

Rapport annuel

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

2020



Message du Président du Conseil d'administration



Lorsque j'ai accepté le rôle de président du Conseil d'administration en 2019, je n'aurais jamais imaginé diriger la fonction de gouvernance de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa lors d'une pandémie mondiale. Mais nous voici aujourd'hui avec la conclusion et la présentation du rapport officiel de 2020, une année sans précédent qui s'est avérée très difficile.

En mars dernier, le gouvernement fédéral a répondu à la menace du virus COVID-19 en fermant la frontière canado-américaine et en limitant les allées et venues des vols internationaux à seulement quatre aéroports au Canada dont Ottawa ne faisait pas partie. Ces restrictions ont été mises en place afin d'empêcher l'introduction du virus au pays ainsi que sa propagation. Comme Mark Laroche, président et chef de la direction de l'Administration, le mentionnera dans son message, l'Aéroport a subi une baisse immédiate et importante du volume des passagers. La situation financière de l'Administration s'est également dégradée de façon considérable, ce qui a nécessité une réforme rapide des priorités, notamment la révision de la longue liste d'activités qui devaient être initiées, en progression et complétées au cours de l'année. De nombreux projets et programmes inclus dans le plan d'action stratégique de l'Administration ont été annulés ou reportés dans le but de réduire les coûts et de préserver les fonds.

La réputation de l'Aéroport international d'Ottawa d'être prudent sur le plan financier a bien servi pendant la pandémie. La pratique de rentabilisation au maximum des actifs signifie que malgré l'augmentation du nombre de passagers avant la pandémie, l'Administration a tiré le meilleur parti de l'espace disponible et des infrastructures existantes pour faire face à la croissance, plutôt que de subir une expansion coûteuse. L'aérogare, qui a été construite en 2003 pour accueillir 5 millions de passagers, a dépassé ce nombre en 2018 et 2019, mais nous avons choisi de ne pas assumer la dette nécessaire pour agrandir l'espace. En rétrospective, ces décisions se sont avérées encore plus cruciales quant à la capacité de l'Administration à affronter cette tempête.

Tout au long de l'année, alors que le Conseil d'administration délibérait avec Mark et son équipe, nous avons été impressionnés par leur capacité à se réorienter et à se repositionner à mesure que la gravité et l'impact de la pandémie s'intensifiaient. L'équipe a donné suite à toutes les directives des autorités de la santé publique de janvier à décembre. Elle a notamment modifié la signalisation en évolution perpétuelle, mis en place un programme complet de distanciation physique à l'aide d'autocollants au sol, des barrières de protection en plexiglas, des annonces automatisées par le système de sonorisation, des protocoles de nettoyage rehaussés, et a lancé un microsite dévoué aux informations actualisées pour les voyageurs et les employés du campus concernant la COVID-19. Ces activités, jumelées à de nombreuses autres mesures de santé et de sécurité, ont permis d'assurer la sécurité de tous les employés et les passagers. Pour cela, et pour bien d'autres choses encore, j'en suis extrêmement reconnaissant.

Nous avions tous espéré qu'un rétablissement débiterait à l'été 2020. Comme nous le savons, cela ne s'est pas produit. Au lieu, le virus a persisté, et des restrictions de voyage supplémentaires ont été mises en place pour faire face aux taux croissants d'infection à la COVID-19. Mark vous en dira plus, mais je peux vous dire que lui et son équipe ont réagi de manière efficace et réfléchie, car de nombreuses décisions cruciales ont été prises pour préserver l'avenir de l'Aéroport.

Je tiens à remercier Mark et toute l'équipe de l'Administration pour leur patience, leur souplesse et leur résilience face aux changements et aux défis constants. Nombreux sont ceux qui ont continué à travailler à domicile avec une performance et un dévouement incroyables. Ceux qui ont dû travailler sur place l'ont fait avec une extrême prudence, en suivant les directives des autorités de la santé publique pour la santé et la sécurité de leurs collègues et des passagers. Je suis très fier de tout ce qu'ils ont fait afin que l'Aéroport soit dans la meilleure position possible au moment de la relance.

Le Conseil d'administration a également dû réorienter ses objectifs, puisque la viabilité financière est devenue la priorité la plus cruciale de l'Administration. Alors que le travail habituel des comités se poursuivait, quoique par vidéoconférence, toutes les questions étaient examinées sous un angle financier encore plus pointilleux. Je tiens à féliciter chacun des membres pour leur dévouement et leur volonté de s'adapter à la situation en démontrant leur engagement inébranlable envers l'Administration.

Le Conseil d'administration a dit au revoir au membre Brendan McGuinty en 2020. Brendan, qui a été proposé par la Ville d'Ottawa et qui s'est joint au Conseil en 2011, a assuré la présidence du Comité de régie d'entreprise et a fourni des conseils inestimables sur de nombreux dossiers importants pendant son mandat. Sa contribution a été appréciée et il nous manquera.

J'ai été ravi d'accueillir un nouveau membre au sein du Conseil d'administration. Mario Cuconato s'est joint à nous en septembre et a rempli le poste vacant de la Ville d'Ottawa. Mario apporte une expérience enrichissante dans les secteurs public et privé du domaine des affaires, ainsi que dans la gestion des installations et des infrastructures – des compétences qui aideront considérablement l'Administration.

J'attends avec impatience notre retour éventuel aux réunions dans la salle de conférence de l'Aéroport, où nous pourrions accueillir Mario en personne.

À l'heure actuelle, il n'est pas étonnant que la pandémie perdure en 2021 tandis que les efforts pour administrer les vaccins approuvés se poursuivent. J'espère qu'à ce moment l'année prochaine, je pourrai annoncer que nous sommes en phase de relance et que l'Administration aura repris ses travaux sur des projets tels que YOW+. J'espère également pouvoir célébrer les efforts déployés pour reconstruire notre horaire de vols. La carte des routes de YOW sera très différente pendant un certain temps. Une saisie de données précises sera cruciale, car ce sont les lignes aériennes qui détermineront les marchés à desservir lorsqu'une reprise significative se produira.

Pour ce faire, nous avons besoin de votre aide. Si votre voyage est essentiel en ce moment, ou lorsque les lignes directrices en matière de santé publique considéreront les voyages non essentiels à nouveau acceptables, je vous demande d'inclure l'Aéroport international d'Ottawa dans vos plans de vol. Les lignes aériennes doivent comprendre la demande réelle de notre communauté pendant qu'elles envisagent les liaisons à rétablir.

L'Aéroport est une composante essentielle de notre écosystème touristique local. La dévastation de l'industrie s'est étendue à toute la communauté, les hôteliers, les restaurateurs, les détaillants, et un grand nombre de personnes travaillant dans le secteur ont subi cette perte. Notre relance est liée à leur relance et vice versa, et même si nous savons que cette reprise prendra un certain temps, nous ferons tout notre possible pour encourager le tourisme et pour en stimuler la demande.

Nous sommes impatients de reprendre notre rôle comme moteur économique, en alimentant à la fois l'économie locale et la relance de l'industrie au sens large. Soyez assurés que nous serons prêts à le faire en toute sécurité et de manière responsable au moment opportun.

En terminant, je tiens à remercier la communauté. Le processus de transport aérien s'est transformé avec de nouvelles mesures et de nouveaux protocoles à chaque étape. Lorsque les déplacements ont été nécessaires, vous avez fait preuve de coopération et de gentillesse. Nous sommes reconnaissants du rôle que vous avez joué et que vous continuez à jouer pour assurer la sécurité des voyages pendant la pandémie.

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

Code Cubitt

Président du Conseil d'administration



Message du Président et chef de la direction



Lorsque le calendrier est passé à 2020, une année passionnante s'était tracée, remplie d'optimisme et de nombreux projets significatifs en cours. En deux mois, le monde a changé, et l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a rapidement suivi le mouvement. Dans ma lettre de l'an dernier, j'évoquais le fait que nous avons immédiatement concentré nos efforts sur les mesures de santé et de sécurité, et développé un plan pour aller de l'avant vers notre priorité la plus cruciale : la viabilité financière.

Dans les semaines qui ont suivi la fermeture de la frontière par le gouvernement fédéral et le réacheminement de tout le trafic aérien international vers quatre aéroports, nous savions que l'impact serait dévastateur, mais nous n'aurions pas pu en prévoir l'ampleur. Nos résultats de fin d'année confirment que nous sommes passés de 5,1 millions de passagers en 2019 à seulement 1,36 million en 2020 – un chiffre qui aurait été encore plus faible n'eût été un volume de passagers élevé en début d'année.

Notre premier plan d'action a été de réduire les coûts. Nous avons consolidé les opérations pour réduire l'empreinte de l'aérogare, avons reporté ou annulé des projets, et avons même gelé ou réduit considérablement les budgets. Les travaux qui auraient auparavant été effectués en sous-traitance ont été accomplis à l'interne.

Bien que normalement j'aborde le bilan d'année en discutant des opérations, cette fois-ci, j'aimerais plutôt commencer ce survol en mettant en lumière la fantastique équipe de l'Administration et la façon dont elle a réagi à la situation COVID-19. Dès le moment où la pandémie a été déclarée, le tiers du groupe a relocalisé son lieu de travail à son domicile. Avec l'aide de l'équipe des Technologies informatiques (TI), ils ont repris là où ils s'étaient arrêtés et ont continué à travailler de manière productive depuis ce temps, tout en découvrant des moyens innovateurs pour communiquer avec leurs clients et leurs collègues.

Notre équipe est composée de nombreux opérateurs d'équipement, de personnel technique et de métiers spécialisés. La plupart d'entre eux ont continué à travailler sur place, bien que dans des conditions très différentes de celles qui prévalaient avant la pandémie. Avec une myriade de mesures de santé et de sécurité mises en place, ils se sont adaptés au changement. Ils ont trouvé des moyens de contribuer aux mesures de réduction des coûts de l'Administration en prenant en charge des projets précédemment effectués en sous-traitance par des fabricants ou d'autres tiers.

Les membres de cette équipe ont relevé le défi, peu importe si leur travail était à distance ou sur place, et je n'ai pas assez de mots pour exprimer à quel point leur engagement et leur capacité d'adaptation ont fait toute une différence depuis le mois de mars 2020.

L'équipe a joué un rôle important dans les projets et les travaux qui se sont déroulés malgré le ralentissement économique et la réduction des coûts d'exploitation, tout en maintenant des opérations sûres et sécuritaires.

