) mentionné précédemment, les régimes de retraite de l'Administration sont soumis à d'autres risques. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, on estime qu'une augmentation de 1 % du taux d'inflation donnera lieu à une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 8,1 millions de dollars, tandis qu'une diminution de 1 % du taux d'inflation aura la même incidence sur ces obligations, mais à la baisse. On estime en outre qu'une augmentation des salaires de 1 % entraînerait une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 0,8 million de dollars et qu'une amélioration d'un an de l'espérance de vie entraînerait une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 1,1 million de dollars et en une augmentation des obligations au titre des autres avantages postérieurs à la retraite de 0,3 million de dollars. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation donnerait lieu à une augmentation des obligations estimatives au titre des avantages postérieurs à la retraite d'environ 1,6 million de dollars, tandis qu'une augmentation de 1 % du taux d'actualisation aurait la même incidence sur ces obligations, mais à la baisse. Une diminution de 1 % des coûts de soins de santé entraînerait une augmentation des obligations au titre des avantages postérieurs à la retraite d'environ 1,7 million de dollars.

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée au début de 2012 pour adopter une approche plus prudente comportant moins de risques afin de mieux réagir aux fluctuations des obligations au titre des prestations définies résultant des fluctuations des taux d'intérêt. Selon cette stratégie, la proportion du passif correspondant aux actifs (fonds de revenu fixe) sera augmentée et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) sera réduite au fil du temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs et le ratio de solvabilité du régime augmenteront. Le ratio de solvabilité du régime fait l'objet d'une surveillance mensuelle par les

actuaire du régime. Le régime à prestations définies est fermé. Lors de la dernière évaluation actuarielle réalisée en date du 31 décembre 2013, les 30 membres actifs avaient en moyenne 52 ans, tandis que les 51 membres à la retraite avaient en moyenne 65 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 placements, des actuaire et un fiduciaire pour ses actifs. Conformément à la politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies, au 31 décembre, les actifs non liquides et non courants du régime étaient investis dans des fonds maintenus par la Compagnie d'assurance Standard Life du Canada et gérés par plusieurs gestionnaires de placement, comme suit :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Fonds de titres à revenu fixe	49 %	48 %
Fonds d'actions – fonds canadiens	11 %	11 %
Fonds d'actions – fonds américains	4 %	5 %
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	16 %	16 %
Fonds de marchés émergents	5 %	5 %
Fonds de placement immobilier	10 %	10 %
Fonds de placements non traditionnels incluant des dérivés	5 %	5 %

Les cotisations de l'Administration au volet à cotisations définies du régime de retraite correspondent à au plus 8 % des gains bruts des membres du personnel afin d'obtenir un montant qui correspond aux cotisations des employés. L'information relative à ce volet se présente comme suit :

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Cotisations patronales, régime de retraite à cotisations définies	727 \$	613 \$
Cotisations salariales, régime de retraite à cotisations définies	868 \$	757 \$
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	727 \$	613 \$

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Justes valeurs

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti. Au 31 décembre 2014, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme de série B et de série D s'élevait respectivement à 178,7 millions de dollars et 215,5 millions de dollars (respectivement 172,0 millions de dollars et 217,5 millions de dollars en 2013). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

Gestion des risques

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

	2014		2013	
	Valeur Comptable	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice	Valeur comptable	Taux d'intérêt effectif à la clôture de l'exercice
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux variables)	11 035 \$	1,19 %	10 863 \$	1,10 %
Dette bancaire (taux variables)	48 682 \$	1,97 %	19 039 \$	1,90 %
Dette à long terme (taux fixes)	335 228 \$	Voir la note 7	337 715 \$	Voir la note 7

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

De plus, la dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont assortis de taux d'intérêt variables. La direction a la responsabilité de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son fonds de réserve pour le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires à court terme autorisées par l'acte de fiducie globale, tout en maintenant des liquidités

suffisantes pour pouvoir investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La direction est chargée de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa dette bancaire et fixe ces taux pour de courtes périodes allant jusqu'à 90 jours, selon les taux des acceptations bancaires.

