

YOW

**RAPPORT ANNUEL**

2021



## Message du Président du Conseil d'administration



Nous vivons une époque particulière dans laquelle persistent des répercussions sans précédent sur notre industrie et notre quotidien. C'est une époque qui exige à chacun et chacune d'entre nous d'aller au fond des choses et de découvrir une résilience que nous possédions déjà sans même le réaliser. En tant que président du Conseil d'administration, j'ai une vue plongeante sur l'équipe de l'Administration qui agit exactement de cette façon : aller au fond des choses, faire en sorte que l'Aéroport continue à opérer de manière efficace et que tous les passagers ainsi que les membres du personnel demeurent en sécurité, en plus d'aller de l'avant vers une relance que nous espérons tous et toutes voir arriver prochainement.

Nous trouvons encourageant de voir des passagers prendre leurs vols pour explorer notre beau pays l'été dernier. Malgré les obstacles rencontrés en cours de route, notamment les restrictions liées aux variants de la COVID-19, nous avons travaillé avec diligence en vue de reconstruire notre service aérien, de rétablir les droits d'atterrissage internationaux à notre Aéroport, et de voir revenir à l'horaire les vols vers les États-Unis et les destinations soleil. Et ils sont bien revenus. Les voyages durant la période des fêtes ont démontré l'impatience des gens de fuir vers le soleil du Sud et les pentes de ski dans l'Ouest. Nous espérons que 2022 apportera un programme plus rigoureux qui nous permettra de rester en contact avec encore plus d'amis et de familles dans un plus grand nombre de régions du monde.

Sous la supervision du président et chef de la direction, Mark Laroche, l'équipe de direction n'est pas restée les bras croisés. Elle a examiné avec diligence tous les projets ainsi que les dépenses afin de réaliser des économies, tout en poursuivant des initiatives stratégiques à long terme qui pourront être réalisées lors de notre relance.

L'équipe a aussi exploré toutes les avenues possibles dans le but d'obtenir un soutien financier, alors qu'elle lutte pour atteindre l'objectif ultime d'un retour à la viabilité financière. À cette fin, nous sommes reconnaissants du fait que le gouvernement fédéral ait reconnu nos difficultés et ait accordé un financement pour deux projets précis par le biais de son Programme des infrastructures essentielles des aéroports. Transports Canada a confirmé 6,4 millions de dollars pour la Station de l'Aéroport du train léger sur rail (TLR) en juin et 3,9 millions de dollars supplémentaires pour un important projet de réfection de voies de circulation prévu au cours de la prochaine période estivale. Nous avons également reçu 5,7 millions de dollars du fonds fédéral de soutien aux aéroports afin de couvrir une partie de nos coûts d'exploitation pour l'année. Bien que ces subventions ne compensent pas les pertes significatives que nous avons subies depuis mars 2020, elles permettront à l'Administration d'aller de l'avant avec d'autres projets essentiels qui sont en attente et qui permettront de dégager des possibilités de développement commercial, ce qui est essentiel à la relance de YOW et à la poursuite de son succès au service de notre communauté.

Au sujet du TLR, chaque fois que je voyage, j'ai l'occasion de voir les progrès incroyables réalisés tant sur la voie ferrée de la Ville qu'à la nouvelle station du TLR à YOW. J'ai vu la station se matérialiser et je trouve cela à la fois excitant et impressionnant. Je suis heureux de dire que malgré les problèmes de chaîne d'approvisionnement et de main-d'œuvre qui affligent l'industrie de la construction, l'équipe respecte l'échéancier et le budget. Une fois terminé, le projet facilitera les allées et venues à l'Aéroport des membres de son personnel ainsi que du grand public. Il permettra également d'atteindre notre objectif d'offrir une connectivité encore plus élargie entre l'Aéroport et le centre-ville, ce qui est digne d'une capitale du G7, et fera sans aucun doute d'Ottawa-Gatineau une destination plus attrayante pour les conférences et les touristes au fil des prochaines décennies.

Notre capacité à faire avancer les priorités du plan stratégique et du plan d'action de l'Administration, comme la station du TLR, pendant cette période difficile, est liée à l'excellente collaboration entre l'équipe de l'Administration et le Conseil d'administration (Conseil). Il faut aussi reconnaître la confiance que le Conseil accorde à Mark et à son équipe pour examiner soigneusement toutes les options et recommander l'approche la plus prudente qu'elle soit. Je tiens à remercier tous les membres du Conseil pour avoir consacré leur temps et leur attention à la réussite de l'Aéroport, ainsi que pour leur flexibilité et leur volonté de s'engager rapidement lorsque des discussions et des décisions étaient nécessaires.

Au nom de tous les membres du Conseil, je tiens à remercier particulièrement Jacques Sauvé, membre hors cadre, et Craig Bater, représentant de l'Ottawa Board of Trade. Jacques et Craig ont quitté le Conseil en 2021 après y avoir siégé depuis 2012. Avant de se joindre au Conseil, Jacques avait participé professionnellement au projet de construction de la nouvelle aérogare. Il a apporté une grande expertise en ingénierie au Comité des grandes infrastructures et de l'environnement ainsi qu'à de nombreux autres projets au fil des ans. Craig a été, entre autres, fortement impliqué dans le comité de gouvernance et a également été président par intérim du Conseil. Tous deux ont laissé une marque indélébile au sein de l'Administration et de l'Aéroport, et nous leur en sommes tous et toutes reconnaissants.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à John Proctor, qui s'est joint à nous en tant que représentant de l'Ottawa Board of Trade. Ses compétences en affaires et en technologie seront indispensables pour l'Administration, surtout compte tenu de l'attention accrue portée à la cybersécurité des infrastructures essentielles.

On dit qu'« il faut tout un village », ce qui est une anecdote particulièrement poignante en ces temps difficiles. Nous avons rallié notre village de partenaires d'organismes de sélection ainsi que d'autres organisations commerciales et touristiques locales pour qu'ils prêtent leur voix à nos demandes d'aide financière auprès du gouvernement. Ils ont manifesté un soutien inébranlable envers nous et ils ont défendu nos intérêts. L'ensemble de la communauté nous a aussi beaucoup supportés et a été très compréhensive alors que nous devons évoluer à travers la pandémie. Au nom du Conseil et de l'équipe de l'Administration, je vous remercie. Bien que les choses s'améliorent, nous aurons toujours besoin de votre appui tout au long de la reconstruction. L'une des meilleures façons d'aider est de vous assurer d'inclure YOW dans vos plans lorsque vous recommencerez à voyager.

En guise de conclusion, j'aimerais vous faire part d'une analogie que vous trouverez approprié, je l'espère, compte tenu de la situation actuelle, et qui réunit deux de mes passions : YOW et la voile. Exploiter l'Aéroport, c'est comme faire partie d'une régata de voiliers dans des eaux agitées sous des vents violents. Chaque navire a besoin d'un dirigeant solide qui peut appréhender les changements dans l'environnement et le travail auprès de l'équipage pour ainsi développer une stratégie à toute épreuve afin de maintenir le cap du navire, quelles que soient les conditions. Chaque membre de l'équipage doit faire confiance au dirigeant de l'équipe, réagir rapidement, pivoter souvent et communiquer clairement pendant que le navire navigue à travers les obstacles. Il ne suffit pas que d'être rapide ni que de n'avoir qu'un plan parfait; un équipage gagnant a besoin des deux pour gagner la course. Mark et son équipe ont fait un travail fantastique en naviguant dans la houle et le clapot et ont maintenu le vaisseau dans la bonne direction malgré les nombreux défis qu'ils ont dû relever. Inutile de dire que nous attendons tous avec impatience des eaux plus calmes dans les mois à venir.



Code Cubitt  
Président du Conseil d'administration



En cette troisième année de pandémie, il n'est pas surprenant de constater que l'Aéroport international d'Ottawa continue de souffrir de ses effets dévastateurs, notamment sur le nombre de passagers et sur sa situation financière. Étant donné que ces indicateurs ne révèlent pas tout au sujet de YOW en 2021, j'aimerais vous partager d'autres faits saillants importants.

Comme prévu, notre service domestique a été le premier segment à commencer à se rétablir. Les voyages en saison estivale ont été nombreux, avec une hausse de plus de 200 % par rapport à 2020. Plus tard dans l'année, des vols transfrontaliers et internationaux ont commencé à décoller vers des destinations ensoleillées comme la Floride et les Caraïbes, pour satisfaire aux désirs longtemps refoulés des résidents de la région. Malgré le fait que le variant Omicron ait freiné les déplacements à la mi-décembre, nous avons

terminé l'année avec 1 170 789 passagers, soit 984 707 sièges au départ. Comparez ces chiffres aux 5,1 millions de passagers de 2019, dont 3,4 millions sièges au départ, et vous constaterez qu'il reste un long chemin à parcourir.

Les opérations de fret ont continué de croître, avec 30 272 tonnes métriques qui ont transité par YOW, ce qui représente une augmentation de 1,6 % par rapport aux chiffres de 2020. La répartition entre 37 % de marchandises entrantes et 63 % de marchandises sortantes reflète l'importance du transport des marchandises dans le Nord canadien.

L'atteinte d'une viabilité financière est une priorité depuis le tout début de la pandémie. L'équipe a fait un travail formidable en réduisant les coûts et en conservant cette mentalité de ne considérer que les dépenses essentielles pour préserver les fonds. Pour aider à traverser la pandémie plus aisément, nous avons mené à bien l'émission d'obligations-recettes de série F d'une valeur de 100 millions de dollars en mai. Cet effort financier faisait partie intégrante de la stratégie de viabilité financière de l'Administration pour garantir un bilan solide tout au long de la pandémie. Nous utiliserons le produit du financement pour rembourser l'emprunt bancaire lié à la pandémie d'un montant de 35 millions de dollars, pour honorer nos engagements du service de la dette et pour assurer un solde de trésorerie solide tout au long de la phase de relance suivant la pandémie.

Tout compte fait, les recettes de l'Aéroport ont atteint 56,6 millions de dollars en 2021, soit 16,6 % de plus qu'en 2020. À l'exception de la location de terrains et de locaux, la baisse importante du nombre de passagers mentionnée ci-dessus a eu une incidence négative sur tous les secteurs de revenus. L'Administration a terminé l'année 2021 en générant une perte avant dépréciation de 5,4 millions de dollars, contre une perte de 19,5 millions de dollars en 2020; une perte nette de 36,7 millions de dollars après dépréciation en 2021 comparativement à une perte de 51,2 millions de dollars en 2020.

Le président du Conseil a exprimé sa gratitude pour le soutien financier du gouvernement fédéral et je tiens à mon tour à offrir mes remerciements. En tant qu'infrastructure essentielle, l'Aéroport doit demeurer ouvert et opérationnel pour soutenir de nombreuses opérations aériennes gouvernementales et médicales. Cette exigence a un coût élevé. En l'absence de revenus aéronautiques et non aéronautiques significatifs, l'Administration est en position de perte financière depuis avril 2020. Son Fonds d'aide aux aéroports a suivi une formule qui s'appliquait à tous les aéroports et YOW a finalement reçu 5,7 millions de dollars pour ses coûts d'exploitation en 2021.

Nous avons soumis deux projets dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports : la Station de l'Aéroport du train léger sur rail (la Station) et le programme Projet de réfection des voies de circulation A, M, AA, BB, CC (Projet des voies de circulation). Transports Canada a approuvé le projet de la Station pour 50 % des coûts encourus admissibles et déboursés après le 15 juin 2021, jusqu'à concurrence de 6,4 millions de dollars du coût total du projet de 17 millions de dollars. Le financement du Projet des voies de circulation a été confirmé en décembre pour un maximum de 50 % du total des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 3,9 millions de dollars. Le Projet des voies de circulation, qui est essentiel pour maintenir un niveau de sécurité élevé côté piste de YOW, sera réalisé à l'été 2022. L'ensemble du soutien financier que nous avons reçu permettra à l'Administration de saisir d'autres opportunités de développement commercial et d'aérodrome, qui sont essentielles pour la relance de YOW.

Les activités du service de l'Expansion commerciale et marketing alimentent les finances de l'Administration. Malgré l'absence de vols et de passagers, l'équipe a continué à travailler sans relâche pour construire et reconstruire le service aérien, le cas échéant. Nous avons trouvé des rayons de soleil perçant les nuages de la COVID.

Air Canada et WestJet, des transporteurs inébranlables, ont maintenu le service domestique, qui s'est accru au cours de l'année pour répondre à la demande, et Canadian North a maintenu la liaison vitale entre Ottawa-Gatineau et l'est de l'Arctique canadien, via Iqaluit.

La région d'Ottawa-Gatineau est entrée dans l'arène des vols à très bas prix en juin lorsque Flair Airlines d'Edmonton a commencé à offrir ses services. À la fin de l'année, Flair desservait dix destinations, dont l'est et l'ouest du Canada. Depuis le début 2020, il a été le premier transporteur à s'envoler vers les États-Unis avec un service vers Fort Lauderdale, après quoi, les destinations vers Orlando-Sanford et Cancún ont été ajoutées.

PAL Airlines, basée à Terre-Neuve, a également lancé son service à YOW en juillet avec des vols vers Fredericton et Moncton à bord de ses aéronefs Q-400.

Après une interruption de 19 mois, Porter Airlines a repris son service le 8 septembre avec un vol inaugural entre l'aéroport Billy Bishop de Toronto et YOW. Depuis, la ligne aérienne a continué à rétablir les destinations et les fréquences sur l'ensemble de son réseau.

United Airlines a été notre premier transporteur américain à reprendre ses vols le 31 octobre avec son service YOW-Washington Dulles. Air Canada a également repris son service vers Fort Lauderdale et Tampa en décembre.

En novembre, Sunwing, Air Transat et WestJet ont repris leur service saisonnier vers des destinations soleil populaires comme Cuba, la République dominicaine, la Jamaïque et le Mexique.

En mars 2020, le gouvernement fédéral a restreint les droits d'atterrissage internationaux exclusivement à quatre aéroports canadiens (Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver). Conscients que le rétablissement de ces droits d'atterrissage était essentiel à la relance de YOW et des trois autres aéroports qui étaient également privés de vols internationaux (Halifax, Winnipeg et Edmonton), nous avons invité ces derniers à travailler avec nous pour encourager Transports Canada à revenir sur sa décision. Nous avons également demandé à nos maires respectifs d'ajouter leur voix à l'appel au rétablissement du service dans l'intérêt du développement économique. En août, nous étions heureux d'apprendre que Transports Canada levait les restrictions, ouvrant ainsi la voie au retour des services aériens susmentionnés.

Les passagers ont besoin de commodités – ils veulent pouvoir acheter des produits de nécessité qu'ils ont oublié de mettre dans leurs valises ou des souvenirs pour leurs proches. Ils veulent également se détendre et déguster une boisson ou un repas avant leur vol. Nos grands projets visant à revitaliser nos concessions ont été mis en pause en 2020. Je suis heureux d'annoncer que certains travaux ont repris et que nous avons réalisé des progrès incroyables en ce qui concerne la nouvelle aire centrale; le tout devenu possible grâce au déplacement des opérations du point de contrôle de sûreté Canada/International au Niveau 3 l'année dernière.