Le projet sans doute le plus visible est le nouveau point de contrôle de sûreté Canada/International, maintenant situé au Niveau 3. Cet important projet était l'un des piliers essentiels du programme YOW+ maintenant reporté. L'état avancé du projet, jumelé au besoin continu de faciliter la distanciation physique dans un avenir proche, a contraint l'Administration à mener le projet à sa fin conformément à toutes les directives requises en matière de santé et de sécurité. En travaillant en partenariat étroit avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, le point de contrôle de sûreté a ouvert en octobre dans les délais et le budget prévus. YOW a maintenant la capacité d'offrir beaucoup plus d'espace pour les files d'attente et le traitement des demandes, ainsi qu'un service de contrôle plus efficace pour le public voyageur.

Le personnel de l'Administration a profité de l'aire des arrivées inoccupée pour ainsi remettre à neuf les quatre carrousels à bagages originaux de l'aérogare. Bien que cette activité aurait dû typiquement être effectuée en sous-traitance en raison de sa charge de travail, elle a permis à l'Administration d'économiser environ 150 000 \$. Ce projet est l'un des nombreux projets qui ont été entrepris tôt à l'interne pour préserver notre trésorerie tout en maintenant le plus grand nombre d'effectifs possible.

Une équipe interfonctionnelle a collaboré tout au long de l'année pour assurer le respect du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada. Le règlement en question est entré en vigueur en 2020. Bien que l'Administration ait toujours été fière d'assurer des déplacements sans obstacle pour tous, l'exercice a entraîné la création de politiques et de procédures qui assureront une assistance de la porte d'entrée de l'aérogare jusqu'à la cabine du vol pour les passagers qui en ont besoin, ainsi que des modifications du site Web de l'Aéroport afin de respecter à la lettre le règlement. Je suis heureux de préciser que nous sommes en conformité avec le règlement et que nous continuerons à surveiller et à combler toute lacune éventuelle selon l'évolution des besoins de la communauté et de la réglementation. Notre conformité s'ajoute à la certification or en matière d'accessibilité que nous avons reçue de la Fondation Rick Hansen en 2019.

J'ai souligné plus tôt le rôle de l'équipe des TI dans la mise sur pied de notre équipe à distance pouvant travailler à l'extérieur du bureau de façon efficace. En outre, ils ont déployé Microsoft Office 365, une suite de produits comprenant Microsoft Teams et SharePoint, qui permet à tout le personnel de l'Administration de collaborer et de rester connecté en ligne. Le tout a été complété en un temps record avec peu de problèmes. Ajoutez à leur charge de travail la tâche colossale de travailler à l'obtention de la certification ISO27001, y compris l'élaboration d'une douzaine de procédures normales d'exploitation requises, et vous obtenez ainsi une équipe très productive.

Une aérogare tranquille a permis à l'équipe de Sûreté et de gestion des urgences de consacrer du temps à planifier, former et mettre à l'essai.

L'un des aboutissements majeurs a été l'élaboration d'une nouvelle politique et d'un nouveau programme de formation en matière de sûreté et d'intervention d'urgence visant à garantir que l'Administration dispose d'un personnel de sûreté et d'intervention d'urgence formé, compétent et confiant. La politique souligne l'engagement de l'Administration à s'assurer que tout le personnel, dont les responsabilités sont liées à la sûreté et aux interventions d'urgence, possède les compétences et la formation nécessaires pour intervenir efficacement lors d'incidents réels.

L'introduction de la nouvelle politique et du nouveau programme de formation a coïncidé avec la mise à jour complète des Plans d'urgence de l'Aéroport et la transition vers le Système de commandement des incidents (SCI) pour gérer les cas d'incident. Le passage au SCI est particulièrement important étant donné que la Ville d'Ottawa et la province de l'Ontario l'adoptent également.

La réglementation de Transports Canada exige que les aéroports de niveau 1 au Canada procèdent à un exercice de sécurité à plein déploiement tous les deux ans. Nous avons procédé à un exercice de sécurité le 27 octobre.

YOW continue d'être fortement impliqué dans le dossier des drones, avec des avancées dans les essais techniques dont nous vous avons mentionné l'année dernière. Quoique la pandémie ait eu un impact dévastateur sur les voyages commerciaux, elle a eu l'effet inverse sur l'activité des drones, avec l'intérêt commercial et récréatif pour les drones dépassant les prévisions. L'utilisation accrue des drones entraîne un risque accru pour l'aviation civile si les opérateurs de drones ne respectent pas la réglementation.

En s'appuyant sur le protocole de réponse aux incidents de drones développé à YOW, notre équipe a travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada pour développer un protocole de réponse au niveau national et le tester dans une série d'exercices de simulation.

En 2020, YOW a élargi son initiative de détection des drones en ajoutant InDro Robotics au protocole d'entente précédemment établi entre l'Administration, NAV CANADA et QinetiQ Canada. Cet accord élargi a ajouté la détection de drones par radiofréquence Aeroscope (RF) et l'analyse des données des drones DJI (les drones les plus populaires actuellement en service) au radar micro-Doppler fourni par QinetiQ. Cette gamme de capacités offre un niveau incroyable de connaissance de la situation et des données précieuses que nous pouvons partager avec Transports Canada, NAV CANADA et le Service de police d'Ottawa.

Comme je l'ai souvent mentionné depuis le début de la pandémie, l'impact sur notre aéroport est dévastateur. Avec la réduction de vols et la diminution du nombre de passagers, nos nombreux partenaires ont également été durement touchés. Notre équipe de l'Expansion commerciale et du marketing (ECM), avec le soutien des opérations, a répondu aux besoins des lignes aériennes, les aidant à réduire leurs frais généraux en accommodant leurs fréquentes modifications d'horaires et en réexaminant l'espace des transporteurs dans l'aérogare pour mieux répondre à la faible demande.

Tout au long de l'année, l'équipe a également travaillé avec d'autres locataires commerciaux touchés en leur offrant autant de flexibilité que nous le pouvions. En conséquence, nous avons considérablement réduit l'offre de concession dans l'aérogare pour répondre à la demande. De plus, en acceptant des réductions de loyer, les locataires admissibles ont profité des programmes d'aide commerciale du gouvernement qui leur ont été offerts.

Étant donné l'importance des mouvements de fret tout au long de la pandémie, nous avons continué à aider les opérateurs de cargaison à étendre leurs zones opérationnelles pour répondre à leurs besoins croissants.

Grâce aux efforts de la planification de l'équipe de l'ECM, plusieurs années de collaboration avec le service de Planification de la Ville d'Ottawa ont permis à l'empreinte géographique de l'Aéroport d'être reconnue comme une zone de développement économique dans le projet de plan officiel de la Ville. Au fur et à mesure qu'Ottawa continuera à s'agrandir, cette désignation facilitera le développement futur sur les terrains de l'Aéroport et permettra de tirer parti de la connectivité que le projet de train léger sur rail de la Ville offrira une fois terminé.

La sécurité et la santé de nos employés sont à la base de nombreuses décisions prises depuis le mois de mars. Comme mentionné précédemment, une partie de notre personnel a travaillé à distance, ce qui a nécessité de nouveaux programmes et de nouvelles politiques pour les soutenir. Le service des Ressources humaines (RH) et l'équipe de direction ont élaboré et géré ces programmes et politiques en peu de temps.

Les employés étant dispersés à la fois géographiquement et à travers l'aérogare, la communication et l'engagement des employés sont devenus une priorité, sachant que le travail à distance associé à la nécessité de maintenir la distanciation physique sur les lieux de travail peut créer un risque d'isolement et d'autres problèmes connexes. L'équipe des RH a travaillé avec diligence pour fournir le soutien, les outils et l'information dont nos employés ont besoin pour naviguer dans la réalité de cette pandémie.

Ils ont également veillé à ce que l'Administration puisse profiter de la Subvention salariale d'urgence du Canada pour alléger le fardeau de la masse salariale. Malgré la subvention, lorsqu'il est devenu clair que la pandémie allait persister au-delà des prévisions initiales, nous avons dû prendre la décision difficile de mettre en œuvre un ajustement des effectifs. Cette décision a entraîné la perte regrettable de 18 membres du personnel de l'Administration et la résiliation de 11 postes vacants. Nous avons fourni à tout le personnel touché des services d'orientation et réinsertion professionnelle. Nous avons également fourni une formation et un soutien à tous les superviseurs et gestionnaires qui ont participé au processus d'ajustement.

La collaboration et l'engagement mentionnés ne font qu'effleurer les efforts déployés par les RH pour maintenir l'équipe soudée, alors qu'elle était plutôt à l'écart, et ont en aucun doute contribué à la réussite de la négociation d'une nouvelle convention collective avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) – le syndicat qui représente la majorité des employés de l'Administration. Nous sommes ravis que les négociations se soient déroulées sans heurt et qu'elles nous aient permis d'avancer ensemble vers une viabilité financière.

Il faudra probablement plusieurs mois avant que nos équipes à distance puissent retourner sur leur lieu de travail traditionnel, et nous continuerons à veiller à ce que chaque employé soit soutenu, informé et impliqué durant cette période.

La communication, sous toutes ses formes, s'est avérée essentielle pendant la pandémie. Depuis le début de l'année, le service des Communications s'est activement impliqué dans la diffusion des directives de la santé publique, des mesures entreprises par l'Aéroport et d'autres mises à jour à l'intention des voyageurs et du grand public, tout en gardant nos employés à l'affût des dernières nouvelles et en partageant les normes et protocoles en évolution avec nos partenaires sur les campus.