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,50 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses relatives aux programmes de dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 52 milliers de dollars en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. La direction estime cependant que cette exposition n'est pas représentative de l'exposition durant l'exercice et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

L'Administration gère son risque de liquidité en conservant un montant suffisant de liquidités et de facilités de crédit, en mettant à jour et en révisant régulièrement, et chaque fois que cela s'avère nécessaire, les projections des flux de trésorerie pluriannuelles, et en s'efforçant de faire coïncider ses ententes de financement à long terme et ses besoins de liquidités. Grâce à son excellente notation, l'Administration peut avoir rapidement accès aux capitaux à long terme dont elle a besoin et dispose de facilités de crédit fermes consenties par deux banques canadiennes.

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses

émissions de titres d'emprunt (voir la note 7), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une majoration des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette pourrait tomber sous la barre du 1,0. Si l'Administration ne respecte pas ce ratio financier durant un exercice donné, elle ne sera pas en cas de défaut aux termes de l'acte de fiducie globale à la condition qu'elle le respecte pour l'exercice suivant. Vu son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 20 millions de dollars par année. Les versements de capital annuels futurs exigibles sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 7e).

Risque de crédit et risque de concentration

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

Environ 47 % (47 % en 2013) 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 face à long terme du fait de son exposition à une seule et même compagnie aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 92 % du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

11. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements

Le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada (Transports Canada) un bail foncier de 60 ans visant la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier 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 foncier.

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

En 2005, le gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer, qui s'est traduite par une

réduction du loyer pour les autorités aéroportuaires canadiennes, y compris l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Selon cette formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle variable.

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

2015	8,8 millions de dollars
2016	9,1 millions de dollars
2017	9,4 millions de dollars
2018	9,7 millions de dollars
2019	10,0 millions de dollars

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 9,3 millions de dollars en 2015. Ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2014, le total de ces engagements se chiffrait à 15,4 millions de dollars. Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 13,3 millions de dollars.

Éventualités

L'Administration est partie à des actions en justice dans le cours normal de ses activités. La direction ne croit pas que l'issue de ces poursuites aura une incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de l'Administration, puisque le montant en jeu n'est pas important et est couvert par les polices d'assurance de l'Administration.

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

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Créances clients et autres débiteurs	(3 471) \$	167 \$
Charges payées d'avance, avances et fournitures renouvelables	(767)	(264)
Dettes d'exploitation et charges à payer	2 580	(731)
Autres	-	3
	<u>(1 658) \$</u>	<u>(825) \$</u>

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

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

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Salaires et avantages à court terme	1 922 \$	2 122 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	159	203
	<u>2 081 \$</u>	<u>2 325 \$</u>

Les principaux dirigeants comprennent 14 administrateurs et des membres de l'équipe de direction, notamment le président et chef de la direction ainsi que cinq vice-présidents.

Le régime 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 et n'avait pas de soldes impayés auprès du régime de retraite à la date de clôture.

14. CONTRATS DE LOCATION – L'ADMINISTRATION EN TANT QUE BAILLEUR

L'Administration loue, aux termes de contrats de location simple, des espaces dans ses immeubles et des installations de soutien, qui sont compris dans les immobilisations corporelles, et certaines parcelles de terrain, comprises dans le bail foncier avec le gouvernement du Canada. Plusieurs contrats de location sont assortis d'options de renouvellement et font, dans ce cas, l'objet de révisions en fonction des taux du marché. Les locataires n'ont pas la possibilité d'acquérir les actifs loués à la fin du contrat de location. Certains contrats de location prévoient des paiements de loyers conditionnels qui représentent l'écart entre les pourcentages convenus de produits présentés et les loyers minimaux spécifiés. Les loyers conditionnels compris dans la location de terrains et de locaux dans l'état des résultats se sont établis à environ 0,2 million de dollars chaque année. Les loyers conditionnels, compris dans les produits tirés des concessions dans l'état des résultats, se sont établis au montant total des produits tirés des concessions d'environ 10,0 millions de dollars. Les loyers minimaux futurs (exclusion faite des paiements conditionnels au titre des contrats de location) aux termes de contrats de location non résiliables au 31 décembre 2014 se sont établis à environ 5,6 millions de dollars par an. Compte tenu de la nature de ces contrats et des locataires, ce montant ne devrait pas diminuer de façon significative.

15. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Aucun événement donnant lieu à un ajustement ni aucun événement important ne donnant pas lieu à un ajustement ne s'est produit entre la date de clôture et le 25 février 2015, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.