Le 19 août, Paradis Lagardère, notre concessionnaire principal de vente au détail, a ouvert Les Écluses et la Maison de la Presse, les deux premières boutiques phares de son nouveau programme de vente au détail. Les deux points de vente sont situés au bas de l'escalier mécanique, cet endroit donnant accès au nouveau carrefour central dans la zone d'embarquement au Niveau 2, depuis le point de contrôle de sûreté au Niveau 3. Nous avons un bon volume des ventes malgré le nombre relativement faible de passagers. D'autres nouvelles boutiques ouvriront en fonction du retour du nombre de passagers au cours de la prochaine ou des deux prochaines années, conformément à notre contrat de concession et de location à bail modifié.

SSP Canada, notre concessionnaire principal d'aliments et de boissons, maintient son intention de relancer la conception finale et la construction du Marché du Canal – le premier de ses nouveaux emplacements – d'ici l'automne ou le début de l'hiver 2022. Comme pour le programme principal de vente au détail, l'éventail complet des emplacements des nouveaux restaurants prévus sera construit au cours de la prochaine ou des deux prochaines années en fonction du retour des volumes du trafic passagers. Nos deux boutiques hors taxes, qui sont gérées dans le cadre d'un contrat différent, opèrent au rythme des horaires des départs internationaux et transfrontaliers.

Avant la pandémie, l'Administration a mis en place les éléments nécessaires à l'extraction de granulats sur la partie sud des terrains de l'Aéroport. Cavanagh Construction, le soumissionnaire retenu à l'issue d'un processus d'appel d'offres, a obtenu les licences requises et a commencé à préparer le site au printemps dernier. Ils ont commencé l'opération d'extraction au cours de l'été. Au total, plus de 55 000 tonnes de granulats de sable ont été vendues en 2021, ce qui représente une nouvelle source de revenus pour l'Administration.

Le stationnement de l'Aéroport est une autre source de revenus essentielle. En 2020, l'équipe du Service de transport de la clientèle et stationnement a lancé un projet visant à mettre à jour le système de contrôle des revenus de stationnement qui était en place depuis 2002 et qui s'avérait problématique. Le nouveau système, fourni par Designa, a été installé pendant l'été et est entré en service le 1<sup>er</sup> octobre. Malgré les difficultés liées à la pandémie, notamment les déplacements du personnel de Designa qui devait être sur place pour assurer le soutien technique, la transition fut harmonieuse, tant pour le public que pour les membres du personnel.

Au début du mois de septembre, nous avons mis en place une incitation de réservation de stationnement audacieuse pour YOW, en offrant le stationnement d'une durée maximale de deux semaines réservé en ligne au coût quotidien de 1 dollar. L'objectif de cette incitation était d'encourager les passagers de la région à inclure YOW dans leurs plans de voyage plutôt que de conduire jusqu'à Montréal ou Toronto pour prendre un vol. La campagne a connu un grand succès, avec 12 575 réservations. Elle a été une façon efficace de démontrer à nos lignes aériennes et à nos parties prenantes que nous faisons notre part pour aider l'industrie à se rétablir.

L'impression positive du président du Conseil à l'égard de la station du TLR est bien placée; il s'agit d'une structure impressionnante qui modifie le portrait de l'Aéroport. Une fois terminé, la structure surélevée de 730 m<sup>2</sup>, d'une hauteur de trois étages, au Niveau 3, reliera l'aérogare à la plateforme de la Station, à la voie surélevée et à la liaison vers l'Aéroport. Les travaux sur la Station ont commencé en avril 2021, se sont déroulés comme prévu et selon le budget respectif tout au long de l'année, et on prévoit finaliser les travaux en avril 2022.

Des projets nécessaires côté piste ont également été réalisés, notamment celui de remplacer des sections de la conduite d'eau pluviale de la piste 07/25. La piste a été fermée le 27 septembre et tout le trafic aérien a été déplacé vers la piste 14/32. Grâce au travail diligent de l'équipe de projet et de l'entrepreneur, les travaux ont été réalisés et la piste a rouvert le 21 octobre, soit dix jours plus tôt qu'initialement prévu.

L'équipe de Sûreté et gestion des urgences a profité d'une aérogare plus calme pour améliorer notre capacité d'intervention en cas d'urgence. Les activités comprenaient une mise à jour du plan d'urgence de l'Aéroport, la mise en place du système de commandement des incidents et le déploiement complet d'un nouveau groupe de contrôle du Centre de coordination des urgences. Les sous-éléments de ces trois initiatives ont également nécessité une refonte et une mise à jour, y compris le plan d'organisation de l'Aéroport pour l'acheminement des ressources d'urgence et le plan de communication de l'Aéroport pour soutenir ses parties prenantes internes et externes.

Pour mettre à l'épreuve les plans et systèmes nouvellement établis, l'Administration a organisé un exercice nommé *Jump Start* qui a eu lieu le 7 décembre. L'exercice portait sur un incident d'aéronef sur le terrain d'aviation et a réuni plusieurs équipes de l'Administration, dont celles du Service d'incendie de l'Aéroport et du Centre de contrôle des opérations aéroportuaires, conjointement avec des organismes tels que la section policière de l'Aéroport du Service de police d'Ottawa (SPO), le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa et NAV CANADA. L'exercice a permis de tester et d'évaluer plusieurs facettes du plan d'urgence de l'Aéroport, notamment la notification des incidents, l'activation du Centre de coordination des urgences, l'intervention de la police, des pompiers et du personnel paramédical, la gestion des ressources, les communications et la capacité de reprendre rapidement les activités normales. L'exercice est une exigence réglementaire fédérale et une excellente occasion d'apprendre et d'améliorer notre état de préparation.

La détection des drones et l'atténuation de leurs effets demeurent une priorité pour l'Administration. À cette fin, en collaboration avec Recherche et développement pour la défense Canada, Transports Canada, NAV CANADA, la GRC, le SPO et plusieurs partenaires privés, l'Administration a effectué une série d'exercices visant à tester l'état de préparation de YOW à répondre aux incidents d'incursion de drones. Ces essais ont fait appel à la technologie du radar Obsidian Micro Doppler de QinetiQ, au système de détection Aeroscope d'Indro Robotics et au logiciel de fusion d'Accipiter Radar, qui sont tous déployés à YOW dans le cadre d'un essai technique. Les essais et les tests assurent une connaissance précise de la situation et des outils analytiques opportuns, permettant à YOW et au SPO de localiser et de répondre aux menaces dès qu'elles sont identifiées.

La réalisation de ces projets et de bien d'autres encore est le fruit du travail acharné de l'incroyable équipe de l'Administration. Les deux dernières années n'ont pas été faciles. Une grande partie de notre équipe a dû continuer à travailler sur place dans des conditions très différentes de celles auxquelles elle était habituée, en gardant une distance entre collègues, en portant un masque et en ayant moins de ressources sur lesquelles compter. Environ 30 % de notre personnel a dû passer au travail à distance. Aucune des deux situations n'est parfaite, nonobstant les différents défis.

Nous nous sommes efforcés de garder tout le monde connecté et en sécurité grâce à plusieurs initiatives. L'équipe des Communications a rassemblé les membres du personnel par le biais de campagnes de blogue interactives telles que « Regardez ce que j'ai fait », où les membres du personnel pouvaient partager les moyens créatifs qui les ont aidés à traverser la pandémie. Une autre campagne consistait en une série de dîners-conférences virtuels, au cours desquels divers services de l'organisation avaient l'occasion de partager leurs responsabilités, les défis auxquels ils étaient confrontés et leurs histoires amusantes. L'événement le plus prisé de l'année a marqué le jour du Souvenir et a mis en vedette le père d'une de nos collègues qui a servi en tant que pilote d'un bombardier Lancaster pendant la Seconde Guerre mondiale. Il a raconté de quelle façon il était devenu militaire et son expérience en Europe, notamment sa courageuse participation à l'un des moments les plus marquants de l'histoire – le Jour J et la bataille de Normandie. C'était une présentation émouvante qui donnera probablement encore plus de sens au 11 novembre pour ceux et celles qui y ont participé.

Nous comprenons que le lieu de travail post-pandémique sera très différent en ce qui a trait à la façon de travailler, comparativement à celle avant que la COVID-19 frappe. L'Administration a publié une Politique du travail à distance pour s'assurer de garder à l'esprit les besoins de tous les membres du personnel lorsque nous reviendrons à un scénario plus habituel et pour maintenir une culture positive. La politique tient compte de divers facteurs qui permettent un modèle hybride pour les modalités de travail à distance et sur place pour ceux et celles dont les rôles leur permettent de travailler hors site.

Au début de 2021, l'Administration a mis en œuvre une Politique de prévention de la COVID-19 en consultation avec les deux syndicats et le Comité de santé et de sécurité au travail. Le programme vise à assurer la santé et la sécurité de tous les membres du personnel, qu'ils travaillent à distance ou sur place, en offrant un programme complet et proactif qui comprend des renseignements exhaustifs et mis à jour sur le virus ainsi que les directives de la santé publique visant à réduire la propagation. En septembre, nous avons mis à jour la politique afin de refléter l'obligation de se faire vacciner. À la mi-octobre, 100 % de nos membres du personnel ont fourni la preuve qu'ils avaient reçu les deux doses d'un vaccin approuvé contre la COVID-19.

L'équipe des Ressources humaines (RH) a également été occupée à choisir un nouveau système d'information sur les ressources humaines (SIRH) dans le cadre d'un processus concurrentiel qui a débuté en 2020. Un groupe du personnel, dirigé par le service des RH, a travaillé à la mise en œuvre du nouveau système proposé par Ultimate Kronos Group (UKG), le soumissionnaire retenu. Le projet comprend l'analyse, la configuration, les essais, la formation et la production de rapports. La solution UKG remplace deux anciens systèmes qui étaient utilisés pour gérer la paie et le temps de présence. La solution évolutive sera mise en œuvre en plusieurs phases, dont la première a été lancée le 4 janvier 2022.

Qu'ils soient ou non mentionnés explicitement dans le cadre d'un projet sélectionné, je tiens à remercier tous les membres du personnel de l'Administration pour leur patience, leur compréhension, leur dévouement et leur travail acharné. Vous avez tous et toutes fait un excellent travail pour que l'Aéroport continue d'avancer tout au long de la pandémie. Par-dessus tout, je tiens à les remercier de s'être retroussé les manches pour se faire vacciner afin d'assurer leur propre sécurité et celle de tous ceux et celles qui les entourent. Nous vivons réellement une période hors du commun, et je peux affirmer sans hésitation que nous disposons d'une équipe extraordinaire que j'ai hâte de revoir en personne dès que possible.

Notre Conseil d'administration a également travaillé différemment tout au long de la pandémie. Nous sommes tous fatigués des réunions virtuelles, mais elles nous ont bien servi, non seulement pour les réunions régulières des comités et du Conseil, mais aussi pour les réunions spéciales où des points nécessitaient une discussion rapide et efficace. J'ai hâte de me retrouver avec tout le monde autour de la table du Conseil, mais en attendant, je tiens à exprimer ma reconnaissance pour le soutien que nous continuons à recevoir de la part du président et de chaque membre du Conseil. Votre engagement et votre attention ont été et continuent d'être essentiels à notre succès.

J'adresse également mes remerciements à nos organismes de sélection, à nos partenaires commerciaux et à l'ensemble de la collectivité. Je suis reconnaissant de votre soutien et de votre patience alors que nous procédons à la relance. Je vous demande de continuer à soutenir notre relance en incluant YOW dans vos plans de voyage. Chaque billet incluant YOW est un point de données qui démontrera aux lignes aériennes que nous avons un marché à desservir et qui nous aidera ultimement à accélérer la relance de notre collectivité. Nous continuerons à garder l'Aéroport sécuritaire pour tout le monde et nous serons prêts à vous accueillir dès que vous serez prêt ou prête à prendre votre prochain vol.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Laroche', with a long horizontal flourish extending to the right.

Mark Laroche  
Président et chef de la direction



# Initiatives stratégiques | Projections sur cinq ans

Les priorités et les plans de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) sont liés au Plan stratégique, qui est élaboré en collaboration avec le Conseil d'administration. Les paragraphes suivants présentent les initiatives de chaque orientation stratégique pour la période 2020-2024, de plus que les résultats réels par rapport au Plan d'affaires pour 2021 :

## 1. CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

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

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

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

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

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

## 4. POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

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

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

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

### Résultats réels de 2021 c. Plan d'affaires

(EN MILLIONS  
DE DOLLARS  
CANADIENS)

	RÉELS \$	PRÉVUS \$	ÉCART \$	
Produits	56,6	42,1	14,5	Malgré la volatilité persistante causé par la pandémie de la COVID-19, le nombre de passagers a augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente, avec des augmentations des revenus liés aux passagers, y compris la réception de 5,7 millions de dollars des fonds d'aide aux aéroports du gouvernement fédéral.
Charges	93,3	95,1	(1,8)	Les restrictions de dépenses liées à la pandémie COVID-19 ont eu un impact favorable sur les dépenses de toutes les lignes de charges et fonctions.
Dépenses d'investissement	9,8	15,0	(5,2)	La COVID-19 a continué à entraîner une réévaluation des initiatives d'investissement en capital non essentielles, avec la poursuite des activités prioritaires, notamment la Station de l'Aéroport du TLR, les programmes d'amélioration des concessions et le projet de réfection de l'aire de trafic et des voies de circulation.

## Projections financières 2022 - 2026

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2022 \$	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 \$
Produits	83,2	130,9	157,4	172,8	177,7
Charges	113,9	122,3	130,3	134,7	136,9
Dépenses d'investissement	20,8	20,0	27,0	35,0	35,0

## Bilan des retombées sur la région d'Ottawa

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$	TOTAL \$
Salaires	23,8	24,4	24,9	23,7	21,8	118,6
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,1	5,2	5,5	5,5	1,5	22,8
Frais d'exploitation	35,0	38,0	40,0	24,0	22,0	159,0
Dépenses en immobilisations	35,0	37,0	36,3	16,8	9,8	134,9
	98,9	104,6	106,7	70,0	55,1	435,3

### Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux et excluent les SSUC.

Paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) – payés à la Ville d'Ottawa.