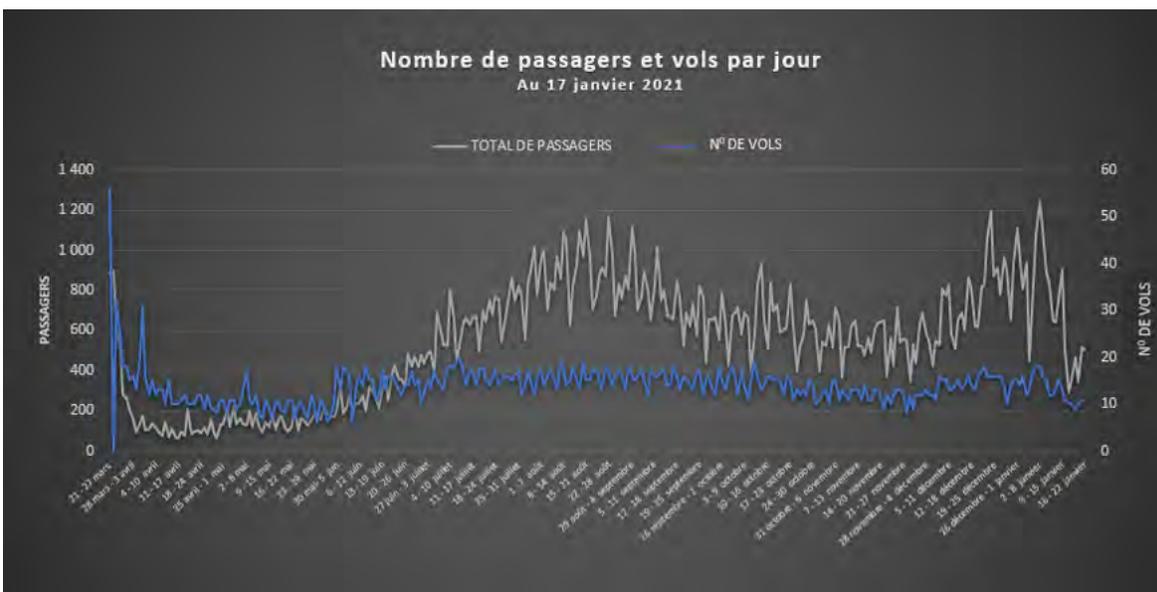
Le service a également participé aux efforts de relance de l'industrie avec la province de l'Ontario et le Conseil international des aéroports – Amérique du Nord. Cette participation consistait à garder à l'esprit l'impact sur les aéroports dans les discussions concernant la pandémie à l'échelle de la province et à aider à l'élaboration et au déploiement des messages cohérents et des mesures de santé et de sécurité dans les aéroports, respectivement.

Les deux kiosques d'information de l'Aéroport ont été visiblement vides depuis le mois de mars. Ils ont été fermés par mesure d'extrême précaution envers nos précieux bénévoles de l'Infoguide. Notre programme de thérapie canine a aussi été mis en pause pour une durée indéterminée. Plusieurs bénévoles souhaitent reprendre leurs fonctions à l'Aéroport, mais les programmes ne seront rétablis que lorsque la pandémie sera officiellement terminée et que le nombre de passagers sera revenu significatif. Nous remercions les deux groupes de bénévoles pour leur patience et leur compréhension.

Il n'est pas surprenant que la pandémie ait provoqué un resserrement économique important qui a eu un impact négatif sur la demande de services aériens et, par extension, sur les finances de l'Administration. On s'attend à ce que cette tendance se maintienne.

YOW a connu une baisse de 87,5 % du nombre de passagers entre mars 2020 et décembre 2020 par rapport à cette même période en 2019. Cette baisse est attribuable aux préoccupations en matière de santé publique largement répandues et accentuées par l'ajout d'avertissements à l'intention des voyageurs et de restrictions imposées par le gouvernement fédéral pour mettre fin à la propagation du virus.

Les transporteurs aériens ont réagi en annulant des liaisons, en licenciant du personnel et en clouant au sol des avions. En 2020, le nombre total de 1,36 million de passagers représentait une baisse de 73,3 % par rapport à 2019; le nombre de passagers de vols domestiques a diminué de 74,2 %, le nombre de passagers de vols transfrontaliers a diminué de 76,2 %, et le nombre de passagers de vols internationaux a diminué de 60,5 %. Les revenus en 2020 se sont élevés à 48,6 millions de dollars, soit une baisse de 64,8 % par rapport à 2019, et tous les secteurs de revenus, à l'exception de la location de terrains et de locaux, ont été fortement touchés par la diminution dévastatrice du nombre de passagers.



L'Administration a enregistré une perte de 19,5 millions de dollars avant la dotation aux amortissements pour 2020, comparativement à un résultat de 36,2 millions de dollars pour l'exercice clos de 2019. Après déduction des amortissements, une perte nette de 51,2 millions de dollars a été enregistrée en 2020, comparativement à un résultat net de 5,1 millions de dollars en 2019. Tout au long de cet événement sans précédent, l'Administration a tiré parti de sa forte capacité de crédit et continue à remplir ses obligations légales et opérationnelles, ainsi que celles au titre du service de la dette.

La prévision et le suivi des finances ont été un exercice d'adaptabilité, compte tenu de la durée et de la gravité de la pandémie en plus de son impact sur notre industrie. Je tiens à remercier l'équipe pour les efforts qu'elle a déployés afin de demeurer à la hauteur de la situation et pour constamment reformuler les chiffres dont nous avons besoin afin que nous puissions prendre des décisions éclairées et responsables en réponse à la COVID-19.

En plus des activités mentionnées, l'équipe de la haute direction a collaboré avec ses homologues des quatre coins du pays, en partageant les meilleures pratiques et en coordonnant les efforts déployés au nom de l'industrie. YOW a été au centre des discussions avec le gouvernement fédéral pour plaider en faveur du soutien du secteur de l'aviation. Ces efforts déployés comprennent également la sollicitation d'un soutien financier pour la station de l'aérogare qui reliera l'aéroport au train léger sur rail dans le cadre de l'Étape 2 du projet global de transport en commun de la Ville.

En tant qu'infrastructure essentielle, l'Aéroport doit rester opérationnel pour soutenir les mouvements d'aéronefs de fret, militaires, médicaux et autres. Ce statut a un coût qui n'est actuellement pas couvert par nos opérations et nos revenus limités. Comme mentionné dans l'aperçu financier, nous utilisons les facilités de crédit dont nous disposons pour gérer nos activités dans le cadre de nos efforts pour atteindre une stabilité financière.

Tous les efforts, initiatives et décisions mentionnés ont été consentis avec l'appui de notre Conseil d'administration. Sous la direction du président Code Cubitt, nous avons été en parfaite complicité avec le Conseil d'administration pour négocier les tours et détours qui ont accompagné cette période sans précédent dans notre histoire. Je tiens à remercier les membres pour leur confiance et leur soutien alors que nous avons répondu à chaque défi. Comme l'a dit Code, nous sommes impatients de nous rencontrer à nouveau en personne lorsque cela sera possible de le faire en toute sécurité. Entre-temps, nous perfectionnerons ensemble nos compétences en matière de vidéoconférence tandis que nous poursuivons notre travail.

L'annonce de vaccins efficaces nous donne une lueur d'espoir pour l'avenir. Nous attendons avec impatience le déploiement d'un programme de vaccination efficient pour accélérer notre retour à la vie normale et la relance éventuelle de l'industrie. Nous continuerons à travailler avec nos partenaires et les parties prenantes pour nous assurer d'être prêts lorsque les restrictions seront levées et que les voyages non essentiels pourront reprendre. Nous serons prêts à accueillir nos collègues et les passagers tout en offrant à tous une expérience de voyage sûre et sécuritaire.



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 2020 :

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 2020 c. Plan d'affaires

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

	RÉELS \$	PRÉVUS \$	ÉCART \$	
Produits	48,6	142,1	(93,5)	La situation sans précédent de la pandémie COVID-19 a entraîné une réduction significative du nombre de passagers [(73,3 %) par rapport à l'année précédente], ce qui a entraîné une baisse significative des revenus dans tous les domaines.
Charges	99,7	135,3	(35,5)	La pandémie COVID-19 a entraîné des réductions importantes dans toutes les lignes de dépenses et les fonctions, y compris l'élimination de 15 % des postes à l'Administration.
Dépenses d'investissement	16,8	48,2	(31,4)	COVID-19 a entraîné l'annulation et la suspension de la plupart des initiatives d'investissement en capital avec la poursuite des projets de base liés à la relocalisation du point de contrôle de sûreté de l'ACSTA et aux programmes d'amélioration des concessions.

Projections financières 2021 - 2025

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2021 \$	2022 \$	2023 \$	2024 \$	2025 \$
Produits	42,1	88,2	105,5	122,6	141,0
Charges	95,1	102,7	105,8	109,8	113,5
Dépenses d'investissement	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0

Bilan des retombées sur la région d'Ottawa

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016 \$	2017 \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$	TOTAL \$
Salaires	22,8	23,8	24,4	24,9	23,7	119,6
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,0	5,1	5,2	5,5	5,5	26,3
Frais d'exploitation	36,0	35,0	38,0	40,0	24,0	173,0
Dépenses en immobilisations	24,0	35,0	37,0	36,3	16,8	149,1
	87,8	98,9	104,6	106,7	70,0	468,0

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

		DOMESTIQUES	%	TRANSFRONTALIERS	%	INTERNATIONAUX	%	TOTAL	%
	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)
PRÉVISION	2021	733 064	(29,0)	132 449	(18,8)	134 487	(20,1)	1 000 000	(26,7)
	2022	1 822 689	148,6	346 768	161,8	330 543	145,8	2 500 000	150,0
	2023	2 257 110	23,8	406 735	17,3	336 155	1,7	3 000 000	20,0
	2024	2 689 512	19,2	443 523	9,0	366 965	9,2	3 500 000	16,7
	2025	3 150 000	17,1	500 000	12,7	375 000	2,2	4 025 000	15,0
	2030	3 650 000	15,9	580 000	16,0	440 000	17,3	4 670 000	16,0

Chiffres clés

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
ACTUEL	1997	3 046 368	6,6	67 867		3 977 000	
	1998	3 110 548	2,1	77 202	13,8	5 301 000	33,3
	1999	3 211 607	3,2	81 808	6,0	5 948 000	12,2
	2000	3 434 345	6,9	78 301	(4,3)	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

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
	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)
PRÉVISION	2021	1 000 000	(26,7)	16 000	(31,6)	—	(100,0)
	2022	2 500 000	150,0	40 000	150,0	5 152 000	100,0
	2023	3 000 000	20,0	48 000	20,0	6 892 000	33,8
	2024	3 500 000	16,7	56 000	16,7	8 593 000	24,7
	2025	4 025 000	15,0	64 400	15,0	10 381 000	20,8

Notes :

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

Loyer total prévu pour 1997-2025 : 235,4 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)

	2016 \$	2017 \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$
Produits	126 806	132 623	138 060	138 062	48 584
Charges avant la dotation aux amortissements	104 028	99 801	99 751	101 838	68 110
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	22 778	32 822	38 309	36 224	(19 526)
Dépenses d'investissement	24 443	35 528	37 027	36 300	16 853
Produits des FAA	49 915	52 244	54 215	53 988	14 649

Vols sans escales par jour

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

Origine et destination
97,0 % du trafic (estimé)



Régie d'entreprise, responsabilité et transparence

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

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption, en 1994, de la *Politique nationale des aéroports* a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour avec la constitution d'un Conseil d'administration (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 2020, 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
Total	14

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 2020.

