

# YOW 2018

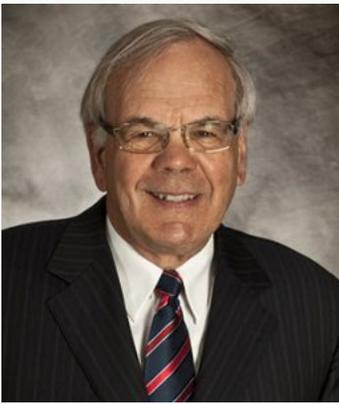
ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA  
RAPPORT ANNUEL



YOW.CA

# MESSAGE DU PRÉSIDENT

## DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Je suis ravi de partager avec vous les résultats de 2018, qui a été un autre exercice impressionnant pour l'Aéroport international d'Ottawa.

J'ai été enchanté d'apprendre que YOW avait conservé la 1<sup>re</sup> position au programme sur la qualité du service dans les aéroports (ASQ) du Conseil international des aéroports (ACI), un programme d'évaluation de la satisfaction de la clientèle, dans la catégorie des aéroports qui desservent de 2 à 5 millions de passagers. Ce résultat témoigne il va sans dire du sérieux avec lequel l'équipe de l'Administration aborde le service à la clientèle, et il en va autant des nombreuses entreprises qui interagissent avec nos passagers, et qui ont l'occasion de faire bonne impression auprès d'eux chaque jour. Je remercie chacun

d'entre vous pour cet excellent service. Ce prix représente beaucoup pour notre communauté aéroportuaire, parce que ce sont directement nos clients qui en décident. J'aimerais en profiter pour remercier au nom de chacun d'entre nous tous les passagers qui ont pris le temps de répondre au questionnaire de sondage avant de prendre leurs vols.

Depuis mon arrivée au Conseil de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa en 2010, les réalisations de cette équipe relativement peu nombreuse mais ô combien dévouée m'émerveillent. Quand nous avons travaillé avec le président et chef de la direction et son équipe à l'élaboration du Plan stratégique et du Plan d'action complémentaire, la liste des projets et priorités était bien garnie; au fil des années, l'équipe a coché sur cette liste plusieurs projets menés à bien, et y a ajouté plusieurs nouveaux projets enthousiasmants.

J'ai été témoin de projets complexes de reconstruction de piste réalisés avec succès et avec un impact minime sur la collectivité, et de la conclusion d'importantes ententes de développement qui se sont traduites par l'apparition de nouveaux hôtels et d'autres installations sur les terrains de l'aéroport. Tout le travail de planification, de conception et d'ingénierie rattaché au programme de mise en valeur de l'aérogare YOW+ et à propos duquel vous en apprendrez davantage dans la Revue de l'année a été tout aussi impressionnant. L'équipe de l'Administration est petite, mais elle est capable, tenace et déterminée à atteindre l'excellence dans toutes les sphères des activités de l'aéroport, et j'applaudis ses membres.

Je tiens également à féliciter le président et chef de la direction Mark Laroche pour son leadership et sa passion pour l'innovation et la croissance de l'aéroport. Mark et son équipe ont tracé la voie à suivre sur plusieurs fronts, y compris la sûreté et la sécurité, et le plaidoyer, et je ne doute pas un moment que cette tradition d'excellence est là pour rester.

Il y a un domaine en particulier où j'aimerais souligner le leadership de Mark, celui de la cybersécurité. Il est en train de montrer la voie à suivre pour veiller à ce qu'une conversation approfondie et périodique ait lieu entre les aéroports du Canada pour faire connaître les menaces à la cybersécurité sans cesse changeantes et en atténuer les possibles répercussions sur l'écosystème de l'aviation. Ses efforts ont été reconnus à l'automne 2018 par sa nomination au Conseil d'administration de l'*Aviation Information Sharing and Analysis Centre (A-ISAC)* dans le but d'étendre la portée de l'organisation au sein du secteur de l'aviation canadienne. Mark jouera un rôle central dans le renforcement de l'industrie et servira d'agent de liaison auprès des aéroports et des autres partenaires de l'aviation au Canada. Félicitations Mark!

J'aimerais remercier mes collègues du Conseil qui, par leur apport, rendent cette expérience gratifiante et enrichissante. J'apprécie votre désir de vous immerger dans les dossiers, de vous assurer que chaque option est soigneusement examinée et de toujours retenir la voie qui est la meilleure pour l'aéroport et la collectivité, et je vous invite à poursuivre votre excellent travail et à ne jamais perdre votre dévouement envers le succès de l'aéroport.

Comme j'arrive à la fin de mon mandat, je laisse le Conseil entre bonnes mains avec Code Cubitt, et je pars avec des souvenirs impérissables des réalisations et des prix remportés par l'Administration au cours des neuf dernières années. Mais surtout, je m'en vais avec un immense sentiment de fierté en sachant que la région de la capitale nationale du Canada est desservie par un aéroport axé sur le bien-être de la communauté tout en cherchant à continuellement se dépasser pour assurer le meilleur service et pour atteindre un niveau optimal de sûreté et sécurité.

Pour conclure, j'aimerais remercier la communauté de m'avoir donné l'occasion de siéger comme l'un de ses représentants au Conseil d'administration.

À mes collègues qui siègent à ce Conseil très talentueux, à Mark et à son équipe, je souhaite beaucoup de succès. Comptez sur moi pour faire partie des supporters qui, en coulisses, vous applaudiront au fil de la mise en œuvre de YOW+ et de plusieurs autres projets excitants qui attendent prochainement l'aéroport.



Chris Carruthers  
Président du Conseil d'administration

# MESSAGE DU PRÉSIDENT

## ET CHEF DE LA DIRECTION



C'est avec grand plaisir que je vous présente le bilan de 2018 et les résultats que nous avons atteints durant cette année record.

Depuis quelques années, l'augmentation du volume de passagers était circonscrite aux vols domestiques, et était lente, mais stable. Le bond marqué de 5,6 % enregistré en 2018, et depuis longtemps attendu est d'autant plus enthousiasmant, parce que tout au long de l'année, nous avons guetté impatientement le moment où nous allions franchir la barre des 5 millions de passagers. À la fin de décembre, ce nombre avait été dépassé et c'est plutôt 5 110 801 passagers que nous avons servis durant l'année. La meilleure nouvelle est sans doute le fait que cette augmentation de passagers n'était pas limitée aux vols domestiques, mais répartie sur les vols transfrontaliers et internationaux, qui ont enregistré respectivement une hausse de 4,9 %, 11,3 % et 2,5 %.

Pour souligner ce jalon majeur, nous avons mobilisé la communauté autour d'une campagne amusante intitulée « Sparty sur une étagère » et invité nos clients et les employés de l'aéroport à se prendre en photo avec les mascottes en peluche des Sénateurs d'Ottawa, Spartacat, et à afficher ces égoportraits sur nos divers réseaux sociaux. Bravo à Tanya J, qui a remporté notre grand prix; nous espérons qu'elle en a profité pour fuir l'hiver qui n'en finissait pas et prendre l'un de nos vols sans escale vers l'une de nos destinations soleil!

Franchir la barre des 5 millions de passagers confirme le bien-fondé de la décision de l'Administration de se lancer dans un programme de construction majeur en 2019. À l'automne 2018, nous avons annoncé le programme de mise en valeur de l'aérogare YOW+, lequel repose sur quatre piliers qui représentent les grandes transformations que connaîtra l'aérogare au cours des cinq prochaines années.

Tel qu'indiqué dans le Rapport annuel de l'an dernier, nous avons envisagé diverses solutions pour le point de contrôle préembarquement des vols domestiques et internationaux. Après avoir examiné attentivement la question, nous avons déterminé que la meilleure avenue serait de relocaliser le contrôle préembarquement du niveau 2, là où il se trouve présentement, au niveau 3, là où se trouvent présentement la foire alimentaire et le restaurant avec service. Le projet, qui sera amorcé en mai 2019, débutera par l'ajout d'un étage au-dessus de la porte d'embarquement 18, où l'on installera l'équipement de contrôle et une aire d'attente supplémentaire. Une fois ces travaux terminés en 2020, le processus de contrôle préembarquement sera plus confortable et efficace.

En 2018, nous avons décidé du concept final du programme de revitalisation et de renouveau des concessions. Ce projet de remodelage englobera le remplacement de l'infrastructure actuelle de nos installations de restauration, en place depuis l'ouverture de l'aérogare en 2003, et qui arrive à la fin de sa vie utile. Pour mener à bien le projet de revitalisation, nous avons également lancé un appel de propositions afin de trouver de nouveaux partenaires dans l'exploitation d'un nouvel accord-cadre de concessions. Nous avons invité les commerçants et restaurateurs de la région à manifester leur intérêt à y participer dans l'espoir que notre offre finale de concessions comprendra des saveurs et touches locales. La relocalisation du point de contrôle préembarquement et les projets de revitalisation des concessions représentent un investissement de 25 millions de dollars dans l'aérogare.

En décembre 2018, nous avons annoncé la signature d'un accord avec le Groupe Germain en vue de la construction d'un hôtel de l'enseigne Alt relié à l'aérogare. Alt offrira aux voyageurs des chambres confortables et bien pensées, un restaurant avec service et des heures d'arrivée et de départ parfaitement adaptées au transport aérien. Nous sommes très fiers de nous associer à cette entreprise canadienne très florissante qui a décidé de consacrer 40 millions de dollars à ce troisième établissement dans la région, ce qui confirme sans conteste, sa confiance dans le dynamisme d'Ottawa et des environs.

Enfin, nous avons honoré notre engagement à appuyer la construction du lien ferroviaire avec l'aéroport à l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR) de la Ville d'Ottawa. Nous allons de l'avant avec nos plans de construction d'une station à l'aéroport à l'extrémité nord de l'aérogare, et nous avons collaboré étroitement avec la Ville pour négocier une entente au sujet des terrains qui seront nécessaires à la construction de cette ligne. Au bout du compte, nous allons contribuer 25 millions de dollars à ce projet, ce qui comprend le coût total de la station, ainsi que la valeur des terrains que nous allons concéder sous forme de don en nature. Nous allons poursuivre notre collaboration dans le but de nous assurer que la station sera prête dès que sera achevée la ligne ferroviaire avec l'aéroport.

Les projets que je viens d'énumérer représentent des investissements de plus de 100 millions de dollars de l'Administration et de nos partenaires, ce qui est une excellente nouvelle pour l'aéroport et la communauté.

Nous sommes conscients que les projets décrits précédemment auront une incidence sur diverses sections de l'aérogare, et perturberont le flux et les processus pendant une période de temps assez longue. Un des éléments clés du programme YOW+ consistera à réduire au minimum l'impact des travaux par des communications et une signalisation efficace, et la planification de certaines étapes de la construction durant les heures tranquilles. Nous allons continuellement actualiser le site YOW+ sur le Web ainsi que dans les médias sociaux où nous sommes présents et à y afficher les informations qui importent le plus à nos clients et à nos parties prenantes.

Si la planification rattachée à ces projets a occupé passablement notre équipe, notre travail ne s'est pas limité à ce que vous allez lire dans notre Revue de l'année et j'aimerais vous donner un bref aperçu de ces activités complémentaires.

En 2018, nous avons poursuivi nos démarches en vue de stimuler le développement du service aérien à YOW. L'ajout de liaisons vers Philadelphie, Newark et Washington-Dulles assurées respectivement par les lignes aériennes American et United, a donné un coup de pouce à la hausse des vols transfrontaliers. L'introduction par Sunwing de vols vers Miami et Los Cabos, et son importante desserte de la Floride et des Caraïbes ont stimulé la croissance du côté de nos vols transfrontaliers et internationaux. Nous allons persévérer dans nos efforts pour que soit bonifiée l'offre variée de vols sans escale au départ d'Ottawa en travaillant avec nos lignes aériennes partenaires, à qui la décision finale revient quant au déploiement de leurs aéronefs.

Dans le droit fil des efforts des années précédentes, l'Administration a satisfait aux exigences du niveau 3 du programme Accréditation carbone des aéroports. Le niveau 1 a porté sur la cartographie de notre empreinte carbone, et le niveau 2, sur une réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de nos activités. Pour atteindre le niveau 3, l'Administration a dû élargir la cartographie de son empreinte carbone pour y inclure les émissions des parties prenantes et mobiliser ses partenaires à l'aéroport et à proximité de l'aéroport et travailler avec eux pour les aider à réduire leurs émissions. Nous sommes très fiers de notre accréditation et de nos efforts élargis dans notre intendance de l'environnement.