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

## Croissance du volume de passagers par secteur

		DOMESTIQUES	%	TRANSFRONTALIERS	%	INTERNATIONAUX	%	TOTAL	%
ACTUEL	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,5	502 072	(5,2)	108 762	4,3	3 046 368	6,6
	1998	2 414 355	(0,9)	563 085	12,2	133 108	22,4	3 110 548	2,1
	1999	2 426 288	0,5	628 203	11,6	157 116	18,0	3 211 607	3,3
	2000	2 562 282	5,6	719 200	14,5	152 863	(2,7)	3 434 345	6,9
	2001	2 625 630	2,5	618 694	(14,0)	146 971	(3,9)	3 391 295	(1,3)
	2002	2 445 770	(6,9)	600 365	(3,0)	170 751	16,2	3 216 886	(5,1)
	2003	2 491 691	1,9	588 088	(2,0)	182 566	6,9	3 262 345	1,4
	2004	2 736 779	9,8	641 157	9,0	231 949	27,0	3 609 885	10,7
	2005	2 779 895	1,6	719 150	12,2	236 388	1,9	3 735 433	3,5
	2006	2 807 377	1,0	735 753	2,3	264 626	12,0	3 807 756	1,9
	2007	3 052 813	8,7	746 435	1,5	289 280	9,3	4 088 528	7,4
	2008	3 255 540	6,6	740 369	(0,8)	343 315	18,7	4 339 224	6,1
	2009	3 141 812	(3,5)	682 822	(7,8)	408 196	18,9	4 232 830	(2,5)
	2010	3 303 170	5,1	725 781	6,3	444 943	9,0	4 473 894	5,7
	2011	3 429 310	3,8	750 486	3,4	444 830	0,0	4 624 626	3,4
	2012	3 454 387	0,7	775 040	3,3	456 529	2,6	4 685 956	1,3
	2013	3 363 685	(2,6)	772 678	(0,3)	442 228	(3,1)	4 578 591	(2,3)
	2014	3 434 209	2,1	741 285	(4,1)	440 954	(0,3)	4 616 448	0,8
	2015	3 488 629	1,6	735 755	(0,7)	431 976	(2,0)	4 656 360	0,9
2016	3 679 232	5,5	673 434	(8,5)	390 425	(9,6)	4 743 091	1,9	
2017	3 813 672	3,6	647 574	(3,8)	378 431	(3,1)	4 839 677	2,0	
2018	4 002 209	4,9	720 770	11,3	387 822	2,5	5 110 801	5,6	
2019	3 993 553	(0,22)	686 297	(4,78)	426 637	10,01	5 106 487	(0,08)	
2020	1 032 037	(74,2)	163 093	(76,2)	168 382	(60,5)	1 363 512	(73,3)	
	2021	1 143 950	10,8	11 242	(93,1)	15 597	(90,7)	1 170 789	(14,1)
PRÉVISION	2022	2 101 070	83,7	123 745	1000,7	75 185	382,1	2 300 000	96,4
	2023	3 221 099	53,3	292 606	136,5	236 295	214,3	3 750 000	63,0
	2024	3 780 049	17,4	431 268	47,4	288 683	22,2	4 500 000	20,0
	2025	3 993 364	5,6	627 265	45,4	379 371	31,4	5 000 000	11,1
	2030	4 408 592	10,4	692 551	10,4	418 857	10,4	5 520 000	10,4

## Chiffres clés

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
<b>ACTUEL</b>	1997	3 046 368	6,6	67 867		3 977 000	
	1998	3 110 548	2,1	77 202	13,8	5 301 000	33,3
	1999	3 211 607	3,2	81 808	6,0	5 948 000	12,2
	2000	3 434 345	6,9	78 301	(4,3)	6 145 000	3,3
	2001	3 391 295	(1,3)	72 630	(7,2)	8 840 000	43,9
	2002	3 216 886	(5,1)	68 499	(5,7)	11 005 000	24,5
	2003	3 262 345	1,4	69 798	1,9	11 329 000	2,9
	2004	3 609 885	10,7	69 626	(0,2)	11 643 000	2,8
	2005	3 735 433	3,5	66 146	(5,0)	12 958 000	11,3
	2006	3 807 756	1,9	65 396	(1,1)	12 487 000	(3,6)
	2007	4 088 528	7,4	72 342	10,6	11 546 000	(7,5)
	2008	4 339 225	6,1	79 777	10,3	10 134 120	(12,2)
	2009	4 232 830	(2,5)	81 120	1,7	7 310 208	(27,9)
	2010	4 473 894	5,7	86 009	6,0	6 118 244	(16,3)
	2011	4 624 626	3,4	90 949	5,7	7 341 116	20,0
	2012	4 685 956	1,3	90 697	(0,3)	7 700 000	4,9
	2013	4 578 591	(2,3)	83 567	(7,9)	7 420 000	(3,6)
	2014	4 616 448	0,8	78 073	(6,6)	8 317 000	12,1
	2015	4 656 360	0,9	75 107	(3,8)	8 737 000	5,0
	2016	4 743 091	1,9	74 345	(1,0)	8 994 000	2,9
	2017	4 839 677	2,0	74 755	0,6	9 626 000	7,0
	2018	5 110 801	5,6	77 728	4,0	10 553 000	9,6
	2019	5 106 487	(0,08)	75 799	(2,48)	10 530 000	(0,22)
	2020	1 363 512	(73,3)	23 388	(69,1)	439 000	(95,8)

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
	2021	1 170 789	(14,1)	17 397	(25,6)	—	(100,0)
<b>PRÉVISION</b>	2022	2 300 000	96,4	32 200	85,0	5 837 000	100,0
	2023	3 750 000	63,0	49 000	52,2	9 661 000	65,5
	2024	4 500 000	20,0	58 000	18,4	12 168 000	25,9
	2025	5 000 000	11,1	63 800	10,0	13 573 000	11,5

**Notes :**

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

Loyer total prévu pour 1997-2025 : 245,6 millions de dollars

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

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

## Revue des cinq dernières années

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$
Produits	132 623	138 060	138 062	48 584	<b>56 638</b>
Charges avant la dotation aux amortissements	99 801	99 751	101 838	68 110	<b>62 029</b>
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	32 822	38 309	36 224	(19 526)	<b>(5 391)</b>
Dépenses d'investissement	35 528	37 027	36 300	16 853	<b>9 799</b>
Produits des FAA	52 244	54 215	53 988	14 649	<b>19 343</b>

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

	DOMESTIQUES	TRANSFRONTALIERS	INTERNATIONAUX (PAR SEMAINE)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	60	32	9
2006	60	29	9
2007	70	31	11
2008	77	32	13
2009	80	29	14
2010	86	30	17
2011	93	30	22
2012	91	31	25
2013	84	27	22
2014	80	24	23
2015	78	21	24
2016	80	20	23
2017	82	19	23
2018	85	20	20
2019	83	19	22
2020	27	4	11
<b>2021</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>2</b>



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

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

- il comprend des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation fiduciaire envers l'Administration;
- 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 doit se conformer aux Règles en matière de conflits d'intérêts, au Code de conduite de l'Administration et aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2021, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux Règles en matière de conflits d'intérêts et au Code de conduite dont il est question précédemment.

## STATUTS

L'Administration a adopté en 1995 ses Statuts au moment de sa constitution en société, statuts qui ont été modifiés plusieurs fois à travers les années. Selon les Statuts en vigueur, les organismes de la mise en candidature qui présentent des candidatures au Conseil formé de 14 membres sont les suivants :

ORGANISMES DE LA MISE EN CANDIDATURE	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS NOMMÉS AU CONSEIL
Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Board of Trade	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir Ottawa	1
Hors cadre	4
<b>Total</b>	<b>14</b>

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

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

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil au 31 décembre 2021.

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE LA MISE EN CANDIDATURE ET ANNÉE DE NOMINATION
	<b>Code Cubitt</b> Président, Conseil d'administration	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	<b>Shane Bennett</b> <sup>(3)</sup>	Vice-président Bennett Insurance Agency Limited	Gouvernement de l'Ontario 2019
	<b>Bonnie Boretsky</b> <sup>(2)</sup> Présidente, Comité de régie d'entreprise	Haute dirigeante retraitée	Transports Canada 2019
	<b>Dick Brown</b> <sup>(3)</sup> Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Haut dirigeant retraité	Tourisme Ottawa 2016
	<b>Mario Cuconato</b> <sup>(1)(3)</sup>	Directeur principal Accenture	Ville d'Ottawa 2020
	<b>Scott Eaton</b> <sup>(1)(4)</sup>	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	<b>Michèle Lafontaine</b> <sup>(4)</sup> Présidente, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Notaire PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017
	<b>Kevin McGarr</b> <sup>(2)</sup>	Vice-président exécutif VOTI Detection Président McGarr Advisory Services	Hors cadre 2019
	<b>Laurel Murray</b> <sup>(1)</sup> Présidente, Comité de vérification	Présidente Murray Consulting Inc.	Transports Canada 2019
	<b>Carole Presseault</b> <sup>(2)(4)</sup>	Principale experte-conseil Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE LA MISE EN CANDIDATURE ET ANNÉE DE NOMINATION
	<b>John Proctor</b> <sup>(4)</sup>	Président et chef de la direction Martello	Ottawa Board of Trade 2021
	<b>Lisa Stilborn</b> <sup>(2)</sup>	Vice-présidente Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016
	<b>Janice Traversy</b> <sup>(1)(3)</sup>	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013

(1) Membre du Comité de vérification

(2) Membre du Comité de régie d'entreprise

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

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

## RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2021

### Honoraires annuels

- Président : 52 571 \$
- Présidente du Comité de vérification : 25 702 \$
- Président(e)s des Comités : 23 366 \$
- Autres administrateurs : 14 019 \$

### Honoraires par réunion

- 644 \$ par réunion
- 233 \$ par conférence téléphonique

## Présence aux réunions du Conseil et des Comités

MEMBRE DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ
Craig Bater (1)	3 sur 3	4 sur 4
Shane Bennett	9 sur 9	6 sur 6
Bonnie Boretsky	8 sur 9	12 sur 12
Dick Brown	9 sur 9	6 sur 6
Code Cubitt	9 sur 9	25 sur 25
Mario Cuconato	9 sur 9	7 sur 7
Scott Eaton	9 sur 9	12 sur 12
Michèle Lafontaine	8 sur 9	5 sur 5
Kevin McGarr	9 sur 9	4 sur 5
Laurel Murray	8 sur 9	7 sur 7
Carole Presseault	9 sur 9	13 sur 13
John Proctor (2)	6 sur 6	2 sur 2
Jacques Sauvé (1)	3 sur 3	2 sur 2
Lisa Stilborn	8 sur 9	7 sur 7
Janice Traversy	9 sur 9	13 sur 13

(1) Fin du mandat le 28 avril 2021

(2) Nouveau membre du Conseil depuis le 28 avril 2021

### Comités du Conseil

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

#### Comité de régie d'entreprise

- superviser et initier les procédures visant la mise en œuvre de pratiques exemplaires en matière de gouvernance;
- examiner le rapport annuel préparé par le Président;
- instaurer des procédures de mises en candidature, déterminer les ensembles de compétences requises par les candidats et la durée du mandat des candidats sélectionnés au sein du Conseil;
-  valuer les candidatures proposées et recommander des candidats au Conseil;
- superviser l'application des règles en matière de conflit d'intérêts aux membres du Conseil et aux candidats;
-  laborer un processus de nomination pour le Président du Conseil et superviser le processus en question;
- examiner le processus d'évaluation annuel du Conseil et toute recommandation de changement s'y rapportant;
- examiner les recommandations du Conseil concernant la composition des comités du Conseil et la nomination des présidents de ces comités;

- revoir les changements à la description de tous les comités du Conseil et recommander s'il y a lieu des changements au Conseil aux fins d'approbation;
- revoir la rémunération des administrateurs et recommander s'il y a lieu des changements au Conseil aux fins d'approbation;
- revoir les structures et procédures de l'Administration pour s'assurer que le Conseil est en mesure de fonctionner de manière indépendante par rapport à la direction;
- revoir et surveiller l'engagement des parties prenantes de l'Administration.

#### **Comité des grandes infrastructures et de l'environnement**

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

#### **Comité de vérification**

- aider le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités en matière de surveillance, en ce qui a trait aux rapports financiers, à la gestion du risque financier et aux fonctions de vérification;
- superviser la sélection, la nomination, l'indépendance, la rémunération, les évaluations de performance et la cessation des fonctions du vérificateur externe de l'Administration;
- superviser le processus annuel de vérification externe, y compris l'examen du plan de vérification, les questions émergentes, les principes comptables et les communications avec les vérificateurs externes;
- revoir annuellement les budgets d'exploitation et d'investissement proposés en vue de l'exercice financier afin de soumettre une recommandation au Conseil aux fins d'approbation;
- revoir les états financiers annuels vérifiés de l'Administration en vue de soumettre une recommandation au Conseil aux fins d'approbation;
- revoir et approuver les états financiers trimestriels provisoires non vérifiés de l'Administration;
- superviser la sélection, la nomination, la cessation des fonctions, la rémunération, l'évaluation de la performance et le plan de vérification interne de l'Administration, y compris la révision des 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 de l'organisation, y compris l'évaluation des risques financiers et d'entreprise, la conformité aux exigences légales et réglementaires, et la révision des programmes de code de conduite et de dénonciation;
- superviser les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les exigences concernant le financement et la liquidité, et la conformité envers les obligations des créanciers en plus de soumettre des recommandations au Conseil, le cas échéant.

#### **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 programme de rémunération à risque, les régimes de pension, les avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- recommander au Conseil un régime de rémunération pour les employés exclus de plus que les mandats de négociations collectives et les changements à apporter aux conventions collectives des employés syndiqués;
- examiner régulièrement les principaux paramètres des ressources humaines, notamment les résultats des sondages de satisfaction des employés et les indicateurs de performance clés;
- surveiller la culture de travail organisationnelle de l'Administration et recommander des initiatives pour renforcer l'engagement;

- veiller à ce que des politiques et des procédures appropriées soient mises en place en ce qui concerne l'harcèlement en le milieu de travail, et veiller à ce que ces politiques et procédures soient respectées pour tout incident de harcèlement en le milieu de travail;
- surveiller la conformité aux exigences légales en matière d'emploi et de travail.

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

## Responsabilité

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

Le mandat de l'Administration est le suivant :

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

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

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
  - Comité sur le bruit de l'Aéroport
  - Comité consultatif des lignes aériennes
  - Comité des opérations de l'Aéroport
  - Comité consultatif communautaire
  - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions et/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, 2008 et 2018, et du Plan d'utilisation du sol, qui a été mis à jour et approuvé par le ministre des Transports en 2018;
- en tenant un site Web d'entreprise à [www.yow.ca](http://www.yow.ca).

L'Administration doit également se prêter à un examen de son rendement au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen de rendement a eu lieu la dernière fois en février 2017. En raison des impacts sur l'Administration liés à la pandémie de la COVID-19, Transports Canada a accordé une année supplémentaire à l'Administration pour soumettre l'examen qui était initialement prévu en février 2022.

## Transparence

### Achats et marchés

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 123 658 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2020) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi l'Administration n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats suivants dépassaient 123 658 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2021 :

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
ARINC	131 052 \$ Soutien des logiciels des systèmes partagés	Voir la remarque A ci-dessous
R.W. Tomlinson	153 600 \$ Projet de restauration de l'aire de trafic – Porte 24, 25 et 26	Voir la remarque A ci-dessous

A. Source unique pour garantir l'intégration, la fonctionnalité et la familiarité avec les systèmes et règlements existants et les produits/services achetés à l'origine à la suite d'un processus concurrentiel public.

### Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2021, l'échelle du salaire annuel de base du président de l'Administration allait de 314 114 \$ et 366 438 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 125 012 \$ et 253 130 \$.

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

### Redevances et frais

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

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

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

L'Administration publie les motifs de l'imposition des FAA ou de leur modification. Elle l'a fait la dernière fois lorsqu'elle a annoncé le 27 février 2021 qu'elle les porterait à 35 \$ à compter du 1<sup>er</sup> juin 2021. Les FAA en vigueur doivent servir à payer les travaux et le remboursement de la dette découlant des programmes de construction des grandes infrastructures de l'Administration.

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

### Accès public aux documents

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

- le Plan directeur de l'Aéroport en vigueur;

- un sommaire du Plan d'affaires et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le rapport annuel de chaque année);
- ses cinq derniers rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration durant l'exercice en question;
- des sommaires des cinq derniers plans d'affaires de l'Administration;
- les statuts constitutifs de l'Administration (ses lettres patentes) et ses Règlements administratifs, y compris toute modification à ces documents;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'Aéroport;
- un résumé du document d'examen des projections sur cinq ans du rendement de l'Administration.

# YOOW

## Rapport de gestion 2021

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. Ce rapport doit être lu conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière prévues de l'Administration. Ces énoncés sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et ceux envisagés dans les énoncés prospectifs.

## RENDEMENT GLOBAL

L'Administration a enregistré une perte de 5,4 millions de dollars avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, comparativement à une perte de 19,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2020.

L'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 31,3 millions de dollars en 2021, comparativement à 31,7 millions de dollars en 2020, pour tenir compte de la dépréciation de l'aérogare, des installations du terrain d'aviation et d'autres actifs par rapport à leur durée de vie économique estimée. Après déduction des amortissements, l'Administration a terminé l'exercice 2021 avec un résultat net (perte) de 36,7 millions de dollars, comparativement à un résultat net (perte) de 51,2 millions de dollars en 2020.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trois exercices clos le 31 décembre 2021 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2021 \$	2020 \$	2019 \$
Produits	56,6	48,6	138,1
Charges	62,0	68,1	101,9
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	(5,4)	(19,5)	36,2
Dotation aux amortissements	31,3	31,7	31,1
Résultat net (perte)	(36,7)	(51,2)	5,1
Total des actifs	500,0	478,8	510,7
Dette à long terme, montant brut	496,8	409,9	418,7

Tout au long de 2021, la pandémie de COVID-19 a continué de peser lourd sur l'Aéroport international d'Ottawa (ci-après l'« Aéroport ») et l'industrie canadienne et mondiale du transport aérien. L'arrivée de vaccins au début de l'année ainsi que les tendances saisonnières favorables ont contribué à l'allègement du nombre de cas enregistrés et au relâchement de certaines restrictions sanitaires au milieu de l'année. Cette trajectoire positive a été interrompue par l'apparition d'un nouveau variant préoccupant qui a entraîné le resserrement par les organismes de santé publique et du gouvernement des restrictions sanitaires et de voyage plus tard au cours de l'exercice, ce qui s'est traduit par un effondrement de la demande de voyages durant la saison des Fêtes et au début de 2022. Les transporteurs ont réagi à la situation en annulant ou en regroupant des routes et en reportant leurs efforts en vue d'accroître leur capacité en réponse à la demande émergente. En 2021, le nombre de passagers a été de 14,1 % inférieur à celui enregistré en 2020, et de 77,1 % inférieur à celui enregistré en 2019.

Étant donné le caractère sans précédent de cette crise sanitaire, il est difficile de se prononcer avec certitude sur le temps et la forme que prendra la reprise, et les opinions avancées à ce sujet varient. L'Administration et plusieurs sources de l'industrie s'attendent pour leur part à ce que le transport de passagers mette au moins de trois à cinq ans avant de retourner à des niveaux pré-pandémiques. Cette activité réduite continue d'avoir des répercussions significatives sur les affaires et les résultats d'exploitation de l'Administration, y compris ses revenus aéronautiques et commerciaux, et les frais d'améliorations aéroportuaires. Il se pourrait également que la pandémie ait dans les années futures une incidence sur le coût du capital en raison des perturbations du marché du crédit et de révisions des notations de crédit.

Dès le début de la pandémie de COVID-19 en 2020, l'Administration a rapidement procédé à d'importantes réductions de ses dépenses d'exploitation et d'immobilisations, y compris des réductions de personnel. Maintenant que les horaires de vol retournent peu à peu à leurs niveaux pré-pandémiques, l'Administration rétablit les services dans l'aérogare et ajuste les niveaux de dotation de manière responsable au besoin.

L'Administration et le Conseil des aéroports du Canada interpellent activement les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux concernant les risques pour le secteur et le besoin en soutien financier connexe. L'Administration a participé aux programmes de soutien suivants liés à la COVID-19 instaurés par le gouvernement du Canada (GC), qui l'aideront à réduire ses coûts, à préserver des liquidités et à mobiliser ses parties prenantes :

1. Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) : En 2020, le GC a annoncé la création du programme de SSUC, qui a fourni une subvention salariale aux employeurs admissibles du 15 mars 2020 au 23 octobre 2021. Pour 2021, l'Administration a répondu aux exigences du programme, ce qui lui a permis de bénéficier d'une subvention de 5 millions de dollars (6,6 millions de dollars en 2020).
2. Exonération du loyer foncier : En 2020, le GC a annoncé sa décision de renoncer aux paiements du loyer foncier de l'Administration pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2020 et pour toute l'année 2021, afin de l'aider à faire face à la pandémie de COVID-19. Pour 2021, l'Administration a économisé 3,3 millions de dollars en loyer foncier (2,2 millions de dollars – 2020), qui aurait été autrement payable en vertu des exigences de son bail foncier avec le GC.
3. Fonds d'aide aux aéroports : En 2021, le GC a annoncé la création d'un programme de financement sous forme de contribution pour aider certains aéroports à maintenir leurs activités. L'Administration a reçu 5,7 millions de dollars dans le cadre de ce programme conformément à la formule de calcul des contributions basée sur la taille des aéroports.
4. Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) : En 2021, le GC a annoncé un programme de soutien sous forme de contribution pour aider les grands aéroports du Canada à effectuer des investissements essentiels dans la sûreté, la sécurité ou l'accès au transport en commun. En 2021, l'Administration s'est qualifiée et a obtenu du PIEA une contribution de 9 millions de dollars pour soutenir ses investissements dans deux projets de construction majeurs. Durant l'année 2021, 2,6 millions de dollars de cette contribution ont été appliqués à la réduction des coûts de construction capitalisés inclus dans les immobilisations corporelles. La portion restante de la contribution du PIEA approuvée sera appliquée aux coûts de construction liés à des projets spécifiques réalisés en 2022 et 2023.

# RÉSULTATS D'EXPLOITATION

## Activités d'exploitation

En 2021, l'Aéroport a connu une baisse de 14,1 % du nombre de passagers par rapport à 2020, et de 77,1% par rapport à 2019.

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

	2021	2020	2019	VARIATION EN % – 2021 C.	
				2020	2019
Vols domestiques	1 143 950	1 032 037	3 993 553	10,8	(71,3)
Vols transfrontaliers	11 242	163 093	686 297	(93,1)	(98,3)
Vols internationaux	15 597	168 382	426 637	(90,7)	(96,3)
Total	1 170 789	1 363 512	5 106 487	(14,1)	(77,1)

Les volumes de passagers sur les vols domestiques ont augmenté de 10,8 % sur une base annuelle. Les tendances à la baisse du nombre de cas de COVID-19 dans la première partie de 2021 se sont traduites par un relâchement des restrictions sanitaires et restrictions de voyage de la part des compétences provinciales et fédérales, et une hausse des vols domestiques et des volumes de passagers sur une base annuelle. L'émergence d'un variant préoccupant vers la fin de 2021 a eu des répercussions négatives sur les voyages prévus durant la période des Fêtes et l'Administration continue de surveiller de près la trajectoire de la relance en 2022.

Le nombre de passagers sur les vols transfrontaliers et internationaux a diminué respectivement de 93,1 % et de 90,7 % sur une base annuelle. Les restrictions interdisant les vols directs entre l'Aéroport et les destinations aux États-Unis et internationales ont pour ainsi dire freiné tous les déplacements dans ces secteurs entre les mois de mars 2020 et de septembre 2021. Les vols directs entre l'Aéroport et les destinations aux États-Unis et internationales ont repris, ce qui explique une légère augmentation dans le nombre de vols vers les États-Unis et les destinations soleil durant la deuxième moitié du dernier trimestre de 2021.

Le tableau suivant compare le nombre de passagers par secteur pour chaque trimestre de 2021 par rapport aux trimestres correspondants de 2020 :

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	Baisse de 89,8 %	Baisse de 100,0 %	Baisse de 100,0 %
T2	Hausse de 146,9 %	Baisse de 100,0 %	N/A
T3	Hausse de 245,0 %	N/A	N/A
T4	Hausse de 321,9 %	N/A	N/A
Total	Hausse de 10,8 %	Baisse de 93,1 %	Baisse de 90,7 %

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

	2021	2020	VARIATION EN %
T1	75 111	1 068 243	(93,0)
T2	87 152	36 359	139,7
T3	496 694	143 953	245,0
T4	511 832	114 957	345,2
Total	1 170 789	1 363 512	(14,1)

La taille d'un aéronef (selon la masse maximale au décollage) et son nombre de sièges « à l'atterrissage » (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants dans la détermination des recettes aéronautiques. En 2021, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 9,7 % par rapport à 2020. L'écart entre la baisse du nombre de sièges sous forme de pourcentage, et la baisse enregistrée dans le nombre de passagers (9,7 % c. 14,1 %) s'explique en partie par les coefficients d'occupation plus faibles enregistrés au cours de cette période de la pandémie, et la décision des transporteurs de maintenir une capacité plus grande relativement à l'Aéroport en prévision d'un ajustement de la demande de voyages aériens.

Le nombre de sièges à l'atterrissage sur les vols domestiques a augmenté de 9,4 % alors que les sièges à l'atterrissage sur les vols transfrontaliers et internationaux ont diminué respectivement de 90,6 % et de 83,4 % sur une base annuelle. Les écarts dans ces secteurs reflètent ceux indiqués précédemment dans les volumes de passagers.

### Produits

En 2021, le total des produits a enregistré une hausse de 8,1 millions de dollars pour atteindre 56,6 millions de dollars, comparativement à 48,6 millions de dollars en 2020.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2021	2020	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Frais d'améliorations aéroportuaires	19 343	14 649	4 694	32,0
Redevances générales d'aérogare	7 871	9 440	(1 569)	(16,6)
Redevances d'atterrissage	5 185	5 216	(31)	(0,1)
Concessions	5 884	5 191	693	13,3
Stationnement	2 695	4 481	(1 786)	(39,9)
Location de terrains et de locaux	6 616	6 583	33	0,1
Autres produits	9 044	3 024	6 020	199,1
	56 638	48 584	8 054	16,6

En 2021, les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ont été de 19,3 millions de dollars, soit une augmentation de 4,7 millions de dollars en regard de 2020. Cette augmentation est redevable à la hausse des FAA qui sont passés de 28 dollars à 35 dollars par passager embarqué à compter du 1<sup>er</sup> juin 2021, et qui a été contrebalancée par l'impact défavorable de la diminution de 14,1 % du volume de passagers sur une base annuelle. Les passagers en correspondance à l'Aéroport d'Ottawa sont exemptés des FAA. En vertu d'une entente avec les transporteurs aériens, les FAA sont inclus par les transporteurs dans le prix du billet et sont remis à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 7 % prélevés par les transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel d'embarquements a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques de 13 millions de dollars, qui comprennent les redevances générales d'aérogare et les redevances d'atterrissage, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits liés aux services de sûreté facturés aux transporteurs, sont de 10,9 % inférieurs à ceux enregistrés en 2020. La diminution sur une base annuelle de 9,7 % des sièges à l'atterrissage a été en partie contrebalancée par l'impact favorable de la hausse de 3,0 % des redevances aéronautiques entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2021.

Les produits de 5,9 millions de dollars tirés des concessions représentent une baisse de 13,3 % en 2021 par comparaison à la même période en 2020. Ce résultat est redevable à une hausse de la demande de services de transport terrestre et de location d'automobiles malgré la baisse du nombre de passagers, ainsi qu'à la hausse des tarifs de location d'automobiles dictée par le marché.

Les produits tirés des stationnements se sont chiffrés à 2,7 millions de dollars, soit 1,8 million de moins qu'en 2020, ce qui représente une baisse de 39,9 %. Une offre promotionnelle de stationnement gratuit de jour de septembre à décembre 2021 compte pour 0,4 million de dollars de cette baisse. La portion restante est redevable à l'impact sur une base annuelle de la baisse de 14,1 % des volumes de passagers ainsi qu'un changement majeur parmi les utilisateurs qui délaissent le stationnement en faveur des services de transport terrestre.

Les autres produits ont augmenté de 6,0 millions par rapport à 2020. Ce résultat est principalement attribuable à la contribution de 5,7 millions de dollars obtenue en 2021 du programme d'aide pour les aéroports du GC.

## Charges

Les charges totales avant la dotation aux amortissements ont diminué de 8,9 % et se sont chiffrées à 62 millions de dollars en 2021, comparativement à 68,1 millions de dollars en 2020.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2021	2020	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Intérêts	21 476	20 189	1 287	6,4
Loyer foncier	–	439	(439)	(100,0)
Matériaux, fournitures et services	22 109	24 596	(2 487)	(10,1)
Salaires et avantages sociaux	16 975	17 384	(409)	(2,3)
Paiements tenant lieu de taxes municipales	1 469	5 502	(4 033)	(73,3)
	62 029	68 110	(6 081)	(8,9)

La charge d'intérêt comptabilisée dans l'état des résultats découle des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'immobilisations et comprend l'intérêt encouru sur la dette bancaire. Les charges d'intérêts se sont accrues de 1,3 millions de dollars en 2021 par rapport à 2020. Cette hausse est redevable aux intérêts sur les 100 millions de dollars en obligations-recettes de série F émises le 5 mai 2021 à un taux de 2,698 % et venant à échéance le 5 mai 2031.

Le 31 mars 2020, le GC a annoncé sa décision de renoncer aux paiements du loyer foncier pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2020. Par conséquent, le loyer foncier payable selon le calcul prescrit pour les mois de janvier et février a constitué la totalité du loyer foncier pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Cette renonciation au loyer foncier a permis à l'Administration d'économiser 2,2 millions de dollars qui auraient autrement été payables en 2020, selon l'application des taux prescrits pour l'ensemble de l'exercice de 2020.