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE LA MISE EN CANDIDATURE ET ANNÉE DE NOMINATION
	Code Cubitt Président, Conseil d'administration	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	Craig Bater (2) Président, Comité de régie d'entreprise	Avocat Augustine Bater Binks	Ottawa Board of Trade 2012

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE LA MISE EN CANDIDATURE ET ANNÉE DE NOMINATION
	Shane Bennett (3)(5) Vice-président Bennett Insurance Agency Limited	Vice-président Bennett Insurance Agency Limited	Gouvernement de l'Ontario 2019
	Bonnie Boretsky (1)(2)(5) Présidente, Comité spécial sur la documentation du Conseil	Haute dirigeante retraitée	Transports Canada 2019
	Dick Brown (3) Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Haut dirigeant retraité	Tourisme Ottawa 2016
	Mario Cuconato (4)	Partenaire associé Avenai	Ville d'Ottawa 2020
	Scott Eaton (1)(4)	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	Michèle Lafontaine (4) Présidente, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Notaire PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017
	Kevin McGarr (4)(5)	Vice-président exécutif VOTI Detection Principal McGarr Advisory Services	Hors cadre 2019
	Laurel Murray (1) Présidente, Comité de vérification	Présidente Murray Consulting Inc.	Transports Canada 2019
	Carole Presseault (2)(3)	Principale experte-conseil Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014
	Jacques Sauvé (4)(5)	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANISME DE LA MISE EN CANDIDATURE ET ANNÉE DE NOMINATION
	Lisa Stilborn ⁽²⁾	Vice-présidente Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016
	Janice Traversy ⁽¹⁾⁽³⁾	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013

(1) Membre du Comité de vérification

(2) Membre du Comité de régie d'entreprise

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

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

(5) Membre du Comité spécial sur la documentation du Conseil

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2020

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	6 sur 6	9 sur 9
Shane Bennett	6 sur 6	5 sur 6
Bonnie Boretsky	6 sur 6	10 sur 10
Dick Brown	6 sur 6	9 sur 9
Code Cubitt	6 sur 6	25 sur 25
Mario Cuconato ⁽²⁾	2 sur 2	1 sur 1
Scott Eaton	6 sur 6	9 sur 9
Michèle Lafontaine	6 sur 6	8 sur 8
Kevin McGarr	6 sur 6	6 sur 6

MEMBRE DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ
Brendan McGuinty ⁽¹⁾	2 sur 2	3 sur 3
Laurel Murray	6 sur 6	7 sur 7
Carole Presseault	6 sur 6	9 sur 10
Jacques Sauvé	5 sur 6	9 sur 9
Lisa Stilborn	4 sur 6	7 sur 10
Janice Traversy	6 sur 6	12 sur 13

(1) Fin du mandat le 29 avril 2020

(2) Nouveau membre du Conseil depuis le 16 septembre 2020

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 système de primes, les régimes de pension, les avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- approuver l'enveloppe de rémunération à risque conformément au Programme de rémunération à risque approuvé par le Conseil;
- 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 le 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.

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.

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 122 428 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2019) 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 122 428 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2020 :

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

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

Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2020, 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 26 juin 2020 qu'elle les porterait à 28 \$ à compter du 1^{er} octobre 2020. 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.



Rapport de gestion 2020

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 2020. 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 19,5 millions de dollars avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement à un résultat de 36,2 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. En 2020, l'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 31,7 millions de dollars, comparativement à 31,1 millions de dollars en 2019, tenant 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 2020 avec résultat net (perte) de 51,2 millions de dollars, comparativement à un résultat net de 5,1 millions de dollars en 2019.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trois exercices clos le 31 décembre 2020 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2020 \$	2019 \$	2018 \$
Produits	48,6	138,1	138,1
Charges	68,1	101,9	99,8
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	(19,5)	36,2	38,3
Dotation aux amortissements	31,7	31,1	31,3
Résultat net (perte)	(51,2)	5,1	7,0

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2020 \$	2019 \$	2018 \$
Total des actifs	478,8	510,7	500,4
Dette à long terme, montant brut	409,9	418,7	423,3

La pandémie mondiale de la COVID-19 et la contraction économique qui en a résulté ont eu un impact négatif sur la demande de services aériens, et on s'attend à ce que cette tendance se poursuive. L'Aéroport international d'Ottawa (l'Aéroport) a connu une baisse de 87,5 % du nombre de passagers entre mars 2020 et décembre 2020 par rapport à cette même période en 2019. Cette baisse est attribuable aux préoccupations répandues en matière de santé publique, accentuées par les avertissements et les restrictions imposées par les gouvernements aux voyageurs, conjugués à une contraction économique émergente. Par conséquent, les transporteurs aériens ont réagi en annulant des liaisons, en effectuant des mises à pied du personnel et en clouant des aéronefs au sol. Les avis divergent quant au rythme de la reprise du transport aérien, mais 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 de nombreuses sources de l'industrie prévoient que le transport aérien de voyageurs pourrait ne pas revenir aux niveaux pré-pandémiques avant au moins trois à cinq ans. Cette activité réduite a un impact négatif considérable sur les activités et les résultats d'exploitation de l'Administration, notamment sur les revenus aéronautiques et commerciaux, et sur les frais d'amélioration aéroportuaire. La pandémie aura également un impact sur le coût du capital à l'avenir, qui pourrait résulter de la perturbation des marchés du crédit et des mesures de notation négative.

L'Administration et le Conseil des aéroports du Canada dialoguent activement avec les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux pour discuter des risques pour le secteur et du soutien financier à lui accorder. Ce qui suit énumère les programmes de soutien du gouvernement fédéral liés à la pandémie de la COVID-19 auxquels l'Administration a participé, et qui contribueront à réduire les coûts, à préserver les liquidités et à mobiliser les parties prenantes :

1. Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) : Le 27 mars 2020, le gouvernement du Canada (GC) a annoncé le programme de la SSUC qui fournit une subvention salariale de 75 % (jusqu'à un maximum de 847 \$ par semaine par employé) aux employeurs admissibles pour la période allant du 15 mars 2020 au 19 décembre 2020. Le programme a été prolongé jusqu'en juin 2021. Pour 2020, l'Administration s'est qualifiée conformément aux exigences du programme, ce qui a donné lieu à des bénéfices de 6,6 millions de dollars.
2. Exonération du loyer foncier : Le 31 mars 2020, le GC a annoncé sa décision de renoncer aux paiements des baux fonciers pour la période du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020, afin d'aider le secteur du transport aérien face à la pandémie de la COVID-19. Le 30 novembre 2020, le GC a annoncé que l'Administration serait également dispensée de payer un loyer foncier pour toute l'année civile 2021. Pour 2020, l'Administration a économisé 2,2 millions de dollars en loyer foncier qui aurait été autrement payable en vertu des exigences de son bail foncier avec le GC.
3. Programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC) : Le programme AUCLC permet aux locataires commerciaux admissibles de bénéficier de ce programme et exige que l'Administration renonce à une partie des loyers à recevoir de ces locataires. La partie du loyer renoncé par l'Administration aux locataires admissibles s'élevait à 0,1 million de dollars.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2020, l'Aéroport a connu une baisse de 73,3 % du nombre de passagers par rapport à 2019 et 2018.

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

	2020	2019	2018	VARIATION EN % – 2020 CONTRE	
				2019	2018
Vols domestiques	1 032 037	3 993 553	4 002 209	(74,2)	(74,2)
Vols transfrontaliers	163 093	686 297	720 770	(76,2)	(77,4)
Vols internationaux	168 382	426 637	387 822	(60,5)	(56,6)
Total	1 363 512	5 106 487	5 110 801	(73,3)	(73,3)

Le nombre de passagers domestiques a diminué de 74,2 % par rapport à l'année précédente. Malgré une croissance favorable du nombre de passagers en janvier et février 2020, le nombre de passagers a diminué de 86,6 % en comparaison annuelle entre la mi-mars et décembre 2020 en raison de la pandémie COVID-19. Depuis la mi-mars, les lignes aériennes du Canada ont considérablement réduit leurs services aériens suite à une demande générée par les restrictions gouvernementales sur les voyages, les préoccupations en matière de santé publique et le ralentissement économique qui en découle.

Le nombre de passagers sur les vols transfrontaliers a diminué de 76,2 % en 2020 par rapport à 2019. Après avoir connu une certaine érosion des flux de passagers d'une année à l'autre au début de 2020, la pandémie et les restrictions frontalières entre le Canada et les États-Unis qui en ont résulté ont entraîné l'inévitable suspension de tous les services sans escale vers les États-Unis. Seuls les quatre plus grands aéroports du Canada (Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary) ont conservé l'accès aux États-Unis.

Le nombre de passagers sur les vols internationaux a enregistré une baisse de 60,5 % par rapport à la période correspondante de 2019. Malgré un départ en force d'un grand nombre de vols offerts vers les destinations soleil du Mexique et des Caraïbes par Air Canada, Sunwing et Air Transat, ces gains ont été rapidement érodés par les perturbations causées par la pandémie de la COVID-19 et le retrait de tout service international à partir du mois d'avril 2020.

Le tableau suivant compare le nombre de passagers par secteur pour chaque trimestre de 2020 par rapport aux trimestres correspondants de 2019 :

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	Baisse de 14,9 %	Baisse de 24,4 %	Baisse de 11,1 %
T2	Baisse de 96,6 %	Baisse de 99,4 %	Baisse de 100,0 %
T3	Baisse de 86,9 %	Baisse de 100,0 %	Baisse de 100,0 %
T4	Baisse de 88,2 %	Baisse de 100,0 %	Baisse de 100,0 %
Total	Baisse de 74,2 %	Baisse de 76,2 %	Baisse de 60,5 %

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

	2020	2019	VARIATION EN %
T1	1 068 243	1 271 207	(16,0)
T2	36 359	1 296 994	(97,2)
T3	143 953	1 317 719	(89,1)
T4	114 957	1 220 567	(90,6)
Total	1 363 512	5 106 487	(73,3)

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 2020, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 67,5 % par rapport à 2019.

Par comparaison à l'exercice précédent, le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a diminué de 67,5 %, celui des vols transfrontaliers a diminué de 72,9 %, tandis que celui des vols internationaux a diminué de 58,7 %. Les variations par secteur reflètent les changements dans le nombre de passagers tels qu'expliqué ci-dessus.