La sûreté, à la fois matérielle et informatique, demeure pour nous une priorité constante. L'Administration s'est très impliquée dans la mobilisation des autres aéroports du Canada afin de les amener à saisir l'urgence d'un resserrement de la cybersécurité et été l'hôte de discussions au sujet des événements et des tendances qui pourraient avoir de profondes répercussions en matière de cybersécurité sur l'écosystème de l'aviation. YOW a amorcé des échanges périodiques avec d'autres aéroports et partenaires en vue de la mise en commun des pratiques exemplaires et de stratégies d'atténuation des risques à ce chapitre. Notre objectif est de renforcer la technologie et les systèmes de l'aéroport, comme nous le ferions avec nos installations et structures.

Du côté de la sûreté matérielle, les nouvelles menaces comme les drones exploités à proximité de notre terrain d'aviation nous obligent à demeurer plus que vigilants, et à travailler avec nos partenaires pour atténuer tout impact sur les activités de l'aéroport que pourraient avoir ces menaces.

Sur le terrain d'aviation, les travaux de réfection de l'aire de trafic au nord du Hangar 11 ont permis de créer davantage de postes de stationnement de nuit pour les aéronefs. La reconstruction des voies de circulation Juliet et Echo a elle aussi été menée à bien, y compris l'installation de capteurs sous la surface des pistes et d'un système météo-routier. L'installation du système de balisage lumineux d'approche courte simplifiée et des tours d'éclairage de la piste 14 a également été réalisée. Pour ces projets, il a fallu fermer la piste 14/32 jusqu'au début de l'automne et aucun effort n'a été ménagé pour minimiser l'impact sur les quartiers avoisinants de la hausse du trafic sur la piste 07/25.

Nos équipes d'entretien côté piste et côté aérogare ont connu ce qui, à mon avis, a été l'un des hivers les plus exigeants des dernières années en fait de pluies verglaçantes qui ont nécessité le traitement des pistes, de neige abondante et de conditions hivernales habituelles. Elles ont réagi à chacun des défis que leur a proposés Mère Nature avec le professionnalisme qu'on leur connaît, et veillé à ce que ces conditions n'aient pas d'incidence sur le libre mouvement des aéronefs et des voyageurs. Bravo!

Ces projets et plusieurs autres projets font partie des priorités inscrites dans le Plan stratégique et le Plan d'action que nous avons élaborés et tenus à jour avec l'aide de notre Conseil d'administration sous la gouverne de son président, Chris Carruthers. L'implication du Conseil au grand complet dans ce processus est indispensable et ensemble, nous veillons à ce que l'aéroport soit géré de manière responsable et en agissant toujours dans l'intérêt de la collectivité.

Avant de conclure, je tiens à remercier l'équipe de l'Administration de l'aéroport pour son travail acharné et son dévouement. Ses efforts ont permis à l'Administration de se distinguer en matière de service à la clientèle en se hissant de nouveau au 1er rang parmi les aéroports qui desservent de 2 à 5 millions de passagers. Au cours des cinq prochaines années, nous allons mettre en œuvre un ambitieux programme de projets qui va nécessiter la participation et l'engagement de chacun si nous voulons demeurer parmi les chefs de file en matière de satisfaction de la clientèle. S'il y a une équipe qui peut y arriver, je sais que c'est l'équipe YOW.



Mark Laroche

Président et chef de la direction



En novembre, YOW a accueilli plus de 250 professionnels du marketing, des communications et du service à la clientèle venus des quatre coins du continent pour la conférence annuelle Marcom du *Airports Council International – North America*. Mark Laroche a souhaité la bienvenue aux délégués en habit typiquement canadien au moment où la première tombée de neige de la saison tombait.



YOW a accueilli les deux annonces du gouvernement fédéral concernant la déclaration sur les droits des passagers. Mark Laroche a prononcé des mots de bienvenue lors de la première annonce en mai.

# REVUE DE 2018

NOUS AVONS RÉUSSI : 5 MILLIONS DE PASSAGERS ONT TRANSITÉ PAR YOW EN 2018!

Ce jalon est important à bien des égards et il valide plusieurs des projets auxquels nous avons travaillé cette année et qui assureront notre croissance continue. Nous avons souvent déclaré que notre volume de passagers était étroitement lié à l'économie locale; nos résultats confirment qu'Ottawa-Gatineau est en pleine croissance.

L'AÉROGARE FÊTE SES

# 15 ANS!

Le 13 octobre 2003, la nouvelle aérogare de YOW a été inaugurée discrètement au petit matin au grand plaisir des voyageurs, des employés et de la communauté. L'aéroport est passé d'un édifice des années 1960 désuet, inefficace et exigu à une magnifique et spacieuse aérogare ultramoderne et primée. Au cours des 15 années qui ont suivi, nous avons inauguré la seconde phase de cette aérogare, élargi plusieurs fois les parcs de stationnement, amélioré de nombreux systèmes et offert année après année une excellente expérience à notre clientèle dans une aérogare propre et efficace.

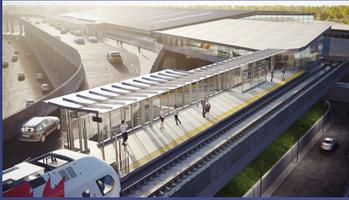
Si l'on en juge par les 15 dernières années, les 15 prochaines devraient être aussi, sinon plus passionnantes encore. Comme vous le lirez dans ce rapport, YOW s'apprête à entreprendre de multiples projets qui s'échelonnent sur cinq ans+. Il s'agit de projets ambitieux et complexes qui, ensemble, transformeront l'aéroport et l'expérience client pendant les décennies à venir.

## CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

L'Administration croit fermement que la croissance de l'aéroport doit être viable, tant au plan opérationnel qu'au plan financier. La croissance doit prendre en compte les besoins actuels et futurs plutôt qu'adopter une démarche irréaliste et non durable selon laquelle il suffit de créer l'occasion pour accroître la fréquentation. L'augmentation du nombre de passagers doit contribuer à accroître les recettes non aéronautiques de façon que nous puissions maintenir les redevances aéronautiques et les coûts des services aériens le plus bas possible pour les clients. Les projets suivants sont représentatifs de la croissance mesurée qui rehaussera l'expérience client et répondra aux besoins de la clientèle toujours plus nombreuse de l'aéroport.

## POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

Trouver de nouvelles et meilleures façons de collaborer avec nos clients, nos employés, les partenaires de notre campus et les parties prenantes de l'aéroport s'inscrit dans notre quête de l'excellence. La collaboration avec ces divers groupes se produit lorsque nous avons avec eux des conversations importantes, que nous donnons suite à leurs commentaires et à leurs doléances, que nous les informons et que nous ne perdons pas de vue l'objectif qui consiste à faire en sorte que l'expérience de nos clients soit positive.



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

Notre dernière étude d'impact économique a confirmé que la contribution de l'aéroport est essentielle à la prospérité d'Ottawa-Gatineau et génère annuellement 2,2 milliards de dollars dans l'économie locale. Nous comprenons l'importance de ce rôle et nous le prenons en compte dans nos processus de décision et de planification pour exercer un impact positif sur la région de la capitale du Canada.



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

La sûreté et la sécurité de tous les passagers, employés et installations demeurent au cœur des priorités de l'Administration. Qu'il s'agisse de mener des exercices de sécurité ou d'améliorer les processus, d'assumer le rôle de leader dans les nouveaux domaines de sécurité ou de réduire notre empreinte environnementale, nous sommes constamment en quête d'innovation et de pratiques exemplaires visant à garantir le meilleur rendement. Voici les projets essentiels sur lesquels ont porté nos efforts à cet égard en 2018.



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

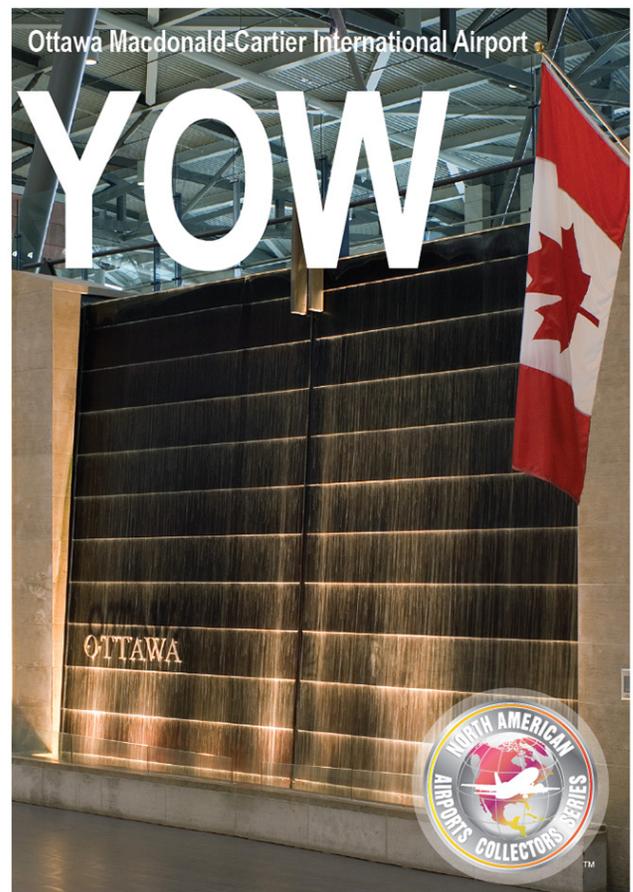
YOW fait preuve de détermination dans ses efforts continus en vue d'accroître sa capacité et d'offrir de nouvelles destinations. Nous rencontrons des représentants des transporteurs pour leur présenter les avantages de desservir la région de la capitale nationale. Nous maintenons également le dialogue avec les entreprises pour comprendre les besoins des voyageurs d'affaires et nous collaborons avec elles pour établir des trajets durables. Les aéronefs sont des actifs précieux et les transporteurs aériens apportent un grand soin au déploiement de leurs ressources, en se fondant sur le volume du marché, le rendement et la façon dont chaque emplacement géographique s'intègre dans leur réseau.

## INITIATIVES STRATÉGIQUES / PROJECTIONS SUR CINQ ANS

Le Plan stratégique de l'Administration détermine les priorités stratégiques du Conseil d'administration et de l'équipe de la haute direction, et est basé sur cinq initiatives stratégiques clés qui sont à la base des activités de l'Administration de l'aéroport. Les orientations stratégiques et certains des projets clés durant la période 2018-2022 sont identifiés ci-dessous :



De nouvelles bannières de rue ont été installées, qui présentent les éléments architecturaux de l'aérogare, recouverts de notre code d'aéroport.



Lancée en novembre, la quatrième carte à collectionner de l'Administration de l'Aéroport met en vedette le jeu d'eau à trois niveaux de l'aérogare.

# REVUE DE 2018

## CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

L'Administration croit fermement que la croissance de l'aéroport doit être viable, tant au plan opérationnel qu'au plan financier. La croissance doit prendre en compte les besoins actuels et futurs plutôt qu'adopter une démarche irréaliste et non durable selon laquelle il suffit de créer l'occasion pour accroître la fréquentation. L'augmentation du nombre de passagers doit contribuer à accroître les recettes non aéronautiques de façon que nous puissions maintenir les redevances aéronautiques et les coûts des services aériens le plus bas possible pour les clients. Les projets suivants sont représentatifs de la croissance mesurée qui rehaussera l'expérience client et répondra aux besoins de la clientèle toujours plus nombreuse de l'aéroport.



## Appel d'offres pour le programme cadre de concessions

Quinze années se sont écoulées depuis l'inauguration de l'aérogare et de nombreux points de vente des concessions ont largement dépassé leur espérance de vie utile prévue de huit à dix ans. En vue de l'échéance prochaine des conventions cadres des concessions de la vente d'aliments et de boissons, et de la vente au détail, l'Administration a saisi cette occasion pour adopter une vision plus holistique du programme et procéder à sa refonte dans le contexte actuel, en tenant compte des besoins croissants de sa clientèle. À la suite d'efforts déployés en collaboration avec des consultants et des architectes qui ont respectivement contribué à définir l'offre optimale de services en fonction de la taille de l'aéroport, et conçu les espaces, l'Administration a diffusé des appels d'offres dans ces deux catégories. Nous avons également informé la communauté de notre désir d'intégrer des éléments locaux au produit final. Nous sommes impatients de compléter le processus d'évaluation et d'annoncer les partenariats dans les secteurs de la vente d'aliments et de boissons et de la vente au détail.

Les travaux d'aménagement des nouveaux espaces débuteront en 2019. Le projet de 12 millions de dollars, qui constitue l'un des piliers de la campagne YOW+, sera articulé de façon à assurer la continuité des services aux passagers et aux employés tout au long des travaux.



## Hôtel d'aéroport

L'Administration a le plaisir d'annoncer la signature d'une entente avec la société québécoise Groupe Germain Hôtels pour la construction d'un hôtel à service complet adjacent à l'aérogare. Cet hôtel Alt disposera de salles de conférence et d'un restaurant à service complet. La construction devrait débuter à l'automne 2019.