De plus, en réponse aux répercussions financières majeures sur les administrations aéroportuaires du déclin prolongé de la circulation aérienne, le GC a annoncé le 30 novembre 2020, sa décision de prolonger temporairement la suspension du loyer foncier de l'Aéroport pour l'ensemble de l'année civile 2021. Cette décision représente une économie de 3,3 millions de dollars, qui auraient autrement été payables pour l'exercice 2021 selon la formule de calcul du loyer prescrite.

L'Administration exploite l'Aéroport aux termes d'un bail foncier (dans sa version modifiée, le « bail ») signé avec le GC, qui établit la formule servant au calcul du loyer annuel. Le montant présenté comme charge de loyer est estimé à partir de cette formule. Cette formule permet de calculer le loyer comme une redevance fondée sur un pourcentage des produits bruts annuels d'après un barème progressif. Le loyer est calculé comme étant un pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, sans loyer versé par l'Administration sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent.

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

<b>PRODUITS BRUTS</b>	<b>LOYER FONCIER PAYABLE</b> %	<b>LOYER FONCIER MAXIMAL CUMULÉ</b> \$
Sur la première tranche de 5 millions de dollars des produits	0,0	0
Sur la tranche de 5 millions de dollars suivante	1,0	50 000
Sur la tranche de 15 millions de dollars suivante	5,0	800 000
Sur la tranche de 75 millions de dollars suivante	8,0	6 800 000
Sur la tranche de 150 millions de dollars suivante	10,0	21 800 000
Sur les produits excédant 250 millions de dollars	12,0	

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

<b>2022</b>	5,8 millions de dollars
<b>2023</b>	9,7 millions de dollars
<b>2024</b>	12,2 millions de dollars
<b>2025</b>	13,6 millions de dollars
<b>2026</b>	14,0 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services a diminué de 2,5 millions en comparaison à 2020. Les coûts liés à la saison hivernale 2021 ont été de 0,8 million de dollars inférieurs à ceux de l'année précédente en raison d'un nombre moins élevé d'épisodes de neige et de conditions météorologiques complexes qui se sont traduits par des charges d'entretien du terrain d'aviation moindres, notamment en carburant, en produits chimiques de déglacage, en matériaux et réparations. Les coûts des services contractuels et professionnels ont diminué de 0,9 million de dollars en raison de la suspension de toutes les dépenses non essentielles. Une autre réduction des dépenses de 0,8 million de dollars est redevable à une baisse de la facture des services publics, des réparations, des activités de l'aérogare et des fournisseurs de services correspondant à la baisse significative des volumes de passagers.

Comparativement à 2020, le coût des salaires et des avantages sociaux a diminué de 0,4 million en 2021. Des économies avantageuses découlant de la réduction de personnel en 2020, le ralentissement des embauches pour combler les postes vacants, la diminution du temps supplémentaire et des coûts liés aux régimes de retraite et autres avantages ont été contrebalancées par l'impact défavorable des contributions inférieures du programme de SSUC par rapport au soutien obtenu en 2020 (2021 – 4,8 millions de dollars c. 2020- 6,2 millions de dollars).

Les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) ont diminué de 73,3 % par rapport à l'année précédente, ce qui reflète l'impact de la législation provinciale qui prescrit le calcul de ce paiement. En vertu de cette législation, les PERI sont basés sur un taux fixe prescrit par la loi par passager pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'année précédente, mais avec une augmentation maximale de 5,0 % par rapport au montant de l'année précédente. Les 1,5 millions de dollars versés pour 2021 reflètent ce calcul prescrit.

La dotation aux amortissements de 31,3 millions de dollars en 2021 se rapproche du montant de 31,7 millions affecté en 2020. Cette baisse comparativement à 2020 est principalement redevable à un plus faible niveau de cession d'actifs en 2021 et des dépréciations résiduelles connexes.

## RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Les résultats trimestriels de l'Administration fluctuent en fonction du trafic passager, des mouvements d'aéronefs, des restrictions de voyage par le gouvernement fédéral et d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques et économiques, et ne varient pas nécessairement de façon régulière selon la saison. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels historiques ne peuvent être garants des tendances futures.

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

TRIMESTRE CLOS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2020 \$				2021 \$			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.
Produits	31,7	6,6	3,9	6,4	5,3	6,2	24,0	21,1
Charges	23,3	17,2	13,3	14,3	14,9	13,5	15,4	18,2
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	8,4	(10,6)	(9,4)	(7,9)	(9,6)	(7,3)	8,6	2,9
Dotation aux amortissements	7,7	7,5	8,8	7,7	7,6	7,6	8,1	8,0
Résultat net (perte)	0,7	(18,1)	(18,2)	(15,6)	(17,2)	(14,9)	0,5	(5,1)

## 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, dont les immobilisations corporelles, afin de répondre à ses besoins continus en matière d'exploitation.

En raison des répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19, l'Administration a réduit ses dépenses d'immobilisations planifiées pour se concentrer sur un petit nombre de programmes d'infrastructure essentielle hautement prioritaires. En 2021, l'Administration a investi 12,4 millions de dollars dans son programme de dépenses d'immobilisations dont 8,7 millions de dollars pour la station de TLR de l'Aéroport, 0,9 million pour la réfection de l'aire de travail et des voies de circulation, 0,8 million de dollars pour l'acquisition d'un nouveau système de contrôle des revenus de stationnement, et 2,0 millions de dollars pour des améliorations à l'aérogare et des ajouts importants à son parc de véhicules. Une fois déduite la contribution de 2,6 millions de dollars accordés en soutien par le gouvernement fédéral dans le cadre du PIEA, l'Administration a investi un montant net de 9,8 millions de dollars dans son programme d'immobilisations.

## OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

### PAIEMENTS POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

	TOTAL	2022	2023	2024	2025	2026	PAR LA SUITE
Dettes à long terme <sup>1</sup>	496 797	14 023	14 988	16 014	17 107	18 271	416 394
Engagements à long-terme liés à l'exploitation	11 813	8 846	2 090	583	294		
Engagements liés au capital	11 090	11 090					
Total des obligations contractuelles	519 700	33 959	17 078	16 597	17 401	18 271	416 394

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

# SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les capitaux affectés à l'exploitation. Les produits des FAA sont utilisés pour financer les coûts du service de la dette et les autres charges et flux de trésorerie liés aux programmes d'investissement dans les infrastructures de l'Administration, dont les projets d'expansion de l'Aéroport. L'Administration finance les dépenses d'infrastructure en empruntant dans les marchés des capitaux et en utilisant le crédit bancaire.

L'Administration maintient l'accès à des facilités de crédit consenties (facilités de crédit) d'un montant global de 140,0 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Le tableau ci-après présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune de ces facilités de crédit, ainsi que les échéances et les fins visées :

TYPE DE FACILITÉ	31 DÉCEMBRE 2021 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 DÉCEMBRE 2020 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable – 364 jours	40,0	40,0	13 octobre 2022	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 millions \$ US)	—	14,0	31 mai 2021	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	—	6,0	31 mai 2021	Lettre de crédit et garantie
Renouvelable – 2 ans	50,0	—	31 mai 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable – 3 ans	40,0	40,0	4 juin 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable – 5 ans	40,0	40,0	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement
<b>Total</b>	<b>170,0</b>	<b>140,0</b>		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont augmenté de 37,1 millions de dollars en 2021 et se chiffraient à 47,7 millions au 31 décembre 2021.

L'Administration émet des obligations-recettes (communément appelées « obligations ») aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les crédits bancaires et les obligations-recettes. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de maintenir auprès du fiduciaire (le « fiduciaire »), un fonds pour le service de la dette (le « fonds de réserve pour le service de la dette ») correspondant à six mois de service de la dette, sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit.

Le 5 mai 2021, l'Administration a émis pour 100 millions de dollars d'obligations-recettes de série F à un taux de 2,698 % venant à échéance le 5 mai 2031. Une partie du produit net de cette émission a servi au remboursement de 35 millions de dollars en dette bancaire, et à l'affectation de 1,4 million de dollars pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve du service de la dette pour les obligations-recettes de série F.

Au 31 décembre 2020, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour le service de la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B et les obligations-recettes de série F était de 8,3 millions.

En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes à amortissement de série E, 9,5 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit également maintenir un fonds pour l'exploitation (le « fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ») au montant équivalant à 25 % du total des frais d'exploitation et d'entretien de l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de disponibilité inutilisée du crédit consenti par les établissements financiers. Au 31 décembre 2021, une tranche de 11,0 millions de dollars des crédits bancaires de l'Administration avait été allouée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, en raison des conséquences de la pandémie de COVID-19 sur les résultats financiers de 2020 de l'Administration, l'Administration n'a pas pu se conformer au ratio de couverture du service de la dette. Toutefois, l'Administration a continué à respecter le ratio d'amortissement brut de la dette.

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

En 2021, Moody's a de nouveau confirmé la notation Aa3 en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie. En janvier 2021, S&P Global a établi sa notation de l'Administration et de plusieurs importantes administrations aéroportuaires canadiennes en fonction des événements. Les résultats de ce plus récent examen et les attentes relativement à l'industrie du transport aérien et l'analyse financière connexe pour les 12 à 24 prochains mois ont amené S&P Global à abaisser la note de crédit de l'Administration de A+ à A. Tant Moody's que S&P Global ont revu leur perspective de l'Administration de stable à négative en raison de l'incertitude entourant le taux et le rythme de la reprise des volumes de passagers.

## BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 4,1 millions de dollars pour atteindre 9,4 millions de dollars au 31 décembre 2021, ce qui concorde avec la hausse du trafic aérien et des volumes de passagers et des créances connexes enregistrées en 2021.

# RISQUES ET INCERTITUDES

## La pandémie COVID-19

Compte tenu de l'évolution rapide de la situation relativement à la pandémie de COVID-19 et de son impact économique incertain, la direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière qui est et continue d'être considérable. Bien que la durée et l'ampleur de la pandémie ne soient pas encore connues, l'Administration se concentre sur la viabilité financière à long terme de l'Aéroport. L'Administration a réduit de façon considérable ses dépenses d'exploitation, ses niveaux de ressources et ses programmes d'investissement en capital. L'Administration examine fréquemment les besoins futurs en matière d'exploitation, de ressources et d'immobilisations afin d'aligner les niveaux de dépenses sur les nouvelles tendances en matière de reprise du secteur du transport aérien pour assurer une viabilité financière à long terme.

## Activité aéronautique

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

La santé financière de l'aviation commerciale est un risque permanent pour l'Administration, et la pandémie de COVID-19 a mis le secteur encore plus à l'épreuve sur le plan financier. Au fur et à mesure que les avertissements officiels aux voyageurs et les restrictions gouvernementales seront levés, ces démarches combinées à une confiance accrue des consommateurs devraient entraîner une augmentation de la fréquence des vols et du nombre de passagers. L'Administration souligne que la reprise prendra des années. Divers facteurs, notamment, les différents rythmes de reprise entre les voyageurs d'affaires et les touristes, la liberté des voyageurs quant à leur mode de transport et l'impact environnemental qui y est associé, et le rythme de la reprise économique, peuvent présenter des risques pour le retour des vols à leur niveau d'activité antérieur ainsi que des destinations passées. Le niveau élevé d'activité quant à l'origine et à la destination des passagers aériens (97,8 % en 2021 et 96,6 % en 2020) continue d'être un moteur et un indicateur important de la vigueur du marché d'Ottawa, dès que l'activité aérienne reprendra dans un avenir prévisible.

## Assurance responsabilité aérienne

L'accès à une couverture d'assurance adéquate est assujéti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de sinistres et de la performance de l'Administration. Cette dernière fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Montréal et de Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance.



# États financiers 31 décembre 2021

## 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 employés de l'Administration. Ce Comité se réunit périodiquement avec la direction et l'auditeur indépendant pour examiner les résultats et discuter de l'audit, du contrôle interne, des méthodes comptables et des questions liées à la présentation de l'information financière. Le Comité de vérification présente ses constatations au Conseil d'administration, qui examine et approuve les états financiers annuels. Les états financiers ci-joints ont été examinés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration.

Les états financiers ont été audités par Ernst & Young LLP, soit l'auditeur qui a été désigné lors de l'assemblée générale annuelle. Son rapport d'audit se trouve ci-après.

Mark Laroche  
Président et chef de la direction

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

Ottawa (Ontario) Canada  
23 février 2022

# RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

## Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'«Administration»), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2021, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres (insuffisance) et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2021, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière («IFRS»).

## Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en oeuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

*Ernst & Young S.R.L./S.E.N.C.R.L.*

Comptables professionnels agréés, Experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada

Le 23 février 2022

# État de la situation financière (en milliers de dollars)

Au 31 décembre

	2021 \$	2020 \$
<b>ACTIF</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	47 716	10 647
Créances et autres débiteurs (note 11)	9 350	5 209
Fournitures renouvelables	3 309	3 511
Charges payées d'avance et acomptes	1 147	951
Partie courante du fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 a))	8 296	—
<b>Total des actifs courants</b>	<b>69 818</b>	<b>20 318</b>
Fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 a))	—	6 867
Créances au titre de contrats de location-financement (note 12)	11 643	11 612
Immobilisations corporelles, montant net (note 3 et 13)	413 141	434 738
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net (note 9)	263	—
Autres actifs (note 4)	5 162	5 226
	<b>500 027</b>	<b>478 761</b>
<b>PASSIF ET CAPITAUX PROPRES (INSUFFISANCE)</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Dette bancaire (note 5)	—	30 000
Créditeurs et charges à payer (note 9)	14 981	14 315
Partie courante de la dette à long terme (note 7)	14 023	13 116
<b>Total des passifs courants</b>	<b>29 004</b>	<b>57 431</b>
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	8 944	9 337
Dette à long terme (note 7)	480 251	394 450
<b>Total du passif</b>	<b>518 199</b>	<b>461 218</b>
Engagements et éventualités (note 16)		
<b>Capitaux propres (insuffisance)</b>		

	2021 \$	2020 \$
Résultats non distribués (déficit)	(8 743)	27 945
Cumul des autres éléments du résultat global	(9 429)	(10 402)
<b>Total des capitaux propres (insuffisance)</b>	<b>(18 172)</b>	<b>17 543</b>
	<b>500 027</b>	<b>478 761</b>

Voir les *notes ci-jointes*.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

## État du résultat net et du résultat global (en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 décembre

	2021 \$	2020 \$
<b>PRODUITS</b>		
Frais d'améliorations aéroportuaires ( <i>note 8</i> )	19 343	14 649
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	7 871	9 440
Redevances d'atterrissage	5 185	5 216
Concessions	5 884	5 191
Stationnement	2 695	4 481
Locations de terrains et de locaux ( <i>note 12</i> )	6 616	6 583
Autres produits	9 044	3 024
	<b>56 638</b>	48 584
<b>CHARGES</b>		
Charges d'intérêts ( <i>note 7 b</i> )	21 476	20 189
Loyer foncier ( <i>notes 12 et 13</i> )	—	439
Matériaux, fournitures et services	22 109	24 596
Salaires et avantages ( <i>note 9 et 13</i> )	16 975	17 384
Paiements tenant lieu de taxes municipales	1 469	5 502
	<b>62 029</b>	68 110
Résultat avant la dotation aux amortissements	(5 391)	(19 526)
Dotation aux amortissements	31 297	31 638
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(36 688)</b>	<b>(51 164)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies ( <i>note 9</i> )	973	1 424
<b>Total du résultat global</b>	<b>(35 715)</b>	<b>(49 740)</b>

Voir les *notes ci-jointes*.