Produits

Le total des produits a subi une baisse de 89,5 millions de dollars, passant de 138,1 millions de dollars en 2019 à 48,6 millions de dollars en 2020.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2020	2019	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Frais d'améliorations aéroportuaires	14 649	53 988	(39 339)	(72,9)
Redevances générales d'aérogare	9 440	28 003	(18 563)	(66,3)
Redevances d'atterrissage	5 216	13 351	(8 135)	(60,9)
Concessions	5 191	15 586	(10 395)	(66,7)
Stationnement	4 481	15 980	(11 499)	(72,0)
Location de terrains et de locaux	6 583	6 616	(33)	(0,5)
Autres produits	3 024	4 538	(1 514)	(33,4)
	48 584	138 062	(89 478)	(64,8)

Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) se sont élevés à 14,6 millions de dollars en 2020, ce qui représente une baisse de 72,9 % par rapport à ceux de 2019. Cette baisse est attribuable à une diminution de 73,3 % du nombre de passagers par rapport à l'année précédente en raison de la pandémie COVID-19. Cette diminution est partiellement compensée par les produits générés par une augmentation des FAA de 23 à 28 dollars par passager embarqué qui a pris effet le 1^{er} octobre 2020. Les passagers en correspondance à Ottawa sont exemptés des FAA. En vertu d'un accord avec les transporteurs aériens, les FAA sont prélevés par les transporteurs aériens dans le prix d'un billet et versés à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 7 % par les transporteurs aériens (6 % en 2019), le premier jour du mois suivant le mois de l'embarquement des passagers. Le règlement final fondé sur le nombre réel d'embarquements des passagers se fait à la fin du mois suivant le mois de l'embarquement.

Les produits aéronautiques totaux, comprenant les redevances d'aérogare, d'atterrissage, des passerelles d'embarquement, et les droits liés aux services de sûreté facturés aux transporteurs, ont atteint 14,7 millions de dollars en 2020, soit une baisse de 64,6 % par rapport à ceux de 2019. La diminution d'un exercice à l'autre de 67,5 % du nombre de sièges à l'atterrissage en 2020 est partiellement compensée par l'impact de l'augmentation de 3 % des redevances aéronautiques qui a pris effet le 1^{er} février 2020.

En 2020, les produits tirés des concessions se sont établis à 5,2 millions de dollars, soit une baisse de 66,7 % par rapport à 2019. Ce recul est attribuable à l'impact de la pandémie COVID-19 et à la diminution du nombre de passagers, comme décrit ci-dessus, ainsi qu'à la diminution connexe des dépenses consacrées à la restauration, au commerce de détail et aux services de transport au sol.

Les produits tirés des stationnements se sont chiffrés à 4,5 millions de dollars en 2020, soit une baisse par rapport à 2019 de 11,5 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 72 % en comparaison à l'année précédente. Cela correspond en grande partie au recul de 73,3 % du nombre de passagers en 2020.

Les autres produits ont connu une baisse de 1,5 million de dollars par rapport à 2019. La diminution des recouvrements de services publics auprès des locataires et du stationnement des employés, et la baisse des intérêts sur les soldes de trésorerie réduits sont les principaux facteurs qui ont contribué au recul par rapport à l'année précédente.

Charges

Les charges totales avant la dotation aux amortissements ont diminué de 33,1 % et se sont chiffrées à 68,1 millions de dollars en 2020, comparativement à 101,8 millions de dollars en 2019.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2020	2019	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Intérêts	20 189	20 531	(342)	(1,7)
Loyer foncier	439	10 530	(10 091)	(95,8)
Matériaux, fournitures et services	24 596	40 429	(15 833)	(39,2)
Salaires et avantages sociaux	17 384	24 873	(7 489)	(30,1)
Paielements tenant lieu de taxes municipales	5 502	5 475	27	0,5
	68 110	101 838	(33 728)	(33,1)

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. La charge d'intérêt a diminué de 0,3 million de dollars en 2020. Le coût moins élevé du service de la dette est directement attribuable à la diminution de la dette à long terme par rapport à l'exercice antérieur grâce aux versements semestriels en capital aux dates prévues sur les obligations-recettes décroissantes de série B et série E.

Le montant qui figure comme dépense de loyer foncier est estimé sur la base de la formule de loyer prescrite, comme indiqué ci-dessous. Le 31 mars 2020, le GC a annoncé sa décision de renoncer aux paiements des baux fonciers pour la période du 1^{er} 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 aux loyers fonciers a permis d'économiser une somme de 2,2 millions de dollars qui aurait autrement été payable en 2020, selon l'application des taux prescrits pour l'ensemble de l'exercice.

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 :

PRODUITS BRUTS	LOYER FONCIER PAYABLE %	LOYER FONCIER MAXIMAL CUMULÉ \$
Sur la première tranche de 5 millions de dollars des produits	0,0	0
Sur la tranche de 5 millions de dollars suivante	1,0	50 000
Sur la tranche de 15 millions de dollars suivante	5,0	800 000
Sur la tranche de 75 millions de dollars suivante	8,0	6 800 000

PRODUITS BRUTS	LOYER FONCIER PAYABLE %	LOYER FONCIER MAXIMAL CUMULÉ \$
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 :

2021	Zéro
2022	5,2 millions de dollars
2023	6,9 millions de dollars
2024	8,6 millions de dollars
2025	10,4 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services a diminué de 15,8 millions de dollars pour atteindre 24,6 millions de dollars en 2020. Les coûts associés à la saison hivernale 2020 ont diminué de 1,5 million de dollars par rapport à l'année précédente, car il y a eu moins de chutes de neige et de conditions météorologiques complexes, ce qui a nécessité moins de dépenses pour l'entretien de l'aérodrome, notamment pour le carburant, les produits chimiques pour dégivrer les pistes et les aires de trafic, les matériaux et les réparations. Les honoraires contractuels et professionnels ont diminué de 7,0 millions de dollars, suite à la suspension de toutes les dépenses non essentielles, le tout combiné avec des dépenses réduites de façon considérable liées à l'exploitation de l'aérogare et aux fournisseurs de services pour concorder avec la baisse significative du nombre de passagers. La réduction des dépenses liées aux services publics et aux réparations, ainsi que celle des frais de manutention des FAA versés aux transporteurs aériens qui ont entraîné une diminution des recettes des FAA, ont également contribué à la baisse des charges en 2020.

En 2020, le coût des salaires et des avantages sociaux a diminué de 7,5 millions de dollars par rapport à 2019, dont 6,2 millions de dollars provenant de SSUC, un programme mis sur pied par le gouvernement fédéral en raison de la pandémie. De plus, l'Administration a réduit le coût des salaires et des avantages sociaux des postes de l'Administration de 15 % dans le cadre de l'effort d'harmonisation des effectifs compte tenu de l'impact négatif important de la pandémie COVID-19.

Les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) ont augmenté de 0,5 % 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 % par rapport au montant de l'année précédente. Les 5,5 millions de dollars versés pour 2020 reflètent ce calcul prescrit. Les PERI diminueront en 2021 de 3,9 millions de dollars ou 73,3 % par rapport au montant de 2020, selon ce calcul prescrit.

La dotation aux amortissements tient compte de la répartition des coûts sur la durée d'utilité des actifs et des investissements dans les immobilisations corporelles. En 2020, la dotation aux amortissements de 31,7 millions de dollars représentait une hausse de 0,6 million de dollars par rapport à 2019. L'amortissement progressif se rapportant aux projets d'immobilisation réalisés en 2019 et 2020, comprennent l'amélioration de l'aire d'enregistrement aux départs, la relocalisation du point de contrôle de sûreté de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), la reconstruction et la remise à neuf des aires de trafic et des voies de circulation, la principale flotte de véhicules et les initiatives en matière de technologie de l'information. Les montants liés à l'aliénation de certains actifs d'infrastructure associés au projet de relocalisation de l'ACSTA, et qui ont été radiés avant d'être entièrement amortis, contribuent à l'augmentation de l'amortissement en 2020.

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)	2019 \$				2020 \$			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.
Produits	35,4	34,3	34,5	33,9	31,7	6,6	3,9	6,4
Charges	26,8	24,8	23,1	27,2	23,3	17,2	13,3	14,3
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	8,6	9,5	11,4	6,7	8,4	(10,6)	(9,4)	(7,9)
Dotation aux amortissements	7,5	7,6	7,7	8,3	7,7	7,5	8,8	7,7
Résultat net (perte)	1,1	1,9	3,7	(1,6)	0,7	(18,1)	(18,2)	(15,6)

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 de la pandémie COVID-19 sans précédent, l'Administration a pris des mesures immédiates dès le début de la pandémie pour réduire les dépenses d'investissement prévues de 31,4 millions de dollars afin de se concentrer sur un nombre limité de projets essentiels. Au cours de l'année, l'Administration a investi 16,8 millions de dollars dans des projets de base, notamment la relocalisation du point de contrôle de sûreté de l'ACSTA à 7,2 millions de dollars, l'aire centrale de base pour les concessions à 2,1 millions de dollars, les ajouts majeurs à la flotte à 2,0 millions de dollars, la phase 2 du train léger sur rail – infrastructure de la gare à 0,9 million de dollars, et les améliorations et mises à niveau de l'aérogare principale à 4,6 millions de dollars.

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	2021	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE
Dette à long terme ¹	409 914	13 116	14 023	14 988	16 014	17 107	334 666
Engagements à long-terme liés à l'exploitation	18 013	10 498	4 553	2 089	581	292	

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

	TOTAL	2021	2022	2023	2024	2025	PAR LA SUITE
Engagements liés au capital	46 862	15 000	15 000	15 000	1 862		
Total des obligations contractuelles	474 789	38 614	33 576	32 077	18 457	17 399	334 666

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

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

L'Administration maintient l'accès à des facilités de crédit consenties (facilités de crédit) d'un montant global de 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 visés :

TYPE DE FACILITÉ	31 DÉCEMBRE 2020 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 DÉCEMBRE 2019 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable – 364 jours	40,0	40,0	13 octobre 2021	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 millions \$ US)	14,0	14,0	13 octobre 2021	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	6,0	6,0	13 octobre 2021	Lettre de crédit et garantie
Renouvelable – 3 ans	40,0	—	4 juin 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable – 5 ans	40,0	80,0	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	140,0	140,0		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 11,0 millions de dollars en 2020 pour atteindre 10,7 millions de dollars au 31 décembre 2020.

L'Administration émet des obligations-recettes (communément appelées « obligations ») aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les crédits bancaires et les obligations-recettes. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de maintenir auprès du fiduciaire (le « fiduciaire »), un fonds pour le service de la dette (le « fonds de réserve pour le service de la dette ») correspondant à six mois de service de la dette, sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2020, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour le service de la dette sur les obligations-recettes décroissantes de série B affichaient un solde de 6,9 millions de dollars.

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 a été tirée des facilités de crédit. À partir du 2 février 2021, la valeur attribuée à la lettre de crédit a été augmentée de 5,9 millions de dollars à 9,5 millions de dollars afin de respecter la conformité quant aux obligations actuelles et futures du service de la dette.