## Ajout de Lyft à l'offre de services de transport de la clientèle

L'Administration a réussi à conclure son deuxième contrat important de covoiturage et a ajouté Lyft à son réseau déjà bien développé de services de transport de la clientèle. La demande et la popularité du covoiturage ne cessent de croître depuis l'arrivée à YOW d'Uber, le premier service de covoiturage aéroportuaire autorisé au Canada. En mars, Ottawa est devenue le deuxième marché canadien de Lyft après son lancement à Toronto. L'aéroport continue de polariser son attention sur l'offre d'options de transport commodes et sécuritaires à sa précieuse clientèle.

### Bilan des retombées sur la région d'Ottawa

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2014 \$	2015 \$	2016 \$	2017 \$	2018 \$	TOTAL \$
Salaires	20,9	21,5	22,8	23,8	24,4	113,4
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4,9	5,0	5,0	5,1	5,2	25,2
Frais d'exploitation	32,0	34,0	36,0	35,0	38,0	175,0
Immobilisations	54,0	31,2	24,0	35,0	37,0	181,2
	111,8	91,7	87,8	98,9	104,6	494,8

#### Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux.

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

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

# REVUE DE 2018

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

Notre dernière étude d'impact économique a confirmé que la contribution de l'aéroport est essentielle à la prospérité d'Ottawa-Gatineau et génère annuellement 2,2 milliards de dollars dans l'économie locale. Nous comprenons l'importance de ce rôle et nous le prenons en compte dans nos processus de décision et de planification pour exercer un impact positif sur la région de la capitale du Canada.

### Planification de l'aéroport

Comme l'indique le Rapport annuel 2017, l'Administration a amorcé en 2016 le processus de mise à jour du Plan directeur de l'aéroport 2018 et le Plan d'utilisation des sols connexe. Cela incluait des activités de sensibilisation et des sondages auprès des parties prenantes qui ont facilité l'actualisation des prévisions des services aériens et qui ont permis de cerner les besoins en matière d'installations et de services, de quantifier la capacité des services publics et les besoins, ainsi que d'identifier des options potentielles de développement en vue de répondre aux besoins anticipés. L'Administration a soumis la version finale du Plan directeur de l'aéroport et la mise à jour du Plan d'utilisation des sols à Transport Canada au début de 2018; le Plan directeur a d'abord été accepté, puis le Plan d'utilisation des sols a été approuvé au mois d'août.



## TRAIN LÉGER SUR RAIL – PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT DE LA STATION AÉROPORT

L'Étape 2 du projet de train léger sur rail de la Ville d'Ottawa continue de progresser et l'Administration maintient son projet d'aménagement de 15 millions de dollars pour la construction d'une station surélevée au Niveau 3 de l'extrémité nord de l'aérogare afin de recevoir la voie ferrée secondaire. La phase de conception est en cours et les travaux de construction, qui devraient commencer dès que la Ville aura signé l'entente de l'Étape 2, devraient être terminés à temps pour respecter le calendrier de mise en service de la Ville.



## OUVERTURE DE L'HÔTEL FAIRFIELD INN AND SUITES SUR LE CAMPUS DE L'AÉROPORT

L'hôtel *Fairfield Inn and Suites by Marriott Ottawa Airport* a ouvert ses portes à la fin du mois d'octobre. L'hôtel de 232 chambres, à service partiel, propose des chambres et des suites spacieuses, un petit déjeuner continental, une piscine attenante à une salle d'entraînement et un service de navette entre l'hôtel et l'aéroport.

Le nouvel hôtel s'ajoute aux autres possibilités d'hébergement offertes à proximité de l'aérogare, portant à trois le nombre d'établissements hôteliers aéroportuaires pour un total de 639 chambres.



## PROJET ENSOLEILLEMENT

En juin dernier, le comité d'évaluation du Projet ensoleillement a alloué un peu plus de 116 000 \$ à 21 organismes de bienfaisance d'Ottawa-Gatineau. Cette vague de subventions, qui s'inscrit dans le cadre du programme de dons de bienfaisance de l'Administration, porte le total des montants investis dans d'importants projets de la région de la capitale du Canada depuis 2004 à plus de 1,7 millions de dollars. Pour en savoir plus sur les organismes bénéficiaires de subventions dans le cadre du Projet ensoleillement, veuillez visiter le site [www.yow.ca/fr/ProjetEnsoleillement](http://www.yow.ca/fr/ProjetEnsoleillement).

**Photo :** Erin Kelly et son fils Ryan Mantha (à la gauche) présentent un chèque de 10 000 \$ à Liam McGuire et Natalie Benson de Christie Lake Kids (à la droite).

## Vitrine YOW

En 2017, l'Administration a créé la Vitrine YOW dans l'aire des arrivées où sont présentées les innovations, les activités et les contributions de nos partenaires communautaires à notre région. Située dans l'aire la plus achalandée de l'aéroport, cette vitrine constitue pour nos partenaires une occasion exceptionnelle de mieux se faire connaître auprès de nos visiteurs et de nos passagers.

En 2018, notre partenaire à l'honneur était Searidge Technologies Inc. Searidge crée des technologies innovantes pour améliorer la sécurité et l'efficacité dans le marché de l'aviation. Présente dans plus de 35 sites répartis dans 20 pays, cette société est un chef de file mondial des solutions numériques et de contrôle à distance (Remote Tower) pour les aéroports. Leur technologie a contribué à améliorer l'analyse situationnelle côté piste de YOW depuis l'intégration de nos données de gestion des surfaces aéroportuaires et de nos autres données aéroportuaires en une seule interface utilisateur grâce à l'annonce en 2016 d'un partenariat stratégique avec Searidge. Ce partenariat a fourni à Searidge un modèle qui a favorisé sa croissance dans le milieu aéroportuaire international.

## Croissance du volume de passagers par secteur

		<b>DOMESTIQUES</b>	<b>%</b>	<b>TRANSFRONTALIERS</b>	<b>%</b>	<b>INTERNATIONAUX</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>ACTUEL</b>	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 %
	<b>2018</b>	<b>4 002 209</b>	<b>4,9 %</b>	<b>720 770</b>	<b>11,3 %</b>	<b>387 822</b>	<b>2,5 %</b>	<b>5 110 801</b>	<b>5,6 %</b>
<b>PRÉVISION</b>	2019	4 110 269	2,7 %	740 952	2,8 %	406 825	4,9 %	5 258 046	2,9 %
	2020	4 192 500	2,0 %	755 839	2,0 %	423 099	4,0 %	5 371 438	2,2 %
	2021	4 276 350	2,0 %	770 955	2,0 %	437 908	3,5 %	5 485 213	2,1 %
	2022	4 361 877	2,0 %	786 374	2,0 %	451 045	3,0 %	5 599 296	2,1 %
	2023	4 449 115	2,0 %	802 102	2,0 %	462 321	2,5 %	5 713 538	2,0 %
	2025	4 628 884	2,0 %	834 567	2,0 %	481 026	2,0 %	5 944 477	2,0 %
	2030	5 110 738	2,0 %	921 478	2,0 %	531 115	2,0 %	6 563 331	2,0 %

## Chiffres clés

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE	LOYER VERSÉ À TRANSPORT CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE
<b>ACTUEL</b>	1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000	
	1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000	33,3 %
	1999	3 211 607	3,2 %	81 808	6,0 %	5 948 000	12,2 %
	2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,3 %	6 145 000	3,3 %
	2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000	43,9 %
	2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000	24,5 %
	2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000	2,9 %
	2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000	2,8 %
	2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000	11,3 %
	2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000	-3,6 %
	2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000	-7,5 %
	2008	4 339 225	6,1 %	79 777	10,3 %	10 134 120	-12,2 %
	2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208	-27,9 %
	2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244	-16,3 %
	2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116	20,0 %
	2012	4 685 956	1,3 %	90 697	-0,3 %	7 700 000	4,9 %
	2013	4 578 591	-2,3 %	83 567	-7,9 %	7 420 000	-3,6 %
	2014	4 616 448	0,8 %	78 073	-6,6 %	8 317 000	12,1 %
	2015	4 656 360	0,9 %	75 107	-3,8 %	8 737 000	5,0 %
	2016	4 743 091	1,9 %	74 345	-1,0 %	8 994 000	2,9 %
	2017	4 839 677	2,0 %	74 755	0,6 %	9 626 000	7,0 %
	2018	5 110 801	5,6 %	77 728	4,0 %	10 553 000	9,6 %
<b>PRÉVISION</b>	2019	5 258 045	2,9 %	78 972	1,6 %	11 064 000	4,8 %
	2020	5 371 438	2,2 %	79 761	1,0 %	11 528 000	4,2 %
	2021	5 485 213	2,1 %	80 559	1,0 %	11 944 000	3,6 %
	2022	5 599 296	2,1 %	81 365	1,0 %	12 306 000	3,0 %
	2023	5 713 538	2,0 %	82 178	1,0 %	12 668 000	2,9 %

### Notes :

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

Prévision du loyer total 1997-2023 : 252,9 millions de dollars

Les prévisions quant au nombre de passagers sont fournies par des experts-conseils externes, les horaires de vol disponibles des transporteurs aériens et les tendances économiques.

# REVUE DE 2018

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

La sûreté et la sécurité de tous les passagers, employés et installations demeurent au cœur des priorités de l'Administration. Qu'il s'agisse de mener des exercices de sécurité ou d'améliorer les processus, d'assumer le rôle de leader dans les nouveaux domaines de sécurité ou de réduire notre empreinte environnementale, nous sommes constamment en quête d'innovation et de pratiques exemplaires visant à garantir le meilleur rendement. Voici les projets essentiels sur lesquels ont porté nos efforts à cet égard en 2018.

### SÛRETÉ

#### **Formation et planification des interventions d'urgence**

En 2018, les Services d'intervention d'urgence (SIU) de l'aéroport sont intervenus dans le cadre de 19 incidents liés à des aéronefs (tant en vol qu'au sol) et dans plus de 130 urgences de nature médicale.

Les équipes des SIU, conjointement avec le Centre de coordination des opérations aéroportuaires (CCOA) et le contrôleur sur place (CSP), ont effectué 48 exercices, incluant deux exercices avec déploiement de matériel impliquant des équipes d'entretien du terrain d'aviation. De plus, elles ont travaillé étroitement avec le Conseil national de recherches pour mener à bien deux projets en lien avec le recours à l'imagerie thermique et aux lances d'incendie.

Parmi les améliorations apportées au matériel des SIU en 2018, mentionnons l'acquisition d'un nouveau véhicule de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs : un Rosenbauer Panther – 3000 gallons – 6 x 6 qui devrait être livré en 2019. De plus, tous les véhicules des SIU seront dotés d'un nouveau système radio conforme aux normes P-25, ce qui améliorera les communications avec les premiers intervenants de la Ville d'Ottawa.

# SÉCURITÉ

## Exercice d'intervention d'urgence annuel

L'exercice d'intervention d'urgence intégrée consistait en un exercice de sécurité à grand déploiement en deux étapes qui a eu lieu en mai. L'Administration a conçu la première partie de l'exercice dans le but d'évaluer la capacité de l'aéroport de réagir à une cyberattaque. Le personnel de l'Administration a rapidement identifié et isolé la menace, permettant ainsi un dénouement positif. La deuxième partie de l'exercice portait sur la présence d'un véhicule piégé le long de la bordure des départs qui a dégénéré en un scénario de tireur actif. Des membres du Service de police d'Ottawa, du service policier – section aéroport, des Services de patrouille, de l'Équipe tactique, de l'Escouade canine et de l'Unité d'enlèvement d'explosifs ont collaboré avec le Service paramédic d'Ottawa et l'Administration de l'aéroport pour résoudre rapidement l'incident. Plus de 100 premiers intervenants, employés de l'Administration de l'aéroport et bénévoles ont pris part à cet exercice.

## Formation du CSP

En 2018, l'Administration de l'aéroport a restructuré le poste de contrôleur sur place (CSP), qui est réglementé par Transport Canada, afin d'en faire une ressource séparée et de permettre au personnel des Services d'intervention d'urgence (SIU) de se concentrer directement sur une urgence en cours. L'Administration a organisé plus de 30 séances de formation en classe et sur le terrain d'aviation avec le CSP, le service policier – section aéroport, les SIU de l'Administration et les employés des secteurs opérationnels et du terrain d'aviation afin de s'assurer que ce nouveau concept était compris de tous.

## Légalisation du cannabis



La légalisation du cannabis à usage récréatif au Canada est entrée en vigueur en octobre. Cependant, la possession de cannabis demeure illégale à l'extérieur du pays. Pour éviter que nos passagers n'enfreignent la loi quand ils voyagent à l'étranger, l'Administration a installé des bacs de récupération du cannabis aux deux points de contrôle préembarquement de l'aéroport. Bien qu'ils soient rarement utilisés, ces bacs permettent aux passagers de se débarrasser de leur drogue de façon sécuritaire avant de s'envoler vers l'étranger.