## État de la variation des capitaux propres (insuffisance) (en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 décembre

	2021 \$	2020 \$
<b>Résultats non distribués au début de l'exercice</b>	27 945	79 109
Résultat net de l'exercice	(36 688)	(51 164)
<b>Résultats non distribués (déficit) à la fin de l'exercice</b>	(8 743)	27 945
<b>Cumul des autres éléments du résultat global au début de l'exercice</b>	(10 402)	(11 826)
Éléments qui ne seront jamais reclassés en résultat net		
Résultat à la réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	973	1 424
Cumul des autres éléments du résultat global à la fin de l'exercice	(9 429)	(10 402)
<b>Total des capitaux propres (insuffisance)</b>	<b>(18 172)</b>	<b>17 543</b>

Voir les notes ci-jointes.

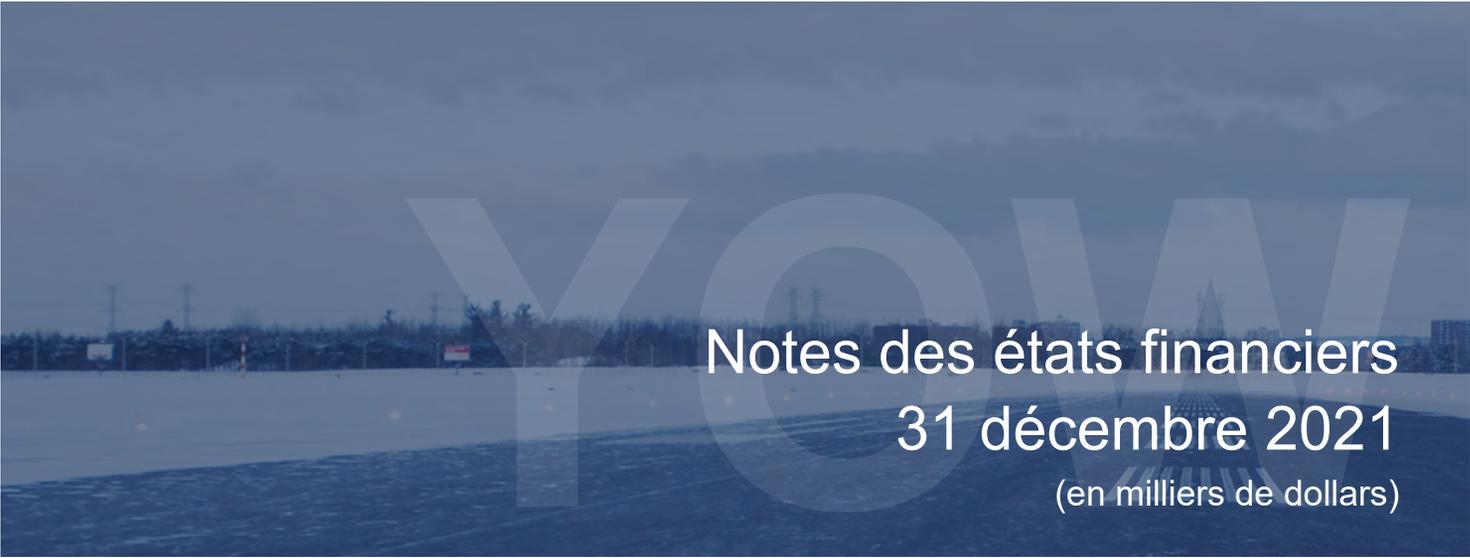
## Tableau des flux de trésorerie (en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 décembre

	2021 \$	2020 \$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Résultat net de l'exercice	(36 688)	(51 164)
Ajouter les éléments hors trésorerie		
Dotation aux amortissements	31 297	31 638
Amortissement des frais de financement différés	228	139
Charges d'intérêts	21 476	20 189
Diminution des autres actifs	63	63
Augmentation du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	317	257
	<b>16 693</b>	1 122
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 14)	<b>(2 043)</b>	2 456
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	<b>14 650</b>	<b>3 578</b>

	2021 \$	2020 \$
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles ( <i>note 3</i> )	(9 799)	(16 853)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	100	60
Paielements de loyers reçus au titre de contrats de location-financement	512	504
Variation des créditeurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	(2 950)	391
Intérêts reçus	112	267
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(12 025)</b>	<b>(15 631)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Augmentation de la dette bancaire et de la dette à long terme ( <i>note 14</i> )	135 000	30 000
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette ( <i>note 7 a</i> )	(1 428)	(121)
Coûts de transaction à l'émission de dette	(404)	—
Règlement de couverture de taux d'intérêt	283	—
Intérêts payés	(20 891)	(20 103)
Remboursement sur la dette bancaire et la dette à long terme ( <i>note 14</i> )	(78 116)	(8 753)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>34 444</b>	<b>1 023</b>
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice</b>	<b>37 069</b>	<b>(11 030)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	10 647	21 677
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>47 716</b>	<b>10 647</b>

Voir les *notes ci-jointes*.



# Notes des états financiers

## 31 décembre 2021

(en milliers de dollars)

## 1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

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

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- a) Assurer la gestion, l'exploitation et l'expansion de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Aéroport »), dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada (voir la note 12), et de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont la responsabilité pourrait éventuellement incomber à l'Administration, et ce, d'une manière sécuritaire, efficace, rentable et viable, en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en offrant un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) Entreprendre et promouvoir l'aménagement des terrains de l'Aéroport dont l'Administration est responsable à des fins compatibles avec les activités liées au transport aérien;
- c) Assurer l'expansion des installations de transport et stimuler l'activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités liées au transport aérien.

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

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

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

## 2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET SOMMAIRES DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 23 février 2022. Les états financiers et les montants figurant dans les notes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

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

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

### Aide publique

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

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

### Fournitures renouvelables

Les stocks de fournitures renouvelables sont évalués au coût, déterminé au moyen de la méthode du premier entré, premier sorti, ou, s'il est moins élevé, à la valeur nette de réalisation, déterminée d'après le coût estimatif de remplacement.

### Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide publique, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier de l'Administration conclu avec le gouvernement du Canada viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût tient toutefois compte des coûts d'emprunt marginaux engagés durant la phase de construction des actifs qualifiés. Pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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

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

<b>IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES</b>	3 à 40 ans
<b>PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES</b>	10 à 50 ans
<b>TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET MOBILIER ET ÉQUIPEMENT</b>	2 à 25 ans
<b>VÉHICULES</b>	3 à 20 ans
<b>AMÉLIORATION DES TERRAINS</b>	10 à 25 ans

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

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

### Dépréciation d'actifs non financiers

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

En raison du modèle économique de l'Administration, qui repose sur la prestation de services au public voyageur, on considère qu'aucun des actifs de l'Administration ne génère d'entrées de trésorerie qui soient largement indépendantes de celles générées par les autres actifs et passifs de l'Administration. Par conséquent, les actifs sont considérés comme faisant partie d'une seule et même unité génératrice de trésorerie. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter les tarifs et les frais au besoin, pour être en mesure de s'acquitter de ses obligations, atténue le risque de perte de valeur. Même si la maladie à coronavirus (la « COVID-19 ») a eu des incidences importantes sur l'Administration en 2020 et en 2021, vu la baisse de l'utilisation des activités et des installations de l'Aéroport, la direction n'a relevé aucun indicateur de dépréciation d'actifs non financiers.

### Frais de financement différés

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

### Contrats de location

L'Administration a appliqué IFRS 16, *Contrats de location* (« IFRS 16 »).

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

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

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

### **L'Administration à titre de preneur**

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

### **Bail foncier**

L'Administration comptabilise son bail foncier comme étant un contrat de location à court terme puisque les paiements sont de nature variable. Le loyer imposé aux termes du bail foncier conclu avec le gouvernement du Canada est calculé en fonction des produits de l'Aéroport pour l'exercice, comme il est précisé dans le bail, et ce loyer est considéré comme un loyer conditionnel. La charge de loyer foncier est comptabilisée à titre de contrat de location à court terme à l'état du résultat net et du résultat global.

### **Allégements de loyer liés à la COVID-19**

L'Administration a appliqué l'*Allégements de loyer liés à la COVID-19* (modifications d'IFRS 16). L'Administration a appliqué la mesure de simplification pour être dispensée d'apprécier si un allégement de loyer accordé en conséquence directe de la pandémie de COVID-19 constitue ou non une « modification de contrat de location » au sens d'IFRS 16. Tous les autres allégements de loyer sont appréciés conformément aux critères prévus par IFRS 16.

### **L'Administration à titre de bailleur**

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

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

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

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

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

### **Comptabilisation des produits**

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

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

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

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

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

Les produits tirés des concessions sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'engagement et sont calculés en pourcentage des ventes déclarées par les concessionnaires, sous réserve de garanties minimales annuelles. En 2020 et pour 2021, l'Administration a levé temporairement les garanties minimales annuelles s'appliquant aux concessionnaires en raison de la baisse marquée du volume de passagers à l'Aéroport résultant des initiatives de la direction à l'égard de la pandémie de COVID-19.

Les produits locatifs tirés de contrats de location simple de terrains et de locaux sont comptabilisés sur la durée respective des contrats de location, des licences et des permis. Les incitatifs à la location liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location connexe et sont comptabilisés dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services.

Les autres produits comprennent les produits tirés d'autres activités d'exploitation et sont comptabilisés à mesure qu'ils sont gagnés.

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

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

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

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

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

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

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

## Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à l'emploi

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

## Instruments financiers

### Actifs financiers

En application d'IFRS 9, *Instruments financiers* (« IFRS 9 »), l'Administration classe ses actifs financiers en tenant compte du type d'actif financier et des conditions contractuelles des flux de trésorerie, selon l'une des trois catégories d'évaluation suivantes :

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

Les actifs financiers de l'Administration, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances et autres débiteurs et le fonds de réserve pour le service de la dette, sont classés au coût amorti.

### Passifs financiers

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

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

### Hiérarchie des justes valeurs

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

- Niveau 1 : Évaluation fondée sur les prix cotés observés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques obtenus auprès du dépositaire des placements, des gestionnaires de placements ou des marchés des négociants.
- Niveau 2 : Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché observables, dont les cours des marchés des actifs sur des marchés qui sont considérés comme moins actifs.
- Niveau 3 : Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché non observables.

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

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

### **Évaluation des pertes de crédit attendues**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Incertitude relative aux estimations et jugements critiques**

L'établissement d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges pour la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses y afférentes sont établies à la lumière des résultats passés et en fonction d'autres facteurs qui sont considérés comme pertinents.

Ces estimations et hypothèses comptables sont revues régulièrement. Les résultats réels pourraient toutefois différer fortement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront portés dans l'état du résultat net et du résultat global de la période de règlement ou de la période touchée par la révision et les périodes futures, si la révision a des répercussions à la fois sur la période considérée et les périodes futures.

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

### **Contrats de location**

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

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

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

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

### **Durées d'utilité des immobilisations corporelles**

Il faut exercer un jugement critique pour déterminer les taux d'amortissement ainsi que les durées d'utilité et les valeurs résiduelles des actifs qui ont une incidence sur la dotation aux amortissements.

### **Provision pour pertes**

L'Administration détermine des pertes de crédit attendues dont le montant est établi à la lumière d'une 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.

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

### **Coût des avantages futurs du personnel**

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

## Provisions pour éventualités

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

## Paiement tenant lieu de taxes municipales

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

## Total du résultat global

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

## Changements de méthodes comptables

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

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

## Changements de méthodes comptables à venir

L'IASB a publié de nouvelles modifications aux normes en vigueur. L'Administration a passé en revue les modifications qui pourraient avoir une incidence sur les états financiers de périodes futures. La direction évalue actuellement la modification suivante pour déterminer l'incidence qu'elle pourrait avoir sur les méthodes comptables de l'Administration au cours des périodes futures.

### **Modifications d'IAS 1, *Présentation des états financiers* – *Passifs non courants assortis de clauses restrictives* :**

Cette modification précise comment une entité doit classer la dette et les autres passifs financiers en tant que passif courant ou non courant dans certaines circonstances. Selon ce que propose l'IASB, si un droit de reporter le règlement pour au moins 12 mois est conditionnel à ce que l'entité respecte des conditions après la date de clôture, ces conditions n'ont pas d'incidence sur l'existence ou non de ce droit à la date de clôture aux fins du classement d'un passif en tant que passif courant ou non courant. Des exigences additionnelles de présentation d'informations s'appliqueraient en pareilles circonstances, y compris la présentation des passifs non courants assortis de clauses restrictives à respecter dans les 12 mois suivant la date de clôture, séparément dans l'état de la situation financière.

Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, et l'application anticipée est permise.

### 3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
<b>2020</b>							
<b>VALEUR BRUTE</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2020	514 672	124 294	54 935	34 861	11 184	23 665	763 611
Entrées	—	—	102	2 338	—	14 413	16 853
Transfert	23 510	367	2 502	340	137	(26 856)	—
Sorties	(2 323)	—	(132)	(725)	—	—	(3 180)
Au 31 décembre 2020	535 859	124 661	57 407	36 814	11 321	11 222	777 284
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2020	212 999	42 741	34 234	15 775	8 279	—	314 028
Dotation aux amortissements	20 257	4 436	4 326	2 165	454	—	31 638
Sorties	(2 323)	—	(132)	(665)	—	—	(3 120)
Au 31 décembre 2020	230 933	47 177	38 428	17 275	8 733	—	342 546
<b>VALEUR NETTE COMPTABLE</b>							
Au 31 décembre 2020	304 926	77 484	18 979	19 539	2 588	11 222	434 738
<b>2021</b>							
<b>VALEUR BRUTE</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2021	535 859	124 661	57 407	36 814	11 321	11 222	777 284
Entrées	—	—	—	—	—	9 799	9 799
Transfert	5 045	972	1 388	(226)	—	(7 179)	—
Sorties	(1 048)	—	(1 535)	(1 154)	—	—	(3 737)
Au 31 décembre 2021	539 856	125 633	57 260	35 434	11 321	13 842	783 346
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2021	230 933	47 177	38 428	17 275	8 733	—	342 546
Dotation aux amortissements	19 979	4 402	4 196	2 285	435	—	31 297
Sorties	(1 048)	—	(1 536)	(1 054)	—	—	(3 638)
Au 31 décembre 2021	249 864	51 579	41 088	18 506	9 168	—	370 205
<b>VALEUR NETTE COMPTABLE</b>							
Au 31 décembre 2021	289 992	74 054	16 171	16 929	2 153	13 842	413 141

## 4. AUTRES ACTIFS

	2021 \$	2020 \$
Participation dans le produit futur lié au 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la location, déduction faite de l'amortissement	2 232	2 296
	5 162	5 226

### Participation dans le produit futur lié au 4160, promenade Riverside

Aux termes d'un accord signé le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa, la « Ville ») à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4 160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50 % des fonds requis pour son acquisition. En retour, la Ville a convenu d'établir des restrictions quant à l'utilisation des terrains afin de s'assurer que leur utilisation éventuelle soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50 % du produit net futur provenant de la vente, du transfert, de la location ou de tout acte de transport des terrains, le cas échéant.