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 2020, une tranche de 12,1 millions de dollars des crédits bancaires de l'Administration avait été allouée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Au 31 décembre 2020, en raison de l'incidence de la pandémie COVID-19 sur les résultats financiers pour 2020, l'Administration n'était pas conforme au ratio de couverture du service de la dette, cependant, l'Administration continue de respecter le ratio de couverture du service du montant brut de la dette. Conformément aux documents d'entreprise de l'Administration, celle-ci a le pouvoir absolu d'augmenter ses taux et ses charges en fonction des besoins pour respecter ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de prendre toutes les mesures légales pour réviser son barème de taux et de frais nécessaires pour atteindre les ratios, et a déjà pris des mesures pour augmenter les taux en 2020 et 2021. Nonobstant la non-conformité temporaire du ratio de couverture du service de la dette, l'Administration continue à respecter ses obligations en matière de service de la dette. À l'exception des points évoqués ci-dessus, l'Administration respecte toutes les autres dispositions de ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale relatives aux fonds de réserve, aux flux de fonds et aux exigences des conventions de taux.

En 2020, S&P Global et Moody's ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration en ce qui concerne les cotes de crédit pour ses obligations aux termes de l'acte de fiducie globale qui sont respectivement A+ et Aa3. Le 28 janvier 2021, S&P Global a émis une action de notation qui repose sur des événements pour l'Administration et plusieurs autres grandes administrations aéroportuaires au Canada. Le résultat de leur dernier examen et les attentes de l'industrie du transport aérien et de l'analyse financière connexe au cours des douze à vingt-quatre prochains mois ont amené S&P Global à abaisser la notation de l'Administration de A+ à A. Cela ne devrait pas avoir d'impact important sur l'Administration.

BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les comptes débiteurs ont diminué de 4,9 millions de dollars pour atteindre 5,2 millions de dollars au 31 décembre 2020, les soldes ayant été affectés par la baisse des recettes en raison de la pandémie. L'Administration continue de surveiller les balances commerciales et les autres soldes recevables pendant la pandémie COVID-19 et a pris des dispositions nécessaires pour les créances douteuses qu'elle ajustera quand les conditions le justifieront. Cette baisse a été compensée par les 2,2 millions de dollars de paiements anticipés au GC effectués avant son annonce de mars 2020 des mesures d'allègement du loyer foncier en raison de la COVID-19. L'Administration s'attend à ce que ces montants soient remboursés au début de 2021.

Les créiteurs et charges à payer ont diminué de 1,8 million de dollars pour se chiffrer à 14,3 millions de dollars au 31 décembre 2020. Cette diminution reflète la réduction des dettes liées aux programmes de commerce et d'investissement en raison de la baisse des niveaux de dépenses tant pour les dépenses d'exploitation que pour les dépenses d'investissement en 2020.

RISQUES ET INCERTITUDES

La pandémie COVID-19

Compte tenu de l'évolution rapide de la situation avec la pandémie COVID-19 et de la contraction économique qui se dessine, 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 rétablissement 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 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 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 prévient que la reprise prendra des années et qu'un certain nombre de facteurs, notamment les différents rythmes de reprise entre les voyageurs d'affaires et les touristes, la liberté de choix du mode de transport par les voyageurs, l'impact environnemental associé et le rythme de la reprise économique, peuvent présenter des risques pour la reprise des vols à leur niveau d'activité antérieur ainsi que pour toutes les destinations précédentes. Le niveau élevé d'activité des passagers au départ et à destination (96,9 % en 2020 et 93,2 % en 2019) continue d'être un moteur et un indicateur important de la vigueur du marché d'Ottawa, alors 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 2020

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

Ottawa (Ontario) Canada
24 février 2021



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

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

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 2020, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2020, 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 24 février 2021

État de la situation financière (en milliers de dollars)

Au 31 décembre

	2020 \$	2019 \$
ACTIF		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	10 647	21 677
Créances et autres débiteurs (note 11)	5 209	10 124
Fournitures renouvelables	3 511	3 362
Charges payées d'avance et acomptes	951	1 772
Total des actifs courants	20 318	36 935
Fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 a))	6 867	6 746
Créances au titre de contrats de location-financement (note 12)	11 612	11 575
Immobilisations corporelles, montant net (note 3 et 13)	434 738	449 583
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net (note 9)	—	581
Autres actifs (note 4)	5 226	5 289
	478 761	510 709
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passifs courants		
Dette bancaire (note 5)	30 000	—
Créditeurs et charges à payer (note 9)	14 315	16 161
Partie courante de la dette à long terme (note 7)	13 116	8 753
Total des passifs courants	57 431	24 914
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	9 337	11 085
Dette à long terme (note 7)	394 450	407 427
Total du passif	461 218	443 426
Engagements et éventualités (note 16)		
Capitaux propres		

	2020 \$	2019 \$
Résultats non distribués	27 945	79 109
Cumul des autres éléments du résultat global	(10 402)	(11 826)
Total des capitaux propres	17 543	67 283
	478 761	510 709

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

	2020 \$	2019 \$
PRODUITS		
Frais d'amélioration aéroportuaire (<i>note 8</i>)	14 649	53 988
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	9 440	28 003
Redevances d'atterrissage	5 216	13 351
Concessions	5 191	15 586
Stationnement	4 481	15 980
Locations de terrains et de locaux (<i>note 12</i>)	6 583	6 616
Autres produits	3 024	4 538
	48 584	138 062
CHARGES		
Charges d'intérêts (<i>note 7 b</i>)	20 189	20 531
Loyer foncier (<i>note 12</i>)	439	10 530
Matériaux, fournitures et services	24 596	40 429

	2020 \$	2019 \$
Salaires et avantages (note 9 et 13)	17 384	24 873
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 502	5 475
	68 110	101 838
Résultat avant la dotation aux amortissements	(19 526)	36 224
Dotation aux amortissements	31 638	31 159
Résultat net de l'exercice	(51 164)	5 065
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	1 424	(1 494)
Total du résultat global	(49 740)	3 571

Voir les notes ci-jointes.

État des variations des capitaux propres (en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 décembre

	2020 \$	2019 \$
Résultats non distribués au début de l'exercice	79 109	62 408
Résultat net de l'exercice	(51 164)	5 065
Incidence de la transition à IFRS 16 (note 2)	—	11 636
Résultats non distribués à la fin de l'exercice	27 945	79 109
Cumul des autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront jamais reclassés en résultat net		
Solde au début de l'exercice	(11 826)	(10 332)
Résultat à la réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	1 424	(1 494)
Solde à la fin de l'exercice	(10 402)	(11 826)
Total des capitaux propres	17 543	67 283

Voir les notes ci-jointes.

Tableau des flux de trésorerie (en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 décembre

	2020 \$	2019 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	(51 164)	5 065
Ajouter (déduire) les éléments hors trésorerie		
Dotation aux amortissements	31 638	31 159
Amortissement des frais de financement différés	139	224
Charges d'intérêts	20 189	20 531
Diminution (augmentation) des autres actifs	63	(39)
Augmentation (diminution) du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	257	(111)
	1 122	56 829

	2020 \$	2019 \$
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 14)	2 456	(5 578)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	3 578	51 251
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 3)	(16 853)	(36 300)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	60	162
Paiements de loyers reçus au titre de contrats de location-financement	504	497
Variation des créiteurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	391	11
Intérêts reçus	267	673
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(15 631)	(34 957)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation de la dette bancaire	30 000	—
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 a))	(121)	(141)
Intérêts payés	(20 103)	(20 332)
Remboursement sur la dette à long terme	(8 753)	(4 643)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 023	(25 116)
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(11 030)	(8 822)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	21 677	30 499
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	10 647	21 677

Voir les notes ci-jointes.



Notes des états financiers

31 décembre 2020

(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^{er} janvier 1995 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* le 17 janvier 2014. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- a) Assurer la gestion, l'exploitation et l'expansion de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Aéroport »), dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada (Transports Canada – voir la note 12), et de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont la responsabilité pourrait éventuellement incomber à l'Administration, et ce, d'une manière sécuritaire, efficace, rentable et viable, en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en offrant un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) Entreprendre et promouvoir l'aménagement des terrains de l'Aéroport dont l'Administration est responsable à 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 24 février 2021. 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 et sont présentées 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. Au cours des exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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

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

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

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

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

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont inscrits à l'actif durant la phase de construction des actifs qualifiés, c'est-à-dire les actifs qui exigent une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisés. Le taux de capitalisation correspond au coût moyen pondéré du capital des emprunts en cours de la période, à l'exclusion des emprunts contractés précisément dans le but d'obtenir un actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont inclus dans les charges d'intérêts sur une base brute à l'état du résultat net et du résultat global de la période où ils sont engagés. Comme il a été mentionné précédemment, aucun coût d'emprunt n'a été inscrit à l'actif au cours des exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019.

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, 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 »), au moyen de l'approche rétrospective modifiée.

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.

Cette méthode est appliquée aux contrats conclus ou modifiés à compter du 1^{er} janvier 2019.

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 *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 compagnies aériennes du nombre de passagers. Un rapprochement annuel est effectué par l'Administration de concert avec les compagnies 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, 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.

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 depuis le 1^{er} janvier 2019 (en réduction des produits locatifs avant 2019).

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 du régime de retraite connexe.

La charge de retraite liée au régime à prestations définies comprend le coût des services rendus au cours de l'exercice et le coût financier net des obligations découlant du régime de retraite, déduction faite des actifs du régime, calculé au moyen du taux d'intérêt du marché s'appliquant à des titres d'emprunt de sociétés assortis d'une notation élevée, comme il a été déterminé pour la date de clôture de l'exercice précédent. 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

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018, en raison de l'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.

Hierarchie 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.

Païement 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 autorités 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 appelée « cumul des autres éléments du résultat global ».

Changements de méthodes comptables

Nous nous tenons au fait des nouvelles normes et modifications aux normes existantes qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). À l'exception des modifications présentées ci-après, l'Administration a appliqué les méthodes comptables de manière uniforme à toutes les périodes présentées dans les états financiers.

Durant l'exercice considéré, l'Administration a appliqué les modifications aux IFRS et les interprétations suivantes publiées par l'IASB. Leur adoption n'a eu aucune incidence significative sur les informations présentées ou les montants comptabilisés dans les présents états financiers.

Modifications d'IAS 1, *Présentation des états financiers* (« IAS 1 »), et d'IAS 8, *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs*

La modification de ces normes vise à uniformiser la définition du terme « significatif » dans l'ensemble des normes comptables, à préciser l'explication de la définition de ce terme et à intégrer des indications relatives aux informations significatives à IAS 1. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020.