En plus de l'installation de ces bacs, l'Administration a appuyé les efforts du gouvernement fédéral pour faire connaître la loi et informer les passagers au moyen de panneaux et d'une visibilité accrue sur les médias sociaux.

## Bureau de contrôle des laissez-passer

Le Bureau de contrôle des laissez-passer a subi une transformation historique en 2018 alors que l'entente de longue date avec Commissionaires Ottawa a pris fin en mars et ce dernier été remplacé par la nouvelle entreprise de sécurité de l'aéroport, Paladin Security.

## Améliorations et renforcements des mesures de sécurité

Pour améliorer la sûreté et la sécurité des passagers et des employés, l'Administration a installé des bornes et des bacs le long des bordures des arrivées et des départs dans le but de prévenir les attaques à la voiture-bélier comme celle qui a été mise en scène lors de l'exercice d'intervention d'urgence intégrée qui s'est déroulé plus tôt cette année. Nous avons également ajouté des téléphones d'urgence bleus à chaque étage du Stationnement étagé pour faciliter l'accès aux services d'urgence.

## Escouade canine

Toute organisation requiert un plan complet de relève pour gérer les changements et les besoins de ses travailleurs et l'Escouade canine de l'Administration ne fait pas exception. En 2018, l'escouade a accueilli trois nouveaux bergers allemands, nommés Eevi, Tank et Ares, pour prendre la relève de ses chiens plus âgés. Le programme d'entraînement rigoureux nécessaire pour l'agrément des chiens, qui est effectué conjointement à leurs tâches régulières de patrouille de l'aéroport, demande presque une année; à ce jour, un des nouveaux chiens a déjà été agréé, tandis que les deux autres poursuivent leur formation à cette fin.



Eevi et son maître-chien Danielle Fox

Les trois équipes de l'escouade canine ont participé à tour de rôle à différentes activités de formation et de simulation. Cela incluait un séminaire sur la détection d'explosifs utilisés à des fins d'attentats terroristes qui a eu lieu à l'Aéroport international de Dallas, les essais de l'Association canadienne des maîtres de chiens qui se sont déroulés à Vancouver, Colombie-Britannique, des exercices d'entraînement avec les équipes canines de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Via Rail ainsi qu'un séminaire sur la détection d'explosifs de fabrication artisanale qui était donné par la Police provinciale de l'Ontario à Kingston en Ontario. L'escouade a aussi pris possession de deux nouveaux fourgons entièrement équipés pour le transport des chiens qui remplaceront leurs vieux véhicules.

## LEADERSHIP EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ

### Sommet sur la cybersécurité de NAV CANADA

Assurer la sûreté et la sécurité de nos passagers, de nos employés et de nos installations est au cœur des priorités de l'Administration de l'aéroport depuis sa création. Étant donné l'accroissement de la fréquence, de la complexité et des coûts pour les organisations et les personnes touchées que présentent les menaces et des risques de cybercriminalité, l'Administration a reconnu la nécessité d'accroître en conséquence sa sensibilisation à la cybersécurité et sa résilience. L'Administration a pris un rôle de chef de file parmi les aéroports canadiens à plusieurs égards.

En mai, l'Administration a joué un rôle clé au quatrième Sommet annuel sur la cybersécurité de NAV CANADA. Cette conférence de NAV CANADA, qui devait être au départ une discussion interne sur le paysage sans cesse changeant de la cybersécurité, s'est transformée pour inclure des partenaires et des intervenants qui avaient en commun le désir d'améliorer la cyber-résilience.

À la suite de discussions avec NAV CANADA, YOW a pris l'initiative d'ajouter un volet aviation au calendrier de la conférence avec pour résultat que la conférence a pu compter pour la première fois sur la participation de représentants de 15 aéroports canadiens. Douze experts/conférenciers ont également pris part à la conférence et traité des différentes menaces pour l'industrie en général ainsi que de stratégie d'atténuation visant à protéger et préserver les renseignements personnels et organisationnels. Parmi les autres participants, mentionnons cinq compagnies aériennes et des représentants de Sécurité publique Canada et de Transports Canada. Ce sommet a jeté les bases d'une discussion continue et d'une collaboration durable sur ce sujet d'importance capitale. L'organisation du sommet de 2019 est déjà en cours.

### **Nomination chez A-ISAC**

En septembre, l'*Aviation Information Sharing and Analysis Centre* (A-ISAC) a nommé Mark Laroche à son Conseil d'administration. L'A-ISAC est le premier regroupement de membres de l'aviation mondiale qui s'emploie à protéger les entreprises, les opérations et les services d'aviation dans le monde au moyen du partage de renseignements et d'informations en matière de cyber-menaces. Les cyber-menaces n'ont pas de frontières, et cette nomination élargira la portée internationale d'A-ISAC dans le secteur aéroportuaire et tiendra lieu de lien vers les aéroports et les autres partenaires du secteur de l'aviation au Canada.

## AMÉLIORATIONS CÔTÉ PISTE

Après plusieurs années consacrées à la réfection de ses pistes, l'Administration a entrepris la remise en état des voies de circulation et de l'aire de trafic de l'aéroport ainsi que d'autres améliorations visant à rehausser la sûreté et l'efficacité de ses installations côté piste.

### **Renouvellement de l'aéroport**

Dans le cadre de son engagement continu à veiller sur la sûreté côté piste, l'Administration a réalisé plusieurs projets de construction côté piste le printemps et l'été derniers. Nous avons travaillé avec nos entrepreneurs à la planification de plusieurs projets menés de front dans le but d'en minimiser les perturbations opérationnelles et l'impact sur la collectivité.

La réfection des voies de circulation s'inscrit dans un projet pluriannuel de remise à neuf de la surface de l'aire de trafic et des voies de circulation ainsi que de l'infrastructure côté piste qui a atteint la fin de sa vie utile. Au cours du récent exercice, ces travaux ont englobé la reconstruction de la voie de circulation Juliet et d'une portion de la voie de circulation Echo, l'installation de capteurs encastrés dans la chaussée et mesurant l'état des pistes, et l'installation d'un système météorologique.

Nous avons installé un système de balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR) sur la piste 14 (tours et feux) qui améliorera la visibilité pour les pilotes lors des atterrissages sur la piste 14. Les pistes 07, 25 et 32 ont déjà un système de balisage SSALR.

La piste 14/32 a été fermée le 22 mai et est demeurée fermée jusqu'au 22 août et le trafic commercial a été déplacé vers la piste 07/25, la plus utilisée, mais nous l'avons rouverte en début de journée et de nouveau en début de soirée pour les départs des aéronefs d'Air Canada assurant les vols à destination de Vancouver et qui requièrent une plus longue surface. L'équipe de l'Administration a travaillé en étroite concertation avec ses entrepreneurs partenaires au respect d'un calendrier très serré afin d'atténuer les incidences de ces travaux sur le campus aéroportuaire et l'ensemble de la communauté.

### Réfection de l'aire de trafic

L'aménagement de l'aire de trafic située au nord du Hangar 11, qui sert au stationnement de nuit des avions, date de 1951 et elle a donc largement dépassé sa durée de vie utile. En conjonction avec un plan d'expansion au nord de ce secteur, nous avons confirmé, grâce à une étude menée par une tierce partie, qu'il était depuis longtemps nécessaire d'agrandir l'espace alloué au stationnement de nuit des avions. Le projet de réfection, d'agrandissement et de pavage de l'aire de trafic a permis de créer huit nouveaux espaces, lesquels permettront de satisfaire adéquatement aux besoins de stationnement de nuit durant les périodes de pointe, ainsi que trois emplacements en prévision de la croissance de nos besoins.

## AMÉLIORATIONS DE L'AÉROGARE

### Déplacement du contrôle préembarquement pour les vols domestiques et internationaux

La demande accrue et les procédés de contrôle de nouvelle génération exigent davantage d'espace aux points de contrôle préembarquement des vols domestiques et internationaux. L'emplacement actuel atteindra bientôt sa capacité et son efficacité maximales, de sorte que l'Administration a entrepris d'examiner d'autres possibilités. Comme suite à une analyse de plusieurs scénarios de croissance, elle a arrêté son choix sur celui qui serait le plus rentable et qui s'harmonise avec les changements apportés au programme de concessions de l'aéroport.

Le contrôle préembarquement sera déménagé de son emplacement actuel au Niveau 2, vers un secteur agrandi au Niveau 3. En vue de ce déménagement, nous construisons un nouvel étage au-dessus de la porte d'embarquement numéro 18, prolongeant ce qui constitue actuellement la zone la plus au sud-ouest du restaurant *Rideau Bar and Grill*. La foire alimentaire située au Niveau 3 sera en majeure partie relocalisée dans le nouvel emplacement situé après le point de contrôle au Niveau 2. Cependant, nous conserverons des services de boissons et d'aliments et des services de vente au détail au Niveau 3 pour les passagers, les visiteurs et les employés.

Le projet de 15 millions de dollars, qui est déjà en cours et qui sera visible pour les passagers et les visiteurs cet été, sera réalisé en étapes afin d'assurer la continuité de nos services de contrôle de sécurité. Nous terminerons tous les travaux du Niveau 3 avant de fermer le point de contrôle préembarquement existant.

# RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

## Accréditation carbone de l'ACI - Niveau 2



L'Administration de l'aéroport a obtenu une accréditation de niveau 2 de quatre du Programme d'accréditation carbone des aéroports du *Airports Council International-North America (ACI-NA)*. Le programme, qui a été lancé en Europe en 2009 et s'est étendu à l'Amérique du Nord en 2014, procède à une évaluation indépendante et reconnaît les efforts déployés par les aéroports pour contrôler et réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Il certifie les aéroports selon quatre niveaux d'accréditation, incluant la cartographie, la réduction, l'optimisation et la neutralité. Ottawa rejoint ainsi 217 aéroports ayant reçu une accréditation carbone des aéroports dans le monde, dont 34 se trouvent en Amérique du Nord.

L'Administration a établi la carte de son empreinte carbone pour obtenir son accréditation de niveau 1 en octobre 2016. L'équipe des services environnementaux

de l'Administration a ensuite concentré ses efforts sur l'obtention du niveau 2. Pour ce faire, elle a conçu et mis en œuvre un plan et des cibles de réduction de GES. Suite à l'examen mené par le comité d'accréditation à la fin de l'année 2017, nous avons reçu la confirmation de notre accréditation de niveau 2 le 18 janvier. Par la suite, l'équipe de l'Administration a mis en place le Plan de contrôle des GES approuvé, poursuivi le processus de réduction et été certifiée de nouveau.

Nous concentrons maintenant notre attention sur l'atteinte du niveau 3 qui requiert que nous aidions les locataires de notre campus à trouver des moyens de réduire les émissions de GES attribuées à leurs opérations.

En 2018, nous avons concentré notre attention pour atteindre le niveau 3 de l'accréditation. Il a fallu aider les locataires de notre campus à trouver des moyens de réduire les émissions de GES attribuées à leurs opérations. Au début de 2019, nous avons appris que notre effort avait porté fruit; nous prévoyons recevoir l'accréditation officielle pour le niveau 3 à l'automne.

## Économiser l'énergie

L'Administration a amorcé en 2018 une série d'initiatives permettant d'économiser l'énergie dans l'aérogare, sur les voies publiques, dans les stationnements et dans l'édifice Hendrick. Par exemple :

- Modification de l'éclairage aux halogénures métalliques de la salle d'attente par un éclairage à DEL
- Modification de l'éclairage de rue de l'aéroport par des réverbères à DEL
- Modification de l'éclairage des parcs de stationnement par un éclairage à DEL
- Remplacement des luminaires aux halogénures métalliques par des luminaires à DEL – Édifice Hendrick

En 2015, lors de la première accréditation de l'Administration, l'empreinte carbone de YOW était de 5 728 tonnes de CO<sub>2</sub>-équivalent. En 2016 et 2017, ce chiffre était passé à 5 354 tonnes et 4 987 tonnes respectivement. L'empreinte de 5 254 tonnes calculée en 2018 est plus élevée que celle de l'année dernière, mais notre facteur d'intensité (le total des émissions divisé par le nombre de passagers divisé par 1 000) se situe à 1,013, ce qui est inférieur aux facteurs de 2017 (1,030) et de 2016 (1,129), malgré l'augmentation de 5,6 % du nombre de passagers. Cela confirme l'efficacité des efforts que nous déployons collectivement pour réduire l'empreinte carbone de l'aéroport.

### **Train léger sur rail à l'aéroport**

Alors que le projet de train léger sur rail de la Ville d'Ottawa progresse et que le début des travaux de l'Étape 2 est prévu en 2019, l'Administration se prépare à respecter son engagement à l'égard de ce projet. Les plans détaillés de la station de l'aérogare sont en voie d'être finalisés et les travaux de l'extrémité sud du niveau 3 devraient débiter à l'automne 2019.