### Améliorations locatives et incitatifs à la location

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un bail à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la prise à bail, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. La valeur de cette période de loyer gratuit a été amortie sur la durée du bail.

## 5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration a accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 170,0 millions de dollars (140,0 millions de dollars en 2020) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2021 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2022. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale »)(voir la note 7 a)) et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes des facilités de crédit porte intérêt à des taux qui suivent le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, le cas échéant.

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

TYPE DE FACILITÉ	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES	2021 (EN MILLIONS \$)	2020 (EN MILLIONS \$)
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2022	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Fonds de prévoyance en dollars américains (10 millions \$ US)	31 mai 2021	Couverture de taux d'intérêt	—	14
Lettre de crédit	31 mai 2021	Lettre de crédit et lettre de garantie	—	6
Renouvelable – 2 ans	31 mai 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	50	—
Renouvelable – 3 ans	4 juin 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Renouvelable – 5 ans	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
			<b>170</b>	<b>140</b>

Au 31 décembre 2021, il n'y avait aucune dette bancaire aux termes de ces facilités. La dette bancaire au 31 décembre 2020 portait intérêt à un taux moyen de 0,49 %.

Au 31 décembre 2021, 11,0 millions de dollars (12,1 millions de dollars en 2020) des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 7 a)).

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

## 6. GESTION DU CAPITAL

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

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

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

Bien qu'elle ne soit pas assujettie à des exigences en matière de capital imposées par une autorité de réglementation, l'Administration gère son capital de façon à respecter les clauses restrictives de l'acte de fiducie globale (voir la note 7 a)) et de manière à ne pas nuire à ses notations de crédit et à continuer de jouir du meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.

## 7. DETTE À LONG TERME

	2021 \$	2020 \$
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts du 25 novembre 2004 jusqu'au 25 mai 2032	107 751	113 494
Obligations-recettes décroissantes, 3,933 %, série E, échéant le 9 juin 2045, intérêts exigibles le 9 juin et le 9 décembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 9 décembre 2015, remboursables en versements semestriels prévus de capital et d'intérêts d'un montant fixe de 9 480 \$ exigibles à chaque date de versement des intérêts du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	289 046	296 420
Obligations-recettes, 2,698 %, série F, échéant le 5 mai 2031, intérêts exigibles le 5 mai et le 5 novembre de chaque année à compter du 5 novembre 2021 jusqu'à l'échéance le 5 mai 2031	100 000	—
	<b>496 797</b>	409 914
Moins : frais de financement différés	2 523	2 348
	<b>494 274</b>	407 566
Moins : partie courante	14 023	13 116
	<b>480 251</b>	394 450

## a) Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes (collectivement, les « obligations ») aux termes de l'acte de fiducie globale. En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes d'un montant de 270,0 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de série D à 4,733 % d'un montant de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été rachetées le 25 mai 2007.

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

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

Les obligations-recettes décroissantes de série B sont rachetables, en totalité ou en partie, au gré de l'Administration, en tout temps, et les obligations-recettes décroissantes de série E sont rachetables jusqu'à six mois avant la date d'échéance, au versement du montant le plus élevé entre :

- i) le solde du montant en capital total impayé sur les obligations à racheter;
- ii) la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalant à celui d'une obligation du gouvernement du Canada ayant une échéance équivalente, majoré d'une prime. La prime est de 0,24 % pour les obligations-recettes décroissantes de série B, de 0,42 % pour les obligations-recettes décroissantes de série E et de 0,27 % pour les obligations-recettes de série F. Si les obligations-recettes décroissantes de série E sont rachetées dans les six mois avant la date d'échéance, les obligations-recettes décroissantes de série E seront rachetables à un prix équivalant à 100 % du montant en capital non racheté, plus les intérêts courus et impayés.

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ses résultats financiers, l'Administration ne respectait pas le ratio de couverture du service de la dette. Toutefois, elle respectait toujours le ratio de couverture du service du montant brut de la dette. Le 23 avril 2021, l'Administration a reçu l'approbation des titulaires des obligations de lever temporairement, pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2022, les clauses relatives aux tarifs (ratio de couverture du service de la dette et ratio de couverture du service du montant brut de la dette), la clause additionnelle relative à la dette et l'exigence de respecter la clause relative aux tarifs pour la vente d'actifs. Ainsi, l'Administration respecte les autres exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs, comme convenu avec les titulaires des obligations pour la période close le 31 décembre 2021.

Conformément à ses documents d'entreprise, l'Administration a le droit inconditionnel de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. Aux termes de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de prendre toutes les mesures légales pour apporter les modifications nécessaires à sa grille des tarifs et des frais afin de respecter les ratios, et elle a déjà pris des mesures pour augmenter les tarifs en 2020 et 2021. Malgré le non-respect temporaire du ratio de couverture du service de la dette au 31 décembre 2020, l'Administration continue de s'acquitter de ses obligations au titre du service de la dette.

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant aux obligations au titre du service de la dette sur six mois sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2021, le solde de trésorerie et des placements admissibles détenus pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette se chiffrait à 8,3 millions de dollars (6,9 millions de dollars en 2020) dont 6,9 millions de dollars aux fins des obligations-recettes décroissantes de série B (6,9 millions de dollars en 2020) et 1,4 million aux fins des obligations-recettes de série F (néant en 2020). En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes décroissantes de série E, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire d'un montant de 9,5 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2021, 11,0 millions de dollars (12,1 millions de dollars en 2020) des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 5).

#### b) Charges d'intérêts

	2021 \$	2020 \$
Intérêts sur les obligations	21 109	19 942
Autres charges d'intérêts et frais de financement différés	367	247
	<b>21 476</b>	<b>20 189</b>

#### c) Versements annuels de capital futurs au titre de la dette à long terme

	\$
2022	14 023
2023	14 988
2024	16 014
2025	17 107
2026	18 271
Par la suite	416 394
	<b>496 797</b>

#### d) Frais de financement différés

	2021 \$	2020 \$
Frais de financement différés	5 155	4 751
Moins l'amortissement cumulé	2 632	2 403
	<b>2 523</b>	<b>2 348</b>

## 8. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les lignes aériennes, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs de 7 % (7 % en 2020) imputés par les lignes aériennes, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les lignes aériennes servant l'Aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires. Les produits bruts tirés des FAA sont comptabilisés à l'état du résultat net et du résultat global. Les frais administratifs versés aux lignes aériennes ont totalisé 1,3 million de dollars (1,0 million de dollars en 2020).

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

	2021 \$	2020 \$
Produits gagnés	19 343	14 649
Frais administratifs imputés par les lignes aériennes	(1 350)	(1 026)
<b>Produits tirés des FAA gagnés, montant net</b>	<b>17 993</b>	<b>13 623</b>
Achats d'immobilisations admissibles	(9 342)	(16 686)
Charges d'intérêts admissibles	(23 253)	(21 853)
Autres charges admissibles	(1 038)	(272)
	(33 633)	(38 811)
<b>Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA</b>	<b>(15 640)</b>	<b>(25 188)</b>

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

	2021 \$	2020 \$
Produits gagnés	730 248	710 904
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(44 152)	(42 801)
<b>Produits tirés des FAA gagnés, montant net</b>	<b>686 096</b>	<b>668 103</b>
Achats d'immobilisations admissibles	(745 452)	(736 110)
Charges d'intérêts admissibles	(426 089)	(402 837)
Autres charges admissibles	(2 746)	(1 707)
	(1 174 287)	(1 140 654)
<b>Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA</b>	<b>(488 191)</b>	<b>(472 551)</b>

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

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

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

	2021 \$	2020 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite, montant net	263	—
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net (inclus dans les créditeurs et charges à payer)	—	38
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	8 944	9 337

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

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

Le régime de retraite à prestations définies s'adresse aux membres du personnel qui étaient à l'emploi de l'Administration à la date du transfert et qui étaient responsables pour Transports Canada, au 31 janvier 1997, de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport (voir la note 1), y compris les anciens employés de Transports Canada, dont la plupart ont choisi de transférer leurs droits acquis dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration. Les prestations de retraite payables selon la composante à prestations définies du régime sont établies en fonction du nombre d'années de service du membre du personnel et de la moyenne des salaires les plus élevés de six années consécutives de fin de carrière, jusqu'à concurrence du maximum autorisé par la loi. Les prestations sont indexées chaque année afin de refléter l'augmentation de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à un maximum de 8 % pour n'importe quelle année.

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

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

À la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée au 31 décembre 2020 et déposée en juin 2021, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 4 737 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,00 % (excédent de 5 528 \$ en 2019 en présumant un taux d'actualisation de 4,00 %). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous, du fait que l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime. Aux fins comptables, cette obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi de 1985 sur les normes de prestations de pension* (la « Loi ») exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. Au 31 décembre 2020, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité de 1 811 \$ (2 438 \$ en 2019), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2021, l'Administration a versé des paiements additionnels de solvabilité de 362 \$ (488 \$ en 2020) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2021 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2022. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la Loi sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2022 seront de 362 \$ (362 \$ en 2021). De plus, l'Administration prévoit verser environ 300 \$ (montant réel de 354 \$ en 2021) au titre de la cotisation pour services rendus en 2022 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2022.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2020 et extrapolée au 31 décembre 2021 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2021 \$	2020 \$
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>70 683</b>	65 653
Cotisations salariales	63	97
Prestations versées	(3 109)	(2 246)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	453	571
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 741	1 956
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(4 778)	5 046
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques des régimes	(114)	(394)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>64 939</b>	70 683

	2021 \$	2020 \$
<b>ACTIFS DU RÉGIME — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
<b>Juste valeur au début de l'exercice</b>	<b>70 645</b>	67 543
Cotisations salariales	63	97
Cotisations patronales	354	443
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	362	488
Prestations versées	(3 109)	(2 246)
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	1 549	1 804
Profit actuariel (perte actuarielle) sur les actifs des régimes	(676)	2 516
<b>Juste valeur des actifs des régimes</b>	<b>69 188</b>	70 645
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(3 986)	—

	2021 \$	2020 \$
<b>Juste valeur à la fin de l'exercice</b>	65 202	70 645
<b>Actif (passif) au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net</b>	263	(38)

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

	2021 \$	2020 \$
	453	571
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 741	1 956
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	(1 549)	(1 765)
<b>Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux</b>	<b>645</b>	<b>762</b>

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

	2021 \$	2020 \$
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>9 337</b>	<b>11 085</b>
Prestations versées	(327)	(440)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	444	541
Coût financier	233	363
Profit actuariel – changements dans les hypothèses économiques	(743)	(1 012)
Profit actuariel – changements dans les hypothèses démographiques	—	(167)
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	—	(1 033)
	<b>8 944</b>	<b>9 337</b>

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

	2021 \$	2020 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	444	541
Coût financier	233	363
<b>Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux</b>	<b>677</b>	<b>904</b>

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

	2021 \$	2020 \$
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(4 778)	5 046
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(114)	(394)
Perte actuarielle (profit actuariel) sur les actifs des régimes	676	(2 516)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	3 986	(1 348)
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
Profit actuariel – changements dans les hypothèses économiques	(743)	(1 012)
Profit actuariel – changements dans les hypothèses démographiques	—	(167)
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques des régimes	—	(1 033)
<b>Total de la perte (produit) comptabilisé dans les autres éléments du résultat global</b>	<b>(973)</b>	<b>(1 424)</b>

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

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

	2021 %	2020 %
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	2,50	3,00
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	3,00	2,50
Taux d'intérêt des actifs du régime	2,50	3,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite (indice des prix à la consommation)	2,00	2,00
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
<b>Taux d'actualisation servant à déterminer la charge</b>		
Soins de santé	2,50	3,25
Programme d'indemnités de départ	2,25	3,00
<b>Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice</b>		
Soins de santé	3,00	2,50
Programme d'indemnités de départ	2,75	2,25
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
<b>Taux d'augmentation des coûts des soins de santé</b>		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	5,30	5,40
Taux tendanciel ultime	4,00	4,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2036	2036

Le régime de retraite à prestations définies et le régime d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration sont soumis à un certain nombre de risques, dont l'inflation, le plus important étant toutefois le risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation). Les passifs des régimes de retraite à prestations définies sont calculés à des fins diverses au moyen des taux d'actualisation établis selon les rendements des obligations de sociétés. Lorsque les actifs des régimes ont un rendement inférieur à celui des obligations de sociétés, le déficit augmente. Une diminution du taux d'actualisation engendre une augmentation des passifs du régime, qui sera toutefois en partie neutralisée par une augmentation de la valeur des placements en obligations des régimes. En plus du risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation) mentionné précédemment, les régimes de retraite de l'Administration sont soumis à d'autres risques. L'Administration a pris des mesures pour réduire le risque de fluctuations des taux d'intérêt et autres facteurs en achetant des rentes indexées d'un grand assureur canadien qui couvrent 96 % (98 % en 2020) des membres à la retraite. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, l'incidence financière des variations des principales hypothèses est présentée ci-dessous :

	VARIATION DE L'HYPOTHÈSE	INCIDENCE D'UNE AUGMENTATION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$	INCIDENCE D'UNE DIMINUTION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>			
Taux d'actualisation	1 %	(8 121)	10 130
Inflation	1 %	9 430	(7 753)
Rémunération	1 %	99	(126)
Espérance de vie	1 an	2 133	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2020	1 %	(11 445)	14 714
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>			
Taux d'actualisation			
Soins de santé	1 %	(976)	1 295
Programme d'indemnités de départ	1 %	(251)	295
Coûts de soins de santé	1 %	1 304	(1 000)
Espérance de vie	1 an	284	(287)

Les régimes de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration consistent à verser des prestations pendant la durée de vie du participant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera lieu à une augmentation des passifs des régimes. Les obligations de ces régimes au 31 décembre 2021 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des tables de mortalité disponibles les plus récentes (Table de mortalité des retraités canadiens CPM 2014, secteurs combinés).