Allégements de loyer liés à la COVID-19 (modifications d'IFRS 16)

La modification s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juin 2020. Cette modification intègre à IFRS 16 une mesure de simplification pour la comptabilisation par les preneurs des allégements de loyer accordés en conséquence directe de la COVID-19. La mesure de simplification permet au preneur de choisir d'être dispensé d'apprécier si un allégement de loyer lié à la COVID-19 constitue une « modification de contrat de location ». Le preneur qui exerce ce choix doit comptabiliser tout changement apporté aux paiements de loyers en raison de l'allégement de loyer lié à la COVID-19 comme il le ferait si ce changement n'était pas une modification de contrat de location.

La mesure de simplification s'applique uniquement aux allégements de loyer accordés en conséquence directe de la COVID-19, et seulement si toutes les conditions suivantes sont réunies :

- a) le changement apporté aux paiements de loyers a pour résultat que la contrepartie révisée du contrat de location est pour l'essentiel identique, sinon inférieure, à la contrepartie du contrat de location immédiatement avant ce changement;
- b) s'il y a réduction des paiements de loyers, celle-ci ne porte que sur les paiements originellement exigibles le 30 juin 2021 ou avant cette date (par exemple, un allégement de loyer répond à cette condition s'il donne lieu à des paiements de loyers réduits jusqu'au 30 juin 2021 et accrus au-delà du 30 juin 2021);
- c) aucun changement de fond n'est apporté aux autres termes et conditions du contrat de location.

L'Administration a adopté *Allégements de loyer liés à la COVID-19* (modifications d'IFRS 16), publiées le 1^{er} juin 2020.

L'Administration a appliqué les modifications de façon rétrospective. Les modifications n'ont eu aucune incidence sur les résultats non distribués au 1^{er} janvier 2020.

Changements de méthodes comptables à venir

L'IASB a publié de nouvelles modifications aux normes existantes. L'Administration a examiné ces modifications et a conclu qu'il s'agit de modifications mineures qui ne seront pas appliquées de façon anticipée. En outre, la direction a déterminé qu'aucune de ces modifications n'aura d'incidence importante sur les méthodes comptables de l'Administration ni d'incidence sur les périodes futures.

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
2019	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
VALEUR BRUTE							
Au 1 ^{er} janvier 2019	502 123	118 765	50 198	35 418	11 088	14 367	731 959
Entrées	—	—	645	1 428	—	34 227	36 300
Transfert	13 827	5 568	5 438	—	96	(24 929)	—
Sorties	(1 278)	(39)	(1 346)	(1 985)	—	—	(4 648)
Au 31 décembre 2019	514 672	124 294	54 935	34 861	11 184	23 665	763 611
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
Au 1 ^{er} janvier 2019	194 829	38 436	30 898	15 367	7 825	—	287 355
Dotation aux amortissements	19 448	4 344	4 682	2 231	454	—	31 159
Sorties	(1 278)	(39)	(1 346)	(1 823)	—	—	(4 486)
Au 31 décembre 2019	212 999	42 741	34 234	15 775	8 279	—	314 028
VALEUR NETTE COMPTABLE							
Au 31 décembre 2019	301 673	81 553	20 701	19 086	2 905	23 665	449 583

	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT	VÉHICULES	AMÉLIORATION DES TERRAINS	CONSTRUCTION EN COURS	TOTAL
2020	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
VALEUR BRUTE							
Au 1 ^{er} 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	20 389	367	1 678	1 309	99	(23 842)	—
Sorties	(2 323)	—	(132)	(725)	—	—	(3 180)
Au 31 décembre 2020	532 738	124 661	56 583	37 783	11 283	14 236	777 284
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
Au 1 ^{er} 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

2020	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
Sorties	(2 323)	—	(132)	(665)	—	—	(3 120)
Au 31 décembre 2020	230 933	47 177	38 428	17 275	8 733	—	342 546
VALEUR NETTE COMPTABLE							
Au 31 décembre 2020	301 805	77 484	18 155	20 508	2 550	14 236	434 738

4. AUTRES ACTIFS

	2020 \$	2019 \$
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	2 296	2 359
	5 226	5 289

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 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50 % des fonds requis pour son acquisition. En retour, la Ville a convenu d'établir des restrictions quant à l'utilisation des terrains afin de s'assurer que leur utilisation éventuelle soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50 % du produit net futur provenant de la vente, du transfert, de la location ou de tout acte de transport des terrains, le cas échéant.

Améliorations locatives et incitatifs à la location

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un bail à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la prise à bail, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. 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 depuis le 1^{er} janvier 2019 (en réduction des produits locatifs tirés de terrains et de locaux avant 2019).

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration a accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 140,0 millions de dollars (140,0 millions de dollars en 2019) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2020 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2021. 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	2020 (EN MILLIONS \$)	2019 (EN MILLIONS \$)
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2021	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Fonds de prévoyance en dollars américains (10 millions \$ US)	13 octobre 2021	Couverture de taux d'intérêt	14	14
Lettre de crédit	13 octobre 2021	Lettre de crédit et lettre de garantie	6	6
Renouvelable – 3 ans	4 juin 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	—
Renouvelable – 5 ans	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	80
			140	140

Au 31 décembre 2020, la dette bancaire aux termes de ces facilités portait intérêt à un taux moyen de 0,49 % (néant au 31 décembre 2019).

Au 31 décembre 2020, 12,1 millions de dollars (16,3 millions de dollars en 2019) 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 a été prélevée aux termes des facilités de crédit. La valeur de la lettre de crédit est passée de 5,9 millions de dollars à 9,5 millions de dollars afin de satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations actuelles et futures au titre du service de la dette liées aux obligations-recettes décroissantes de série E.

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

	2020 \$	2019 \$
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	113 494	118 667
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	296 420	300 000
	409 914	418 667
Moins : frais de financement différés	2 348	2 487
	407 566	416 180
Moins : partie courante	13 116	8 753
Dettes à long terme	394 450	407 427

a) Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes (collectivement, les « recettes ») 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.

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 et de 0,42 % pour les obligations-recettes décroissantes de série E. 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.

Au 31 décembre 2020, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ses résultats financiers pour 2020, l'Administration ne respectait pas le ratio de couverture du service de la dette; toutefois, l'Administration continue de respecter le ratio de couverture du service du montant brut de la dette. De plus, en ce qui concerne le fonds de réserve pour le service de la dette lié aux obligations-recettes décroissantes de série E, l'Administration a augmenté sa lettre de crédit non consentie le 2 février 2021, pour la porter à 9,5 millions de dollars, afin de se conformer de nouveau aux obligations actuelles et futures au titre du service de la dette. Sauf en ce qui concerne les éléments mentionnés précédemment, l'Administration respecte toutes 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.

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, 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 2020, le solde de la trésorerie et des placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour le service de la dette aux fins des obligations-recettes décroissantes de série B était de 6,9 millions de dollars (6,7 millions de dollars en 2019). 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 2020, 12,1 millions de dollars (16,3 millions de dollars en 2019) 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

	2020 \$	2019 \$
Intérêts sur les obligations	19 942	20 287
Autres charges d'intérêts et frais de financement différés	247	244
	20 189	20 531

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

	\$
2021	13 116
2022	14 023
2023	14 988
2024	16 014
2025	17 107
Par la suite	334 666
	409 914

d) Frais de financement différés

	2020 \$	2019 \$
Frais de financement différés	4 751	4 751
Moins l'amortissement cumulé	2 403	2 264
	2 348	2 487

8. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les compagnies aériennes, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs de 7 % (6 % en 2019) imputés par les compagnies aériennes, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies 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, et les frais administratifs versés aux compagnies aériennes ont totalisé 1,0 million de dollars (3,2 millions de dollars en 2019).

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

	2020 \$	2019 \$
Produits gagnés	14 649	53 988
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(1 026)	(3 239)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	13 623	50 749
Achats d'immobilisations admissibles	(16 686)	(35 123)
Charges d'intérêts admissibles	(21 853)	(21 993)
Autres charges admissibles	(272)	(309)
	(38 811)	(57 425)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(25 188)	(6 676)

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

	2020 \$	2019 \$
Produits gagnés	710 904	696 256
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(42 801)	(41 775)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	668 103	654 481
Achats d'immobilisations admissibles	(736 110)	(719 424)
Charges d'intérêts admissibles	(402 837)	(380 984)
Autres charges admissibles	(1 707)	(1 436)
	(1 140 654)	(1 101 844)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(472 551)	(447 363)

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 :

	2020 \$	2019 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite, montant net	—	581
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	9 337	11 085

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.

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2019 et déposée en juin 2020, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 5 528 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,00 % (surplus de 3 503 \$ en 2018 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 2019, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 2 438 \$ (4 893 \$ en 2018), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2020, l'Administration a versé des paiements additionnels de solvabilité totalisant 488 \$ (979 \$ en 2019) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2020 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2021. 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 2021 seront de 488 \$ (488 \$ en 2020). De plus, l'Administration prévoit verser un montant d'environ 337 \$ (montant réel de 443 \$ en 2020) au titre de la cotisation pour services rendus en 2021 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2019 et extrapolée au 31 décembre 2020 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2020 \$	2019 \$
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES		
Solde au début de l'exercice	65 653	56 564
Cotisations salariales	97	112
Prestations versées	(2 246)	(2 154)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	571	510
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 956	2 242
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	5 046	8 751
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques des régimes	(394)	(372)
Solde à la fin de l'exercice	70 683	65 653

	2020 \$	2019 \$
ACTIFS DU RÉGIME — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES		
Juste valeur au début de l'exercice	67 543	58 564
Cotisations salariales	97	112
Cotisations patronales	443	547
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	488	979
Prestations versées	(2 246)	(2 154)
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	1 804	2 120
Profit actuariel sur les actifs des régimes	2 516	7 375
Juste valeur des actifs des régimes	70 645	67 543

	2020 \$	2019 \$
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	—	(1 309)
Juste valeur à la fin de l'exercice	70 645	66 234
Actif (passif) au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net	(38)	581

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

	2020 \$	2019 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	571	510
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	1 956	2 242
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	(1 765)	(2 041)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	762	711

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 :

	2020 \$	2019 \$
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Solde au début de l'exercice	11 085	9 121
Prestations versées	(440)	(112)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	541	443
Coût financier	363	373
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(1 012)	1 260
Profit actuariel – changements dans les hypothèses démographiques	(167)	—
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(1 033)	—
Solde à la fin de l'exercice	9 337	11 085

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

	2020 \$	2019 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	541	443
Coût financier	363	373
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	904	816

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 :