## **FINANCES**

### **Survol de l'exercice financier**

L'économie a enregistré une solide croissance en 2018. Les tendances affichées par les principaux indicateurs financiers et l'emploi ont été positives tout au long de l'année, malgré le resserrement des conditions financières et la volatilité des marchés qui ont été observés à la fin de l'année. Néanmoins, cette croissance de 2018 s'est traduite par un effet positif sur les résultats de l'aéroport où le volume de passagers en 2018 a battu le record de l'année précédente en atteignant un total de 5,1 millions de passagers, soit une augmentation de 5,6 % par rapport à 2017. La croissance du trafic passager pour les vols domestiques a atteint 4,9 %, des hausses ayant été enregistrées dans les vols à destination de Vancouver, Edmonton, Toronto et Fredericton. Le nombre de passagers transfrontaliers et internationaux a augmenté de 11,3 % et de 2,5 % respectivement, en raison de l'augmentation de la fréquence des vols des transporteurs américains vers leurs places centrales. Par ailleurs, l'augmentation des vols vers les destinations soleil a eu une influence positive sur les flux de voyageurs internationaux.

Le total des revenus a augmenté de 4,1 % pour atteindre 138,1 millions de dollars en 2018, comparativement à 132,6 millions de dollars en 2017. Cette augmentation est attribuable à la solidité continue des produits liés aux services de transport au sol et aux parcs de stationnement, à la hausse des frais facturés aux transporteurs et au nombre plus élevé de passagers. En conséquence, les revenus avant dépréciation pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 se sont établis à 38,3 millions de dollars par rapport à 32,8 millions de dollars en 2017, pour atteindre un revenu net après dépréciation de 7,0 millions de dollars, comparativement à un revenu net de 3,8 millions en 2017. Comme d'habitude, tous les bénéfices sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, afin d'améliorer la sûreté, la sécurité et l'expérience des clients.

## Revue des cinq dernières années

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2014 \$	2015 \$	2016 \$	2017 \$	2018 \$
Revenus	115 116	123 322	126 806	132 623	<b>138 060</b>
Dépenses avant dépréciation	85 919	95 492	104 028	99 801	<b>99 751</b>
Revenus avant dépréciation	29 197	27 830	22 778	32 822	<b>38 309</b>
Immobilisations	54 752	31 206	24 443	35 528	<b>37 027</b>
Revenus des FAA, montant brut	46 474	48 384	49 915	52 244	<b>54 215</b>

# REVUE DE 2018

## POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

Trouver de nouvelles et meilleures façons de collaborer avec nos clients, nos employés, les partenaires de notre campus et les parties prenantes de l'aéroport s'inscrit dans notre quête de l'excellence. La collaboration avec ces divers groupes se produit lorsque nous avons avec eux des conversations importantes, que nous donnons suite à leurs commentaires et à leurs doléances, que nous les informons et que nous ne perdons pas de vue l'objectif qui consiste à faire en sorte que l'expérience de nos clients soit positive.



### YOW+

L'objectif de 5 millions de passagers, ajouté aux besoins municipaux et régionaux croissants, signifie que l'aéroport doit aussi évoluer. Nos clients veulent des installations modernes et plus diversifiées, un meilleur accès, une commodité accrue et davantage de choix. Pour satisfaire à ces besoins, l'Administration a entrepris un projet pluriannuel à phases multiples qui transformera et rehaussera l'expérience client ainsi que la perception de destination et de ville de classe mondiale d'Ottawa. Certaines phases de ce projet comprennent :

- le contrôle préembarquement;
- les concessions;
- l'hôtel d'aéroport; et
- la station de train léger sur rail.

Consciente que les travaux de construction toucheront plusieurs secteurs de l'aérogare et qu'ils exigeront une modification du processus de voyage, l'Administration a lancé la campagne de sensibilisation et de commercialisation **YOW+** afin d'informer la clientèle ainsi que les employés du campus de l'aéroport. L'Administration se servira de **YOW+** pour transmettre de l'information sur chacun des projets, sur les changements, sur les répercussions pour les clients à différentes étapes du projet et sur les résultats qu'ils peuvent espérer à la fin de chacune des étapes. La campagne évoluera pour inclure les exécutions créatives ayant lieu dans l'aérogare au moyen de palissades de chantier, de panneaux de signalisation directionnelle et du site Web de la campagne : [yow.ca/fr/yow+](http://yow.ca/fr/yow+), pour n'en nommer que quelques-uns.

### Un service en or

Au début du mois de mars de cette année, la bonne nouvelle fut partagée : YOW conservait la première position en 2018 en matière de satisfaction de la clientèle parmi les aéroports en Amérique du Nord desservant de deux à cinq millions de passagers par année qui participent au programme de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) du Conseil international des aéroports (ACI). YOW faisait partie des 376 aéroports dans plus de 90 pays partout dans le monde qui évaluait le taux de satisfaction de leurs passagers au départ par rapport à 34 indicateurs de rendement clés.

Remporter la première place fut tout un exploit. Conserver la première position deux années consécutives atteste de l'engagement continu de l'ensemble de la communauté de l'aéroport à assurer un service de qualité or aux passagers tout au long de l'année. Ce classement n'aurait pas été possible sans l'apport de chaque employé, bénévole et organisme qui ont contribué à cette réalisation majeure.

Un grand merci aux passagers qui ont su reconnaître ces efforts dans leurs commentaires. La communauté aéroportuaire s'engage à continuer d'offrir une expérience conviviale et efficace entre la devanture de l'aérogare jusqu'à la cabine du vol, dans une atmosphère chaleureuse et un environnement aéroportuaire bien aménagé. De plus, avec le lancement du programme YOW+, tous les efforts possibles seront déployés pour limiter tout inconfort ou changement qui pourrait avoir une incidence sur l'expérience client.

### Haute altitude

L'Administration a instauré en 2013 le programme de reconnaissance des employés Haute altitude afin de donner aux employés un véhicule pour souligner les mérites de collègues qui se démarquent et se dépassent dans leur travail. Chaque année au mois de décembre, l'ensemble des effectifs de l'Administration est appelé à voter pour le candidat ou la candidate qui remportera le Prix du Choix des employés.



Les employées de l'année, Lyann Lemieux et Lianne Degen

Au mois d'août, une collègue du bureau de

l'Administration a subi un malaise qui aurait pu lui coûter la vie alors qu'elle travaillait à son bureau. Grâce à l'intervention rapide de plusieurs de ses collègues, elle a survécu et elle a pu revenir au travail en novembre. Deux employées de l'Administration ont été mises en candidature cette année pour leur réponse à cette situation d'urgence. Il s'agit de Lianne Degen, première intervenante des opérations, et de Lyann Lemieux, aussi première intervenante des opérations qui était en formation lors de l'incident. Elles ont administré la réanimation cardio-respiratoire (RCR) et utilisé un défibrillateur externe automatisé (DEA) portable jusqu'à ce que les Services d'intervention d'urgence et le Service paramédic d'Ottawa prennent la relève.

Comme la mise en candidature l'indiquait, « bien que la tâche de premier répondant fasse partie de leurs responsabilités, elles se sont dans ce cas toutes les deux dépassées pour sauver la vie de leur collègue; elles ont fait preuve d'une passion et d'un engagement réels à aider leur prochain. » Félicitations à Lianne et Lyann!

The screenshot displays the Ottawa International Airport website. At the top, there are logos for the International Airport Authority and the Administration de l'aéroport international d'Ottawa, along with social media icons and a search bar. A navigation menu includes links for VOLS, STATIONNEMENT ET TRANSPORT, PLANIFICATION DE VOYAGE, SERVICES, CORPORATIF, INFOGUIDE, and YOW+. The main banner features a large image of an airplane on the tarmac with the text 'Bienvenue à l'Aéroport International d'Ottawa' and 'YOW'. Below this is a search bar for 'TROUVEZ VOTRE VOL' with a subtext 'LIGNE AERIEENNE, N° DE VOL OU VILLE'. A secondary navigation bar offers 'ARRIVÉES', 'DÉPARTS', and 'RÉSERVEZ VOTRE STATIONNEMENT'. Below this is a table of flight arrivals.

PRÉVUE	RÉVISÉE	LIGNE AÉRIENNE	VOL	PROVENANCE	STATUT	CARROUSEL
14 H 57 AVR 2	14 H 47 AVR 2	AIR CANADA	AC8987	MONTRÉAL	TÔT	3
15 H 09 AVR 2	15 H 02 AVR 2	WESTJET	WS3466	TORONTO	TÔT	4

## Nouveau site Web de l'aéroport

L'Administration a lancé son nouveau site Web entièrement accessible au mois de juillet. Nous avons simplifié le contenu et nous le présentons maintenant dans un format plus convivial qui semble plaire à nos partenaires et à nos passagers. Le site, qui avait été consulté près de 1 675 000 fois l'an dernier, constitue la meilleure source d'information sur les vols, les parcs de stationnement et les réservations en ligne, en plus d'afficher des renseignements sur les possibilités d'emploi sur le campus, pour ne nommer que quelques-unes des pages les plus populaires.

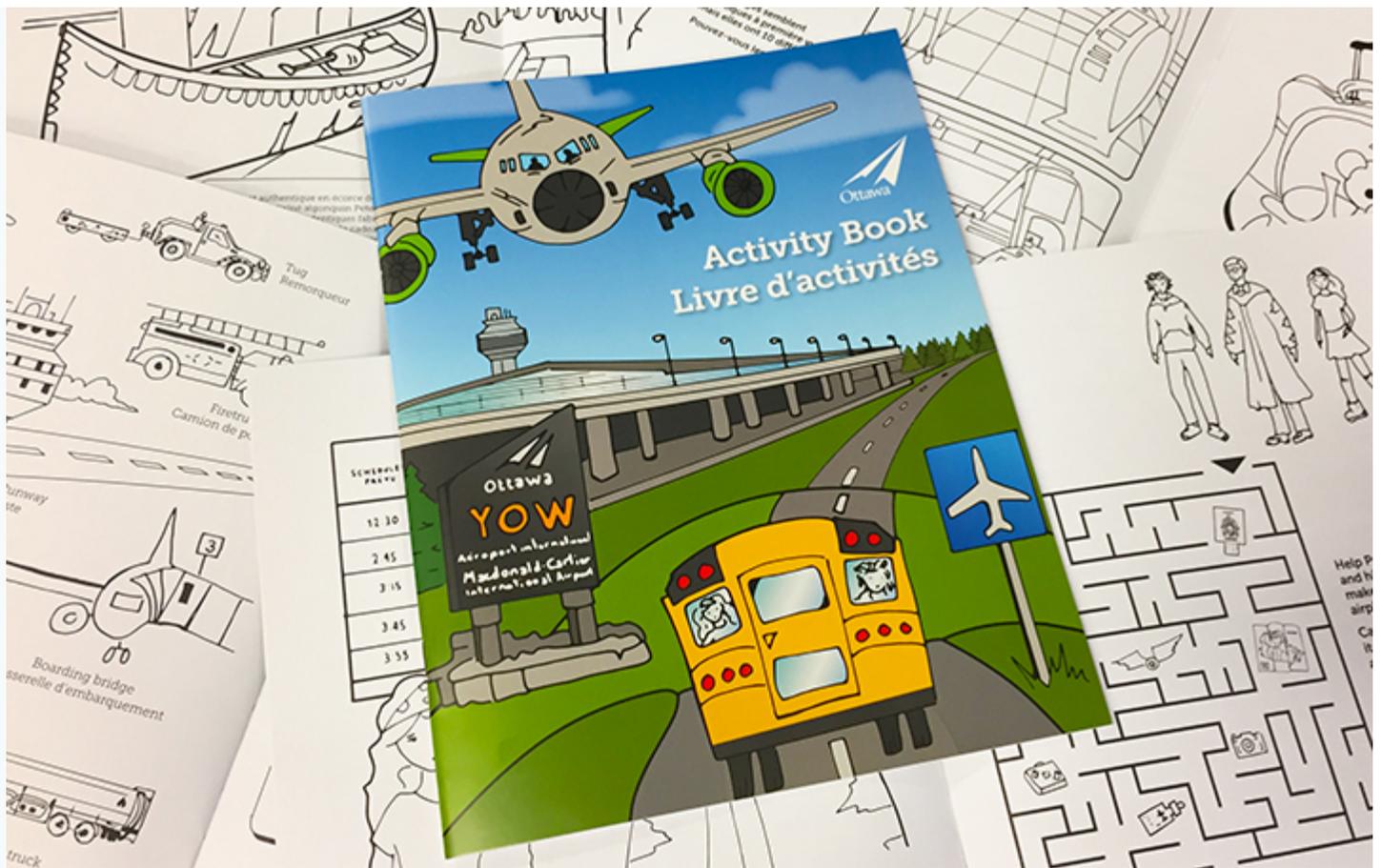
## Infoguide

L'aéroport a le privilège de pouvoir compter sur plus de 85 bénévoles attentionnés et bienveillants qui veillent à ce que les visiteurs et les passagers qui transitent par YOW soient bien accueillis et reçoivent l'aide dont ils ont besoin. Qu'il s'agisse de répondre à des questions concernant les attraits de la région ou de fournir de l'aide en matière d'hébergement ou de transport au sol, les bénévoles d'Infoguide vont chaque jour au-delà de leur devoir en plus d'être d'excellents ambassadeurs pour Ottawa-Gatineau et pour l'aéroport. En 2018, les bénévoles ont consacré plus de 7 500 heures aux kiosques d'information situés dans les aires des arrivées et des départs.