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée en 2018 pour adopter une approche fondée sur le régime à l'échéance au moyen d'une segmentation tenant compte des retraités et de l'ensemble des autres participants. Cette approche a donné lieu à l'établissement d'un fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités et d'un fonds de croissance équilibré pour la gestion des actifs associés aux obligations à l'égard de tous les autres participants. Selon cette stratégie, la proportion d'actifs (fonds de revenu fixe et contrats de rente indexés) correspondant aux obligations sera augmentée et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) sera réduite au fil du temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs augmentera. Dans le cadre du fonds correspondant aux obligations, le régime de retraite a acquis à la fin de 2020 un contrat de rente sans rachat pleinement indexé pour cinq membres à la retraite supplémentaires au 31 décembre 2020. Au 31 décembre 2021, 96 % des membres à la retraite (98 % en 2020) étaient couverts par des contrats de rente sans rachat pleinement indexés. Pour les départs à la retraite futurs des participants actifs, l'acquisition de rentes sans rachat ou avec rachat additionnelles pourrait être envisagée selon les conditions du marché. Le régime à prestations définies est fermé. À l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée au 31 décembre 2020, les 10 membres actifs avaient en moyenne 54 ans. Les 64 membres à la retraite avaient en moyenne 69 ans.

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

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

	2021 %	2020 %
Fonds de titres à revenu fixe	16	11
Contrat de rente sans rachat	64	68
Fonds d'actions – fonds canadiens	4	4
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	7	9
Fonds de marchés émergents	2	2
Fonds de placement immobilier	7	6

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

	2021 \$	2020 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 061	1 174
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 184	1 311
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 061	1 174

## 10. ÉVALUATION DE LA JUSTE VALEUR

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

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti (note 7). Au 31 décembre 2021, la juste valeur estimée des obligations-recettes décroissantes à long terme des séries B et E et des obligations-recettes de série F s'élevait respectivement à 133,4 millions de dollars, à 313,7 millions de dollars et à 102,2 millions de dollars (respectivement 148,3 millions de dollars et 323,0 millions de dollars pour les obligations-recettes des séries B et E en 2020). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

## 11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

### Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

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

	2021		2020	
	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %
Trésorerie et équivalents (taux variables) <sup>1</sup>	56 012	0,83	17 514	0,84
Dette bancaire	—	0,00	30 000	0,49
Dette à long terme (coût fixe)	494 274	Voir la note 7	407 566	Voir la note 7

<sup>1</sup> Comprend le fonds de réserve pour le service de la dette de 8 295 \$ (6 867 \$ en 2020).

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

De plus, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont assortis de taux d'intérêt variables. La direction a la responsabilité de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, ainsi qu'au fonds de réserve pour le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires et certificats de placement garanti à court terme autorisés par l'acte de fiducie globale, tout en maintenant des liquidités suffisantes pour pouvoir investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La direction est chargée de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa dette bancaire, et fixe ces taux pour de courtes périodes allant jusqu'à 90 jours, selon les taux des acceptations bancaires.

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

## Risque de liquidité

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

L'Administration a le droit inconditionnel de majorer ses tarifs et ses frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. Aux termes de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 7 a)), l'Administration est tenue de prendre toutes les mesures légales pour respecter le ratio de couverture du service du montant brut de la dette, qui est de 1,25, ainsi que le ratio de couverture du service de la dette, qui est de 1,0. Si, au cours d'un exercice, ce ratio de couverture du service de la dette n'est pas respecté, l'Administration ne manque pas à ses obligations aux termes de l'acte de fiducie globale. En raison de sa capacité accrue aux termes de ses facilités de crédit et son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 21,6 millions de dollars par année. Les versements de capital annuels futurs requis sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 7 c).

## Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances et autres débiteurs. Les contreparties pour la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les FAA dus par les lignes aériennes. La majeure partie des créances et autres débiteurs de l'Administration sont payés dans les 47 jours (46 jours en 2020) suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux lignes aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit. Les pertes de crédit attendues sont établies, en fonction du risque de crédit, des tendances historiques, de la situation économique générale et d'autres informations, comme ils sont décrits ci-dessous, et sont prises en compte dans les états financiers.

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

L'incidence de la COVID-19 sur la recouvrabilité des débiteurs au titre de contrats a été examinée. Même si les méthodes et hypothèses utilisées pour le calcul des pertes de crédit attendues demeurent inchangées par rapport aux exercices antérieurs, l'Administration a intégré des estimations, des hypothèses et des jugements relatifs aux incidences de la pandémie de COVID-19 et aux trousse de soutien connexes fournies aux clients. Bien qu'aucun enjeu important n'ait été relevé relativement à la recouvrabilité, il existe un risque que la COVID-19 puisse avoir des incidences plus profondes et persistantes que prévu, ce qui pourrait entraîner des pertes de crédit plus importantes que ce qu'indiquaient les modèles fondés sur le scénario de base.

Au cours de la pandémie de COVID-19, l'Administration a concentré ses efforts sur le soutien des locataires aux prises avec des difficultés financières et, en 2020, a offert des mesures d'aide financière, notamment des reports temporaires de loyers et la participation à des programmes du gouvernement fédéral visant à aider les locataires à faire face à la pandémie, lorsque le locataire respectait les critères. L'Administration a accordé des allègements de loyers selon la situation de chaque locataire. Au 31 décembre 2020, la valeur comptable brute des reports de loyers inclus dans les créances et autres débiteurs qui font l'objet d'une trousse d'aide financière liée à la COVID-19 s'élevait à 0,1 million de dollars et comprenait des reports de loyers expirant au plus tard le 30 juin 2021.

L'Administration a appliqué la méthode simplifiée pour évaluer la provision requise pour les pertes de crédit attendues au titre des créances et autres débiteurs. Environ 97 % des créances et autres débiteurs de l'Administration sont courants (en souffrance depuis moins de 30 jours). L'Administration a comptabilisé une provision pour pertes de crédit attendues de 50 \$ en 2021 (50 \$ en 2020) qui correspondait en grande partie au taux de pertes de crédit attendues de 1,17 % (1,02 % en 2020) sur les créances en souffrance depuis moins de 30 jours.

Environ 49 % (47 % en 2020) des redevances d'atterrissage et d'aérogare de l'Administration proviennent d'Air Canada et de ses filiales. La direction estime toutefois que le risque auquel l'Administration pourrait faire face à long terme du fait de son exposition à une seule et même ligne aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 98 % (97 % en 2020) du trafic de passagers de l'Aéroport et que, par conséquent, les autres lignes aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

## 12. CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

### L'Administration à titre de preneur

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

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

L'Administration comptabilise son bail foncier comme étant un contrat de location à court terme puisque les paiements sont de nature variable. Le loyer imposé aux termes du bail foncier conclu avec le gouvernement du Canada est calculé en fonction des produits de l'Aéroport pour l'exercice, comme il est précisé dans le bail, et ce loyer est considéré comme un loyer conditionnel. La charge de loyer foncier est comptabilisée à titre de contrat de location à l'état du résultat net et du résultat global. Du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021, l'Administration a reçu un congé de loyer foncier s'appliquant à tous les paiements de loyer foncier pour cette période, comme l'explique la note 13.

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

\$

2022	5 837
2023	9 661
2024	12 168
2025	13 573
2026	13 991

### L'Administration à titre de bailleur

#### Contrats de location-financement

À titre de bailleur, l'Administration a conclu deux baux fonciers qui sont considérés comme des contrats de location-financement. Cette conclusion découle du fait que l'Administration transfère la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété de ces actifs au preneur. L'Administration, à titre de bailleur, comptabilise donc ces contrats comme des créances en vertu de la norme IFRS 16.

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

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

2021  
\$

Moins de 1 an	519
1 an à 2 ans	527
2 à 3 ans	534
3 à 4 ans	542
4 à 5 ans	550
Plus de 5 ans	24 383
Total des paiements de loyers à recevoir non actualisés	27 055
Produits financiers non gagnés	(15 412)
Investissement net dans des contrats de location	11 643

### Contrats de location simple

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

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

	\$
2022	6 793
2023	6 886
2024	7 055
2025	7 376
2026	7 499

## 13. AIDE PUBLIQUE

### Subvention salariale d'urgence du Canada

En avril 2020, en réaction à l'incidence économique négative de la COVID-19, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), qui offre aux employeurs admissibles une subvention salariale relativement à la rémunération admissible, en fonction de certains critères.

En 2020 et en 2021, l'Administration a été admissible à cette subvention de la date d'entrée en vigueur, le 15 mars 2020, jusqu'au 23 octobre 2021. Ainsi, l'Administration a demandé 5,0 millions de dollars en subventions salariales pour 2021 (6,6 millions de dollars en 2020). Cette subvention a été comptabilisée à titre de réduction de 4,8 millions de dollars (6,2 millions de dollars en 2020) des charges de rémunération admissibles au titre des salaires et avantages à l'état du résultat net et du résultat global et à titre de réduction de 0,2 million de dollars (0,4 million de dollars en 2020) de la charge de rémunération capitalisée incluse dans les immobilisations corporelles et engagée par l'Administration au cours de la période.

## **Renonciation aux loyers de baux fonciers du gouvernement du Canada**

Le 31 mars 2020, le gouvernement du Canada a annoncé sa décision de renoncer aux paiements des baux fonciers pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2020. Par conséquent, le loyer foncier à payer selon le calcul prescrit pour les mois de janvier et février a constitué la totalité du loyer foncier pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Cette renonciation aux loyers fonciers a permis d'économiser une somme de 2,2 millions de dollars qui aurait autrement dû être payée en 2020, selon l'application des taux prescrits pour l'ensemble de l'exercice 2020.

De plus, le 30 novembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que, en réponse à la baisse prolongée du trafic aérien et à l'incidence financière importante sur les administrations d'aéroports, il prolongeait la mesure et renonçait au bail foncier de l'Aéroport pour toute la durée de l'exercice 2021. Cette renonciation aux loyers fonciers a permis d'économiser une somme de 3,3 millions de dollars qui aurait autrement dû être payée en 2021, selon l'application des taux prescrits pour l'ensemble de l'exercice 2021.

## **Programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial**

L'Administration a participé au programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial dans le cas des locataires commerciaux admissibles de l'Administration qui profitaient de ce programme. L'Administration a accepté de réduire de 25 % le loyer des petites entreprises locataires admissibles pour la période d'avril à septembre 2020. Ce programme a entraîné une diminution de 0,1 million de dollars des produits tirés de contrats de location simple pour 2020.

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

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

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

## **Programme des infrastructures essentielles des aéroports**

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

## **Fonds de soutien aux aéroports**

L'Administration a reçu 5,7 millions de dollars du programme, selon une formule fondée sur la taille de l'Aéroport. Les fonds ont été reçus en 2021 et sont inclus dans les autres produits dans l'état du résultat net et du résultat global.

## 14. TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2021 \$	2020 \$
Créances et autres débiteurs	(5 080)	4 107
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	6	673
Créditeurs et charges à payer	3 031	(2 324)
	(2 043)	2 456

L'augmentation de la dette bancaire et de la dette à long terme comprenait ce qui suit :

	2021 \$	2020 \$
Dette bancaire	35 000	30 000
Dette à long terme	100 000	—
	135 000	30 000

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

	2021 \$	2020 \$
Dette bancaire	65 000	—
Dette à long terme	13 116	8 753
	78 116	8 753

## 15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

	2021 \$	2020 \$
Salaires et avantages à court terme	2 550	2 525
Autres avantages postérieurs à l'emploi	210	199
	2 760	2 724

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

Le régime à prestations définies dont il est question à la note 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 au régime de retraite à la date de clôture.

## 16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

### Engagements aux termes d'un bail foncier

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

### Engagements d'exploitation et engagements en matière de dépenses d'investissement

Au 31 décembre 2021, l'Administration avait des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités totalisant 11,8 millions de dollars (18,0 millions de dollars en 2020) pour lesquels des versements de 8,8 millions de dollars devront être effectués en 2022; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Des engagements en matière de dépenses d'investissement visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 11,1 millions de dollars s'ajoutent à ces engagements d'exploitation.

### Éventualités

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

## 17. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Aucun événement donnant lieu à un ajustement ne s'est produit entre la date de clôture et le 23 février 2022, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.

## 18. CHIFFRES COMPARATIFS

Certaines informations comparatives présentées à l'état de la situation financière ainsi qu'à l'état du résultat net et du résultat global ont été reclassées pour qu'elles soient conformes à la présentation de l'exercice considéré. L'incidence nette n'a entraîné aucun changement aux résultats non distribués.

## 19. PANDÉMIE DE COVID-19

La pandémie de COVID-19 a continué de peser sur l'Aéroport et sur l'industrie du transport au Canada et à l'échelle mondiale en 2021. L'émergence des vaccins au début de 2020 et les tendances saisonnières favorables ont permis des améliorations du nombre de cas et un certain relâchement des mesures sanitaires vers le milieu de 2021. Cette trajectoire positive a cependant été affectée par l'apparition d'un variant inquiétant qui a mené à un resserrement des mesures sanitaires et des restrictions sur les déplacements par le gouvernement vers la fin de l'exercice qui ont étouffé la demande de transport pour la période des fêtes et au début de 2022. Conséquemment, les transporteurs aériens ont réagi en annulant et en consolidant des liaisons, et en retardant leurs efforts pour accroître leur capacité afin de s'adapter à la demande. L'Aéroport a subi une baisse du volume de passagers de 14,1 % en 2021 par rapport à 2020, ce qui correspond à une baisse de 77,1 % par rapport à 2019, une situation qui continue de nuire aux résultats financiers de l'Administration. Avec l'augmentation des taux de vaccination en 2021 et au début de 2022, la diminution du nombre de cas de COVID-19 et le relâchement des mesures sanitaires et des restrictions, on peut s'attendre à une reprise de la demande et à un relâchement graduel des restrictions sur le transport. Les opinions diffèrent quant au rythme de la reprise du transport aérien et, étant donné la nature sans précédent de cet événement, il existe une grande incertitude quant à la durée et à la forme de la reprise.

L'Administration et nombre d'autres sources de l'industrie prévoient que le transport aérien de passagers ne retrouvera pas son niveau d'avant la pandémie avant un bon moment. Cette activité réduite continue de nuire grandement aux activités de l'Administration et à ses résultats d'exploitation, notamment les produits liés à l'aéronautique, au transport de passagers et aux activités commerciales.

Étant donné l'évolution rapide de la pandémie de COVID-19 et l'incertitude quant à ses conséquences sur l'économie, la direction continue d'évaluer la portée de l'incidence financière, qui demeure importante. Même si la durée et la portée définitives de la pandémie demeurent inconnues, l'Administration continue de se concentrer sur la viabilité financière à long terme de l'Aéroport. L'Administration a procédé à des réductions importantes de ses charges d'exploitation, de ses ressources et de ses programmes d'investissement. L'Administration réévalue régulièrement ses besoins futurs en matière d'exploitation, de ressources et d'investissement pour adapter ses dépenses aux tendances émergentes concernant la reprise du transport aérien afin de garantir la viabilité financière à long terme de l'Aéroport.

L'Administration a accès à de bonnes liquidités grâce à ses facilités de crédit consenties par deux banques canadiennes (voir la note 5).

Le gouvernement du Canada a renoncé aux loyers de baux fonciers pour les mois de mars à décembre 2020 (voir la note 13) et a prolongé le programme pour l'exercice 2021. L'Administration a aussi eu recours à la SSUC, au PIEA et au Fonds de soutien aux aéroports (note 13).