	2020 \$	2019 \$
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	5 046	8 751
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(394)	(372)
Perte actuarielle (profit actuariel) sur les actifs des régimes	(2 516)	(7 375)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(1 348)	(770)
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(1 012)	1 260
Profit actuariel – changements dans les hypothèses démographiques	(167)	—
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques des régimes	(1 033)	—
Total de la perte (produit) comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(1 424)	1 494

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 :

	2020 %	2019 %
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	3,00	4,00
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	2,50	3,00
Taux d'intérêt des actifs du régime	3,00	4,00
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
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge		
Soins de santé	3,25	4,00
Programme d'indemnités de départ	3,00	3,75
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	2,50	3,25
Programme d'indemnités de départ	2,25	3,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	5,40	7,10
Taux tendanciel ultime	4,00	5,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2036	2028

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. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, l'incidence financière des variations des principales hypothèses est présentée ci-dessous :

	VARIATION DE L'HYPOTHÈSE	INCIDENCE D'UNE AUGMENTATION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$	INCIDENCE D'UNE DIMINUTION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES			
Taux d'actualisation	1 %	(9 548)	12 078
Inflation	1 %	10 909	(8 893)
Rémunération	1 %	263	(259)
Espérance de vie	1 an	2 497	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2019	1 %	(10 638)	13 505
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI			
Taux d'actualisation			
Soins de santé	1 %	(1 090)	1 461
Programme d'indemnités de départ	1 %	(263)	311
Coûts de soins de santé	1 %	1 387	(1 060)
Espérance de vie	1 an	311	(314)

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 2020 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. Pour les départs à la retraite futurs des participants actifs, l'acquisition de rentes sans rachat additionnelles pourrait être envisagée selon les conditions du marché. Le régime à prestations définies est fermé. À la date de l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée en date du 31 décembre 2019, les 16 membres actifs avaient en moyenne 55 ans. Les 60 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 :

	2020 %	2019 %
Fonds de titres à revenu fixe	11	14
Contrat de rente sans rachat	68	60
Fonds d'actions – fonds canadiens	4	6
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	9	12
Fonds de marchés émergents	2	3
Fonds de placement immobilier	6	5

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 :

	2020 \$	2019 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 174	1 205
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 311	1 347
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 174	1 205

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 décroissantes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti (voir la *note 7*). Au 31 décembre 2020, la juste valeur estimée des obligations-recettes décroissantes à long terme des séries B et E s'élevait respectivement à 148,3 millions de dollars et à 323,0 millions de dollars (en 2019, respectivement 151,2 millions de dollars et 332,9 millions de dollars pour les obligations-recettes des séries B et E en 2019). 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 :

	2020		2019	
	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux variables)	6 867	1,06	6 746	2,41
Trésorerie et équivalents (taux variables)	10 647	0,70	21 677	2,25
Dettes bancaires	30 000	0,49	—	—
Dettes à long terme (coût fixe)	394 450	Voir la note 7	407 427	Voir la note 7

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

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, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,1 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, notamment en remboursant sa dette de financement anticipé à même un fonds d'amortissement distinct. 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.

La pandémie de COVID-19 a réduit considérablement les activités génératrices de produits de la mi-mars 2020 au 31 décembre 2020. L'Administration a pris et continue de prendre des mesures pour limiter l'incidence de la pandémie, notamment en réduisant de façon importante les investissements en immobilisations, en éliminant toutes les charges d'exploitation discrétionnaires et en mettant fortement l'accent sur les dépenses opérationnelles essentielles. L'Administration a également annoncé des mises à pied comme mesure supplémentaire pour réduire les charges d'exploitation. L'Administration croit que les incidences défavorables de la pandémie de COVID-19 sur ses activités et sa situation financière se feront sentir tout au long de la phase de confinement de la pandémie de COVID-19 et s'attend à une reprise avec le rétablissement des volumes de déplacements aériens au cours de périodes futures. La pandémie a eu des effets négatifs sur la situation de liquidité de l'Administration, et celle-ci a misé sur sa forte capacité d'emprunt liée à ses facilités de crédit pour soutenir l'organisation durant cette période.

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 des importantes incidences négatives de la pandémie de COVID-19 sur le plan financier, l'Administration ne respectait pas le ratio de couverture du service de la dette au 31 décembre 2020. L'Administration continuera de suivre la situation et de prendre des mesures pour se conformer de nouveau. Au 31 décembre 2020, l'Administration respectait le ratio de couverture du service du montant brut de la dette. Vu sa forte capacité 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 19,9 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 compagnies aériennes. La majeure partie des créances et autres débiteurs de l'Administration sont payés dans les 46 jours (24 jours en 2019) suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit. 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., compagnies 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.

L'Administration concentre ses efforts sur le soutien des locataires aux prises avec des difficultés financières dues à la pandémie de COVID-19 et 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 96 % 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 2020 (260 \$ en 2019) qui correspond en grande partie au taux de pertes de crédit attendues de 1,02 % (2,52 % en 2019) sur les créances en souffrance depuis moins de 30 jours.

Environ 47 % (52 % en 2019) des redevances d'atterrissage et d'aérogare de l'Administration proviennent d'Air Canada et de ses filiales. La direction estime toutefois que le risque auquel l'Administration pourrait faire face à long terme du fait de son exposition à une seule et même compagnie aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 97 % (94 % en 2019) du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

12. CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

L'Administration à titre de preneur

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.

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 :

	\$
2021	—
2022	5 152
2023	6 892
2024	8 593
2025	10 381

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 :

	2020 \$
Moins de 1 an	512
1 an à 2 ans	519
2 à 3 ans	527
3 à 4 ans	534
4 à 5 ans	542
Plus de 5 ans	24 932
Total des paiements de loyers à recevoir non actualisés	27 566
Produits financiers non gagnés	(15 954)
Investissement net dans des contrats de location	11 612

Contrats de location simple

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

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

	\$
2021	6 762
2022	6 930
2023	7 099
2024	7 520
2025	7 795

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, l'Administration a été admissible à cette subvention de la date d'entrée en vigueur, le 15 mars 2020, jusqu'au 31 décembre 2020. Ainsi, l'Administration a demandé 6,6 millions de dollars en subventions salariales pour 2020. Cette subvention a été comptabilisée à titre de réduction de 6,2 millions de dollars 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 0,4 million de dollars de la charge de rémunération capitalisée incluse dans les immobilisations corporelles et engagée par l'Administration au cours de la période.

Le programme de SSUC a été prolongé jusqu'en juin 2021, et l'Administration a l'intention de présenter une demande pour toutes les périodes à venir, à condition qu'elle continue de répondre aux critères d'admissibilité applicables.

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^{er} 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.

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.

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.

14. TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2020 \$	2019 \$
Créances et autres débiteurs	4 107	(2 643)
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	673	(283)
Créditeurs et charges à payer	(2 324)	(2 674)
Autres	—	22
	2 456	(5 578)

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

	2020 \$	2019 \$
Salaires et avantages à court terme	2 525	2 401
Autres avantages postérieurs à l'emploi	199	196
	2 724	2 597

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 2020, l'Administration avait des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités totalisant 18,0 millions de dollars (25,2 millions de dollars en 2019) pour lesquels des versements de 10,5 millions de dollars devront être effectués en 2021; 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 46,9 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 24 février 2021, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée. Comme mentionné à la note 7, le 2 février 2021, l'Administration a augmenté la valeur de la lettre de crédit non consentie, pour la porter à 9,5 millions de dollars, afin de se conformer de nouveau aux obligations de paiement visant les obligations-recettes décroissantes de série E.

18. PANDÉMIE DE COVID-19

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a décrété une pandémie mondiale due à la propagation à grande échelle d'une maladie à coronavirus, la COVID-19. L'écllosion de cette maladie contagieuse mortelle, qui a continué de s'étendre, a suscité de vastes préoccupations en matière de santé publique, de sorte que les gouvernements du monde entier ont mis en place des restrictions et des mesures pour contrer la propagation du virus. Parmi ces mesures, mentionnons des conseils aux voyageurs et des interdictions de voyage, des fermetures de frontières, des périodes de quarantaine, l'obligation de subir un test de dépistage de la COVID-19 et de larges mesures de protection de la santé publique. Ces exigences ont causé des perturbations majeures à l'échelle mondiale, ce qui a entraîné un ralentissement économique. Certains gouvernements et certaines banques centrales sont intervenus en mettant en place des mesures monétaires et budgétaires importantes conçues pour stabiliser l'économie. La pandémie de COVID-19 et le ralentissement économique qui en a découlé ont eu une incidence négative importante sur la demande de transport aérien à l'échelle mondiale, et on s'attend à ce que ces effets continuent de se faire sentir. En réaction aux préoccupations continues en matière de santé publique et aux mesures en place à l'échelle mondiale, les transporteurs aériens ont annulé des trajets, mis du personnel à pied et cloué des avions au sol. Au cours des neuf derniers mois de 2020, l'Administration a subi des baisses importantes des produits, ainsi qu'une diminution marquée du volume de passagers et des activités de vol, comparativement aux mêmes périodes de l'exercice 2019.

En conséquence, l'Administration a diminué de façon importante ses charges d'exploitation et ses dépenses d'investissement, ce qui comprend la réduction de 31,4 millions de dollars des dépenses d'investissement prévues en 2020, qui sont passées de 48,2 millions de dollars à 16,8 millions de dollars, et des réductions importantes touchant les ressources temporaires et contractuelles, en plus de la fermeture temporaire et de la suspension des activités dans plusieurs secteurs de ses installations aéroportuaires. En outre, l'élimination de 18 postes annoncée en juin 2020, combinée à l'annulation du processus de dotation de 11 postes à pourvoir, a permis à l'Administration de réduire ses postes à temps plein de 15 %.

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 au programme de SSUC (voir la *note 13*).

Vu l'évolution rapide de la situation liée à la pandémie de COVID-19 et le ralentissement économique émergent, la direction continue d'évaluer la portée de l'incidence financière, qui est et continue d'être importante. La mise au point de plusieurs vaccins fortement efficaces laisse entrevoir la possibilité d'une reprise plus tard en 2021. Entre-temps, l'Administration continue d'évaluer de nombreux scénarios fondés sur des facteurs macroéconomiques, la réglementation et les mesures de soutien gouvernementales pour le secteur, la confiance des consommateurs à l'égard des voyages et les calendriers prospectifs des transporteurs aériens.

Même si la durée et la portée définitives de la pandémie demeurent inconnues, l'Administration croit à la résilience à long terme de l'industrie du transport aérien et se concentre sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport. Elle continue d'examiner ses charges d'exploitation, ses engagements en matière de ressources et ses programmes d'investissement, et continuera de se pencher sur les exigences futures pour mieux s'adapter aux besoins liés aux activités aériennes et aux flux de trésorerie.