Nous avons par ailleurs célébré plusieurs anniversaires en 2018 : 11 bénévoles ont atteint leur 15<sup>e</sup> année de service, deux autres, leur 20<sup>e</sup> année et enfin, un autre bénévole a atteint le jalon incroyable de 25 années de bénévolat! Toute la communauté aéroportuaire salue ses valeureux bénévoles!



Les bénévoles de l'Infoguide Kathy Mitchell, Lorraine Rooney, Maria Beaulne et Maura Giuliani



### Livre d'activités de l'aéroport

L'Administration a récemment collaboré avec une artiste de la région, nommément Jennifer Nicol, pour créer le livre d'activités de l'aéroport qui raconte une visite de classe à Toronto. Tout en expliquant le fonctionnement de l'aéroport, le professeur Uplands présente aux élèves les nombreux éléments emblématiques de l'aéroport et leur signification historique. Parmi ceux-ci, mentionnons la fontaine, le canot en écorce de bouleau et l'inukshuk. Tout en coloriant leur parcours dans l'aéroport, les élèves en apprennent davantage sur les divers aspects du processus de voyage, comme l'embarquement et le traitement des bagages, la tour de contrôle de NAV CANADA et les différentes parties d'un aéronef. Les livres d'activités sont disponibles aux kiosques d'information de l'aéroport qui se trouvent dans les aires des arrivées et des départs.

# REVUE DE 2018

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

YOW fait preuve de détermination dans ses efforts continus en vue d'accroître sa capacité et d'offrir de nouvelles destinations. Nous rencontrons des représentants des transporteurs pour leur présenter les avantages de desservir la région de la capitale nationale. Nous maintenons également le dialogue avec les entreprises pour comprendre les besoins des voyageurs d'affaires et nous collaborons avec elles pour établir des trajets durables. Les aéronefs sont des actifs précieux et les transporteurs aériens apportent un grand soin au déploiement de leurs ressources, en se fondant sur le volume du marché, le rendement et la façon dont chaque emplacement géographique s'intègre dans leur réseau.



La gagnante du grand prix de la campagne #YOW5million, Tanya J.

## 5 MILLIONS!

L'aéroport a franchi en décembre le cap très important des 5 millions de passagers. Pour célébrer l'occasion, l'Administration a lancé une campagne de publicité et de promotion en ligne intitulée « Sparty sur une étagère » pour favoriser l'engagement et la sensibilisation. En collaboration avec les Sénateurs d'Ottawa, nous avons caché 19 peluches Spartacat dans l'aérogare, avant et après les points de contrôle. Les participants étaient invités à trouver Sparty, à prendre une photo d'eux-mêmes en compagnie de Sparty et à la partager sur Facebook ou Twitter en « taggant » @FlyYOW et en incluant le mot-clic #YOW5million. Quatre prix ont été tirés au sort en plus du grand prix qui consistait en un voyage pour deux (2) en classe économique vers n'importe quelle destination sans escale en partance de YOW, ainsi qu'un montant de 5 000 \$ en argent à dépenser.

Nous avons effectué le tirage au sort parmi plus de 1 000 participations reçues entre le 12 décembre 2018 et le 19 janvier 2019. Il semblerait que notre gagnante, Tanya J. de la région de Smiths Falls, prévoit s'envoler très bientôt vers l'une de nos destinations soleil. Félicitations à tous les participants et à tous les gagnants!

## DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS

L'atteinte des 5 millions de passagers dépend de nombreux facteurs, dont le regain d'intérêt pour les vols transfrontaliers n'est pas le moindre. Après plusieurs années de déclin, ce marché a connu une impressionnante croissance de 11,3 %. Les vols de Delta à destination de LaGuardia ont remporté un grand succès; American Airlines a augmenté à trois le nombre de ses vols quotidiens vers Philadelphie; United Airlines a accru sa capacité vers Newark et Washington-Dulles, augmentant elle aussi à trois le nombre total de ses vols pour chacune des destinations.

Le trafic domestique, qui demeure le secteur le plus solide de l'aéroport, a augmenté de 4,9 %. Cette hausse s'explique par l'augmentation du nombre de sièges d'Air Canada vers Toronto-Pearson et Calgary; l'augmentation de la fréquence des vols de Porter vers Toronto-Billy Bishop; et les vols quotidiens plus fréquents de Westjet à destination de Vancouver et de Halifax.

Le trafic international a aussi augmenté dans une mesure de 2,5 %. Le service aérien d'Air Canada sans escale, offert à longueur d'année entre le Canada et Londres, Heathrow continue de bien performer, tout comme son service saisonnier vers Francfort. Tant Air Canada que Westjet ont réduit leurs vols hivernaux vers des destinations soleil. Cependant, Sunwing a comblé ce vide en annonçant de nouvelles destinations en 2018, soit Miami aux États-Unis et Los Cabos au Mexique, ainsi que huit autres destinations en Floride et dans les Caraïbes.



## Destinations directes

	<b>TOTAL</b>
1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	39
2006	44
2007	49
2008	49
2009	49
2010	50
2011	49
2012	49
2013	49
2014	50
2015	49
2016	46
2017	46
<b>2018</b>	<b>47</b>

## Mouvements d'aéronefs commerciaux

	<b>TOTAL</b>
1997	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146
2006	65 396
2007	72 342
2008	79 777
2009	81 120
2010	86 009
2011	90 949
2012	90 697
2013	83 567
2014	78 073
2015	75 107
2016	74 345
2017	74 755
<b>2018</b>	<b>77 728</b>

## Vols directs par jour

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

### Origine et destination

94.0 % du trafic (estimé)

# REVUE DE 2018

## INITIATIVES STRATÉGIQUES / PROJECTIONS SUR CINQ ANS

Le Plan stratégique de l'Administration détermine les priorités stratégiques du Conseil d'administration et de l'équipe de la haute direction, et est basé sur cinq initiatives stratégiques clés qui sont à la base des activités de l'Administration de l'aéroport.

Les orientations stratégiques et certains des projets clés durant la période 2018-2022 sont identifiés ci-dessous :

### 1. CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

- faire croître les revenus non aéronautiques; et
- 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; et
- 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; et
- 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; et
- 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; et
- soutenir le développement du tourisme, des affaires et des congrès à Ottawa en stimulant la demande de services aériens à Ottawa.

### Résultats réels de 2018 c. Plan d'affaires

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	RÉELS \$	PRÉVUS \$	ÉCART \$	
Recettes	138,1	135,1	3,0	Hausse du nombre de passagers et augmentation notable du volume et des revenus dans les secteurs de la location d'automobiles, du transport au sol et d'autres concessions.
Dépenses	131,1	131,3	(0,2)	Dépenses liées aux services d'exploitation et d'entretien inférieures aux prévisions, compensées par des dépenses d'entretien aéroportuaire liées aux conditions météorologiques complexes et un fonctionnement hivernal prolongé.
Immobilisations	37,0	48,9	(11,9)	Initiatives reliées aux véhicules du parc, à la mise à jour des systèmes d'enregistrement dans l'aire des départs, à la réfection et à l'élargissement de l'aire de trafic et des voies de circulation et à la finition et la mise à niveau du bâtiment du campus plus longs que prévu et report de certains projets au prochain exercice.

### Projections financières 2019 - 2023

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$
Recettes	143,4	147,5	151,5	155,2	159,0
Dépenses	134,3	137,1	139,2	140,7	142,2
Immobilisations	49,3	43,2	32,6	30,2	30,4

# RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ, ET TRANSPARENCE

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

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

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

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2018, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux Règles en matière de conflits d'intérêts et au Code de conduite dont il est question précédemment.

## STATUTS

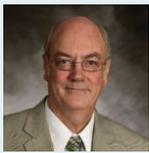
L'Administration a adopté en 1995 ses Statuts au moment de sa constitution en société, statuts qui ont été modifiés en 2003, en 2010, et de nouveau en 2014 sous le régime de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. Selon les Statuts en vigueur, les organes de sélection qui présentent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

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

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

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

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2018.

	NOM ET POSTE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	<b>Chris Carruthers</b> Président du Conseil d'administration	Expert-conseil en soins de santé et administrateur de sociétés	Hors cadre 2010
	<b>Craig Bater</b> <sup>(2)(4)</sup> Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Avocat	Ottawa Board of Trade 2012
	<b>John Boyd</b> <sup>(1)</sup>	Associé Client First Group	Gouvernement de l'Ontario 2010
	<b>Dick Brown</b> <sup>(3)(4)</sup>	Ancien haut dirigeant	Tourisme Ottawa 2016
	<b>Code Cubitt</b> <sup>(2)(3)</sup> Président, Comité spécial	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	<b>Scott Eaton</b> <sup>(1)</sup> Président, Comité de vérification	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	<b>Michèle Lafontaine</b> <sup>(4)</sup>	Notaire PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017
	<b>Brendan McGuinty</b> <sup>(2)</sup> Président, Comité de régie d'entreprise	Président Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	<b>Carole Presseault</b> <sup>(3)</sup> Présidente, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Principale experte-conseil Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014

	NOM ET POSTE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Jacques Sauvé <sup>(1)(4)</sup>	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012
	Lisa Stilborn <sup>(1)(2)</sup>	Vice-présidente Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016
	Janice Traversy <sup>(1)(3)</sup>	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013

(1) Membre du Comité de vérification

(2) Membre du Comité de régie d'entreprise

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

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

## RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2018

### Honoraires annuels

- Président : 50 679 \$
- Président du Comité de vérification : 24 777 \$
- Présidents des comités : 22 525 \$
- Autres administrateurs : 13 514 \$

### Honoraires par réunion

- 621 \$ par réunion
- 225 \$ par conférence téléphonique

## Présence aux réunions des Comités et du Conseil d'administration

MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ
Craig Bater	9 sur 9	10 sur 10
Thom Bennett <sup>(1)</sup>	2 sur 2	2 sur 2
John Boyd	9 sur 9	6 sur 6
Dick Brown	9 sur 9	11 sur 11

<b>MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ</b>
Chris Carruthers	9 sur 9	20 sur 21
Code Cubitt	8 sur 9	6 sur 6
Scott Eaton	8 sur 9	6 sur 6
Michèle Lafontaine	9 sur 9	5 sur 6
Brendan McGuinty	9 sur 9	4 sur 4
Carole Presseault	9 sur 9	5 sur 5
Jacques Sauvé	9 sur 9	9 sur 9
Lisa Stilborn	7 sur 9	9 sur 10
Janice Traversy	9 sur 9	11 sur 11

(1) fin de son mandat le 25 avril 2018

### **Comités du Conseil d'administration**

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

#### **Comité de régie d'entreprise**

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

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

- superviser les grands projets d'infrastructure de l'Administration;

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

#### **Comité de vérification**

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

#### **Comité des ressources humaines et de la rémunération**

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

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

#### **Responsabilité**

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

Le mandat de l'Administration est le suivant :

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

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; et
- agrandir les installations de transport et générer une activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités de transport aérien.

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

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
  - Comité sur le bruit de l'aéroport
  - Comité consultatif des lignes aériennes
  - Comité des opérations de l'aéroport
  - Comité consultatif communautaire
  - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998, 2008 et de nouveau au début de 2018, et du Plan d'utilisation du sol, qui a été mis à jour et approuvé par le ministre des Transports en 2018; et
- en tenant un site Web d'entreprise à [www.yow.ca](http://www.yow.ca).

L'Administration doit également se prêter à un examen de son rendement au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen de rendement a eu lieu la dernière fois en février 2017.

## **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 116 305 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2018) 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 116 305 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2018 :

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
Plan Group	318 731 \$ Fournir, livrer et installer les mises à niveau des interfaces du programme d'alarme de sécurité de porte/feu	Voir la remarque A ci-dessous
ThyssenKrupp Airport Systems Inc.	252 230 \$ Fournir, livrer et installer des systèmes d'exploitation mis à niveau sur les passerelles d'embarquement de la phase 2 de l'aérogare	Voir la remarque B ci-dessous

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

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

#### Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2018, l'échelle du salaire annuel de base du président de l'Administration allait de 298 979 \$ à 365 543 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 118 988 \$ à 235 727 \$.

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

#### Redevances et frais

L'Administration annonce 60 jours à l'avance dans les médias locaux tout changement apporté aux frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation indiquée. Ces frais comprennent les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (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; et
- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 60 jours de l'augmentation des frais.

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

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

#### Accès public aux documents

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

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



**Le Conseil d'administration (de gauche à droite) :** Scott Eaton, Carole Presseault, Dick Brown, Craig Bater, Michèle Lafontaine, Code Cubitt, Mark Laroche (Président et chef de la direction), Christopher Carruthers (Président du Conseil), Janice Traversy, Jacques Sauvé, Brendan McGuinty, John Boyd, Lisa Stilborn

# RAPPORT DE GESTION DE 2018

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2018. Il doit être lu conjointement avec les états financiers audités et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière 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

Le résultat avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 s'est établi à 38,3 millions de dollars, comparativement à 32,8 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2017. En 2018, l'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 31,3 millions de dollars, comparativement à 29,0 millions de dollars en 2017, pour tenir compte de la dépréciation de l'aérogare, des installations du terrain d'aviation et d'autres actifs par rapport à leur durée de vie économique estimée. Après déduction des amortissements, l'Administration a terminé l'exercice 2018 avec un résultat net de 7,0 millions de dollars, comparativement à un résultat net de 3,8 millions de dollars en 2017.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les exercices compris dans la période de trois ans close le 31 décembre 2018 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2018 \$	2017 \$	2016 \$
Produits	138,1	132,6	126,8
Charges	99,8	99,8	104,0
Résultat avant la dotation aux amortissements	38,3	32,8	22,8
Dotation aux amortissements	31,3	29,0	28,1

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2018 \$	2017 \$	2016 \$
Résultat net (perte)	7,0	3,8	(5,3)
Total de l'actif	500,4	495,0	698,9
Dettes à long terme, montant brut	423,3	427,5	631,2

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

### Activités d'exploitation

En 2018, le nombre de passagers de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« aéroport ») a augmenté de 5,6 % par rapport à 2017 et de 7,8 % par rapport à 2016. En 2018, l'économie canadienne a enregistré une solide croissance; les tendances affichées par les principaux indicateurs financiers et l'emploi ont été positives tout au long de l'année et les prévisions économiques laissent entrevoir la poursuite de ces tendances positives en 2019, même si le rythme devrait ralentir un peu. La tendance positive soutenue de la population, les politiques fiscales et monétaires du gouvernement et la solidité du marché de l'emploi, malgré le resserrement des conditions financières, devrait contribuer à une hausse du trafic passager en 2019 et après. Cela dit, l'incidence de l'imprévisibilité des prix de l'énergie, la hausse des taux d'intérêt à court terme, les fluctuations du dollar canadien ainsi que l'évolution des tendances politiques nationales pendant cette année d'élection, ainsi que sur les marchés mondiaux, feront l'objet d'une surveillance au cours de l'exercice.

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

	2018	2017	2016	VARIATION EN % - 2018 C.	
				2017	2016
Vols domestiques	4 002 209	3 813 672	3 679 232	4,9 %	8,8 %
Vols transfrontaliers	720 770	647 574	673 434	11,3 %	7,0 %
Vols internationaux	387 822	378 431	390 425	2,5 %	(0,1 %)
Total	5 110 801	4 839 677	4 743 091	5,6 %	7,8 %

Le nombre de passagers domestiques a progressé de 4,9 % par rapport à l'exercice précédent, des hausses ayant été enregistrées dans les vols à destination de Vancouver, Edmonton, Toronto, Fredericton et Saint-John.

Le nombre de passagers transfrontaliers a augmenté de 11,3 % par rapport à 2017. United a augmenté sa capacité vers Newark, Washington-Dulles et Chicago. American a augmenté la fréquence des vols vers Philadelphie. Air Canada a accru la fréquence de ses vols vers Newark, Tampa et Orlando, tandis que Westjet a réduit sa capacité vers la Floride (Fort Lauderdale, Fort Myers, Orlando et Tampa).

Le trafic international a augmenté de 2,5 % par rapport à 2017. Air Canada a connu une hausse des flux de voyageurs sur ses itinéraires mexicains, en comparaison avec l'exercice précédent, tandis que Sunwing a augmenté les fréquences vers les destinations soleil.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers pour chaque trimestre de 2018 par rapport aux trimestres correspondants de 2017 :

	<b>VOLS DOMESTIQUES</b>	<b>VOLS TRANSFRONTALIERS</b>	<b>VOLS INTERNATIONAUX</b>
T1	Hausse de 4,9 %	Hausse de 13,5 %	Baisse de 1,4 %
T2	Hausse de 5,5 %	Hausse de 8,2 %	Baisse de 6,8 %
T3	Hausse de 7,9 %	Hausse de 15,5 %	Hausse de 6,2 %
T4	Hausse de 1,3 %	Hausse de 8,1 %	Hausse de 17,0 %
Total	Hausse de 4,9 %	Hausse de 11,3 %	Hausse de 2,5 %

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

	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>VARIATION EN %</b>
T1	<b>1 248 517</b>	1 185 327	5,3 %
T2	<b>1 252 447</b>	1 191 719	5,1 %
T3	<b>1 355 155</b>	1 246 839	8,7 %
T4	<b>1 254 682</b>	1 215 792	3,2 %
Total	<b>5 110 801</b>	4 839 677	5,6 %

La taille de l'aéronef (selon le poids maximal au décollage) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les redevances d'atterrissage et d'aérogare. En 2018, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 2,7 %, par rapport à 2017. Le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a augmenté de 2,0 % par rapport à l'exercice précédent, tandis que le nombre de sièges à l'atterrissage des vols transfrontaliers et internationaux a augmenté de 8,5 % et 1,4 %, respectivement. Les variations par secteur reflètent essentiellement les changements dans le nombre de passagers expliqués ci-dessus.

## Produits

Le total des produits a augmenté de 4,1 % pour atteindre 138,1 millions de dollars en 2018, comparativement à 132,6 millions de dollars en 2017.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS)	2018	2017	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	54 215	52 244	1 971	3,8 %
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	28 511	27 350	1 161	4,2 %
Redevances d'atterrissage	13 472	13 005	467	3,6 %
Concessions	15 291	14 255	1 036	7,3 %
Stationnements	16 082	15 320	762	5,0 %
Location de terrains et de locaux	6 623	6 453	170	2,6 %
Autres produits	3 866	3 996	(130)	(3,3 %)
	<b>138 060</b>	132 623	<b>5 437</b>	<b>4,1 %</b>

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») se sont élevés à 54,2 millions de dollars en 2018, ce qui représente une augmentation de 3,8 % par rapport à ceux de 2017, qui s'établissaient à 52,2 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à l'accroissement de 5,6 % du nombre de passagers en 2018 par rapport à 2017, neutralisé par une baisse du nombre moyen de passagers au départ d'Ottawa qui s'est établie à 94 % en 2018, comparativement à 96 % en 2017. Les passagers en correspondance à Ottawa sont exempts des FAA. En vertu d'un accord conclu avec les transporteurs aériens, les FAA sont imposés par l'Administration et versés à celle-ci par les transporteurs aériens sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 6 % imputés par les transporteurs aériens, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel d'embarquements a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques totaux, qui comprennent les redevances générales d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les redevances d'atterrissage facturées aux transporteurs, se sont chiffrés à 42,0 millions de dollars en 2018, soit une hausse de 4,0 % sur des produits de 40,4 millions de dollars en 2017. Cette augmentation, par rapport à l'exercice précédent, est attribuable à la hausse de 2,7 % d'un exercice à l'autre du nombre de sièges à l'atterrissage, combinée à l'augmentation de 2,5 % des tarifs et frais aéronautiques, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2018. En 2019, l'Administration s'est efforcée d'équilibrer la croissance des frais d'exploitation avec la croissance des produits, tout en maintenant la surveillance des pressions continues exercées sur les coûts découlant de hausses supérieures à l'inflation, sur lesquelles l'Administration n'exerce aucun contrôle. La croissance du nombre de passagers prévue pour 2019, combinée à une gestion budgétaire prudente, devrait contrebalancer la hausse prévue de ces charges; c'est pourquoi l'Administration maintient ses tarifs et frais aéronautiques de 2019 au niveau de ceux de 2018.

Les produits tirés des concessions se sont établis à 15,3 millions de dollars, une hausse de 7,3 % par rapport à 2017. Les solides volumes de passagers ont eu une incidence favorable sur les divers secteurs des concessions, des résultats solides ont été enregistrés dans les secteurs des services alimentaires, de la location d'automobiles, de la vente au détail et des concessions hors-tax. Plus particulièrement, le secteur du transport au sol a affiché des volumes de transaction favorables pour les services de courtage de taxi et de transport privé.

Les produits tirés des parcs de stationnement se sont accrus, passant de 15,3 millions de dollars en 2017 à 16,1 millions de dollars en 2018, une hausse de 0,8 million de dollars ou 5,0 %. Cette augmentation d'un exercice à l'autre est principalement due à la solidité continue des volumes de transaction en ligne et à long terme, combinée à l'incidence d'un exercice à l'autre des hausses des tarifs de stationnement entrée en vigueur en février 2018. Les efforts continus visant à ajuster la structure tarifaire sont fondés sur l'optimisation des modèles d'établissement des tarifs et des produits en fonction du profil des passagers et de leurs besoins précis. Les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant de plus courtes périodes pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée, alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers des vols transfrontaliers et les passagers des vols internationaux tendent à stationner à l'aéroport pendant de plus longues périodes.

Les produits tirés de la location de terrains et de locaux, soit 6,6 millions de dollars, ont augmenté de 2,6 % par rapport à 2017. La hausse est principalement attribuable au renouvellement favorable de contrats de location avec les locataires existants et aux ajustements liés à l'inflation apportés aux taux locatifs des terrains.

## Charges

Les charges totales avant la dotation aux amortissements de 99,8 millions de dollars en 2018 étaient égales à celles de 2017.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS)	2018	2017	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Intérêts	20 818	24 318	(3 500)	(14,4 %)
Loyer foncier	10 553	9 626	927	9,6 %

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS)	2018	2017	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Matériaux, fournitures et services	38 741	36 973	1 768	4,8 %
Salaires et avantages sociaux	24 425	23 774	651	2,7 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 214	5 110	104	2,0 %
	99 751	99 801	(50)	(0,0 %)

Les charges d'intérêts comptabilisées dans l'état du résultat net découlent des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'investissements et sont compensées par les intérêts perçus sur les comptes bancaires et les revenus de placement. La baisse de 3,5 millions de dollars des charges d'intérêts en 2018 est redevable à l'arrivée à échéance et au remboursement le 2 mai 2017 de 200 millions de dollars en obligations de série D.

Le loyer payable au gouvernement du Canada a augmenté de 9,6 % pour atteindre 10,6 millions de dollars en 2018, et ce, en raison de la hausse des produits. L'Administration exploite l'aéroport aux termes d'un bail foncier (dans sa version modifiée, le « bail ») signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer annuel. Le montant présenté comme charge de loyer est estimé à partir de cette formule. Selon cette formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle progressive. Le loyer est calculé en pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent. Il est plafonné au taux de 12,0 % des produits annuels excédant 250 millions de dollars, comme suit :

PRODUITS BRUTS	LOYER PAYABLE	LOYER FONCIER CUMULATIF PRINCIPAL
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 milliers de dollars
Sur la tranche de 15 millions de dollars suivante	5,0 %	800 milliers de dollars
Sur la tranche de 75 millions de dollars suivante	8,0 %	6 800 milliers de dollars
Sur la tranche de 150 millions de dollars suivante	10,0 %	21 800 milliers de dollars
Sur les produits excédant 250 millions de dollars	12,0 %	

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

<b>2019</b>	11,1 millions de dollars
<b>2020</b>	11,5 millions de dollars
<b>2021</b>	11,9 millions de dollars
<b>2022</b>	12,3 millions de dollars
<b>2023</b>	12,7 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services est passé de 37,0 millions de dollars en 2017 à 38,7 millions de dollars en 2018, soit une augmentation de 4,8 %. La hausse de 1,8 million de dollars par rapport à 2017 découle de la hausse annuelle des taux des services contractuels en 2018, tels que services de police et de sécurité, de nettoyage des bâtiments, d'entretien et autres services externalisés et professionnels, et de celle des dépenses de réparation, services publics et entretien aéroportuaire. Les importantes tempêtes de neige survenues au début et à la fin de l'année 2018 et la combinaison de conditions météorologiques complexes ont accru la demande en entretien aéroportuaire, notamment en combustibles, en produits chimiques et autres matériaux nécessaires à l'entretien hivernal, comparativement à 2017.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé à 24,4 millions de dollars en 2018, soit une augmentation de 0,7 million de dollars ou de 2,7 %. Cette augmentation résulte des hausses contractuelles de salaires et avantages sociaux connexes, de la dotation de nouveaux postes prévus et de postes de remplacement et au recours plus fréquent et aux heures supplémentaires et à du personnel saisonnier sur appel en raison de tempêtes plus fréquentes et de conditions météorologiques hivernales complexes, tout au long de l'année 2018.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 2,0 % conformément à la disposition législative provinciale qui prévoit la méthode de calcul de ces paiements. Aux termes de cette disposition, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5,0 % du montant des paiements de l'exercice précédent. Le montant de 5,2 millions de dollars versé pour 2018 tient compte de ce calcul, étant donné que le nombre de passagers en transit par l'aéroport a augmenté de 2,0 % en 2017 par rapport à 2016. Les paiements tenant lieu de taxes feront l'objet d'une augmentation maximale de 5,0 % en 2019 par rapport à ceux de 2018 compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers enregistrée en 2018.

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 2018, la dotation aux amortissements de 31,3 millions de dollars représente une hausse de 2,4 millions de dollars par rapport à celle de 2017. Cet amortissement différentiel s'explique par les projets d'immobilisations réalisés en 2018 et 2017, y compris la mise à jour des systèmes d'enregistrement dans l'aire des départs, la réfection et l'élargissement de l'aire de trafic et des voies de circulation, les installations de contrôle des non-passagers – installations des véhicules, d'importants véhicules de son parc, le drainage de l'aire de trafic, le balisage lumineux d'approche de piste et les initiatives en technologies de l'information.

## RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

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

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

TRIMESTRE CLOS EN (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2017 \$				2018 \$			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.
Produits	33,4	32,5	33,3	33,4	34,5	33,7	35,3	34,6
Charges	27,8	24,3	22,7	25,0	25,2	24,1	23,1	27,4
Résultat avant la dotation aux amortissements	5,6	8,2	10,6	8,4	9,3	9,6	12,2	7,2
Dotation aux amortissements	7,0	6,9	7,5	7,6	7,5	7,4	8,2	8,2
Résultat net (perte)	(1,4)	1,3	3,1	0,8	1,8	2,2	4,0	(1,0)

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

En 2018, l'Administration a investi 37,0 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'investissement. Cette somme comprend d'importantes dépenses de 13,6 millions de dollars pour la réfection et l'élargissement de l'aire de trafic et des voies de circulation; 5,1 millions de dollars pour la mise en valeur de l'aérogare et de l'édifice des services intégrés; 3,6 millions de dollars pour d'importants véhicules de son parc; 2,3 millions de dollars en coûts d'aménagement liés aux projets de contrôle de l'ACSTA et de la station du TLR; 2,1 millions de dollars pour la mise à niveau des systèmes d'enregistrement dans l'aire des départs; 1,8 million pour le remplacement des fenêtres de la passerelle fixe, et 1,1 million pour le balisage lumineux des pistes d'atterrissage.

## OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	PAIEMENTS POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE						
	TOTAL	2019	2020	2021	2022	2023	PAR LA SUITE
Dettes à long terme (Note 1)	423 311	4 643	8 753	13 116	14 023	14 988	367 788
Engagements à long-terme liés à l'exploitation	30 660	14 166	6 108	5 293	3 633	1 460	
Engagements en capital	32 247	32 247					
Total des obligations contractuelles	486 218	51 056	14 861	18 409	17 656	16 448	367 788

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

## 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 investissements de maintien. Les produits des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges liées aux projets d'investissement dans les infrastructures d'envergure de l'Administration, dont le programme d'expansion de l'aéroport. L'Administration finance les dépenses d'infrastructure d'envergure au moyen d'emprunts contractés sur les marchés des capitaux et de crédit bancaire.

L'Administration maintient un accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 140 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2018 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2019. Le tableau ci après présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune de ces facilités de crédit, ainsi que les dates d'échéance et les fins visées :

TYPE DE FACILITÉ	31 DÉCEMBRE 2018 \$ CAN (MILLIONS)	31 DÉCEMBRE 2017 \$ CAN (MILLIONS)	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable – 364 jours	40,0	40,0	13 octobre 2019	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 M\$ US)	14,0	14,0	13 octobre 2019	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	6,0	6,0	13 octobre 2019	Lettre de crédit et garantie
Renouvelable – 5 ans	80,0	80,0	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	140,0	140,0		

La trésorerie et les équivalents de la trésorerie de l'Administration ont augmenté de 1,0 million de dollars en 2018 pour s'établir à 30,5 millions au 31 décembre 2018.

L'Administration émet des obligations-recettes aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les facilités bancaires et les obligations-recettes. Aux termes de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de maintenir, auprès du fiduciaire (le « fiduciaire »), un fonds de réserve pour le service de la dette (le « fonds de réserve pour le service de la dette ») correspondant à six mois de service de la dette, sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2018, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B affichaient un solde de 6,6 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit également maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation (le « fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ») d'un montant équivalant à 25,0 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien de l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de facilité de crédit ferme disponible et non encore utilisée. Au 31 décembre 2018, une tranche de 15,8 millions de dollars des facilités de crédit de l'Administration avait été affectée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Au 31 décembre 2018, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

En 2018, S&P Global et Moody's ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration avec perspectives stables en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie globale en lui accordant respectivement les notations A+ et Aa3.

## BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les créances clients de l'Administration de 8,6 millions de dollars ont diminué de 0,8 million de dollars par rapport à 2017 en raison de la réception, fin décembre 2018, du paiement d'un important transporteur prévu pour début janvier 2019.

Les créditeurs et charges à payer ont augmenté de 3,7 millions de dollars pour s'établir à 18,6 millions de dollars au 31 décembre 2018, et s'expliquent par la hausse des charges à payer, imputable à l'achèvement de plusieurs projets d'immobilisation à la fin de 2018 et à certaines dettes fournisseurs plus élevées.

Le régime de retraite de l'Administration a acheté un contrat de rente pleinement indexée sans rachat des engagements à la fin de décembre 2018 pour tous les membres à la retraite en date du 31 décembre 2018. Les conditions favorables du marché ont permis une réduction de 2,7 millions de dollars du passif de solvabilité du régime de retraite tout en aidant à atténuer les risques pour les futures obligations de retraite à prestations déterminées pour les membres retraités.

## RISQUES ET INCERTITUDES

### Activité aéronautique

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

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable à l'heure actuelle au Canada, l'incertitude financière qui règne dans cette industrie expose l'Administration à un risque continu. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 94,0 % (96,0 % en 2017) des passagers qui ont fréquenté l'aéroport sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications des itinéraires et des horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires et les passagers gouvernementaux, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers qui voyagent par agrément, représentent un pourcentage élevé de la fréquentation de l'aéroport.

### **Assurance responsabilité aérienne**

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

# ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2018

## 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  
20 février 2018



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 ci-joints de l'**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018, 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 de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** au 31 décembre 2018, 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 selon les 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 de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** 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 dans le cadre de notre audit 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 de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** 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 de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**.

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**;
- 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 de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** 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'entité 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.

## État de la situation financière [en milliers]

Au 31 décembre

	2018 \$	2017 \$
<b>ACTIF</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	30 499	29 454
Créances et autres débiteurs	8 613	9 462
Fournitures renouvelables	3 372	3 499
Charges payées d'avance et acomptes	1 480	1 368
<b>Total des actifs courants</b>	<b>43 964</b>	43 783
Fonds de réserve pour le service de la dette [note 8 a)]	6 604	6 495
Immobilisations corporelles, montant net [note 4]	444 604	438 985
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net [note 10]	—	367
Autres actifs [note 5]	5 250	5 328
	<b>500 422</b>	494 958
<b>PASSIF ET CAPITAUX PROPRES</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Créditeurs et charges à payer	18 625	14 967
Partie courante de la dette à long terme [note 8]	4 643	4 152
<b>Total des passifs courants</b>	<b>23 268</b>	19 119
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi [note 10]	9 121	9 233

	2018 \$	2017 \$
Dette à long terme [note 8]	415 957	420 377
<b>Total du passif</b>	<b>448 346</b>	448 729
Engagements et éventualités [note 16]		
<b>Capitaux propres</b>		
Résultats non distribués	62 408	55 448
Cumul des autres éléments du résultat global	(10 332)	(9 219)
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>52 076</b>	46 229
	<b>500 422</b>	494 958

Voir les notes ci-jointes.

Au nom du conseil d'administration :



Chris Carruthers,  
Président du Conseil d'administration



Scott Eaton,  
Président, Comité de vérification

## État du résultat net et du résultat global [en milliers]

Exercice clos le 31 décembre

	2018 \$	2017 [RETRAITÉ - NOTE 2] \$
<b>PRODUITS</b>		
Frais d'amélioration aéroportuaire [note 9]	54 215	52 244
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	28 511	27 350
Redevances d'atterrissage	13 472	13 005
Concessions	15 291	14 255
Stationnement	16 082	15 320

	2018 \$	2017 [RETRAITÉ - NOTE 2] \$
Locations de terrains et de locaux [note 13]	6 623	6 453
Autres produits	3 866	3 996
	138 060	132 623
<b>CHARGES</b>		
Charges d'intérêts [note 8 b]]	20 818	24 318
Loyer foncier [note 13]	10 553	9 626
Matériaux, fournitures et services [note 9]	38 741	36 973
Salaires et avantages [note 10]	24 425	23 774
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 214	5 110
	99 751	99 801
Résultat avant la dotation aux amortissements	38 309	32 822
Dotation aux amortissements	31 349	28 986
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>6 960</b>	<b>3 836</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies [note 10]	(1 113)	(1 767)
<b>Total du résultat global</b>	<b>5 847</b>	<b>2 069</b>

Voir les notes ci-jointes.

## État des variations des capitaux propres [en milliers]

Exercice clos le 31 décembre

	2018 \$	2017 \$
<b>Résultats non distribués au début de l'exercice</b>	<b>55 448</b>	<b>51 612</b>
Résultat net de l'exercice	6 960	3 836

	2018 \$	2017 \$
<b>Résultats non distribués à la fin de l'exercice</b>	<b>62 408</b>	55 448
<b>Cumul des autres éléments du résultat global</b>		
Réévaluation des régimes à prestations définies [élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net]		
Solde au début de l'exercice	(9 219)	(7 452)
Autres éléments du résultat global de l'exercice [note 10]	(1 113)	(1 767)
Solde à la fin de l'exercice	(10 332)	(9 219)
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>52 076</b>	46 229

Voir les notes ci-jointes.

## Tableau des flux de trésorerie [en milliers]

Exercices clos les 31 décembre

	2018 \$	2017 \$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Résultat net de l'exercice	6 960	3 836
Ajouter (déduire) les éléments hors trésorerie		
Dotations aux amortissements	31 349	28 986
Amortissement des frais de financement différés	222	271
Charges d'intérêts	20 818	24 318
Diminution des autres actifs	78	71
Diminution du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	(858)	(1 229)
	<b>58 569</b>	56 253
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation [note 14]	2 950	4 214
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	<b>61 519</b>	60 467
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		

	<b>2018</b> \$	<b>2017</b> \$
Acquisition d'immobilisations corporelles <i>[note 4]</i>	<b>(37 027)</b>	(35 528)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	<b>80</b>	21
Échéance des placements dans le fonds d'amortissement <i>[note 3]</i>	<b>—</b>	200 000
Variation des créiteurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	<b>716</b>	(2 204)
Intérêts reçus	<b>641</b>	1 231
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(35 590)</b>	163 520
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Diminution (augmentation) du fonds de réserve pour le service de la dette <i>[note 8 a)]</i>	<b>(109)</b>	4 826
Intérêts payés	<b>(20 623)</b>	(25 619)
Remboursement sur la dette à long terme	<b>(4 152)</b>	(203 695)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(24 884)</b>	(224 488)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice</b>	<b>1 045</b>	(501)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	<b>29 454</b>	29 955
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>30 499</b>	29 454

Voir les notes ci-jointes.

# NOTES DES ÉTATS FINANCIERS

[LES MONTANTS DES TABLEAUX SONT EN MILLIERS, SAUF INDICATION CONTRAIRE]

31 décembre 2018

## 1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

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

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- a) Assurer la gestion, l'exploitation et l'expansion de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa [l'« aéroport »], dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada [Transports Canada – voir la note 13], 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 dix sont nommés par le ministre des Transports du gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario, les villes d'Ottawa et de Gatineau, Ottawa Board of Trade, 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 : bureau 2500, 1000 Airport Parkway Private, 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 20 février 2019. 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.

### **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 gouvernementale, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier de l'Administration conclu avec le gouvernement du Canada viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût tient toutefois compte des coûts d'emprunt marginaux engagés durant la phase de construction des actifs qualifiés. Au cours des exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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

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

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

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

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

### 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 2018 et 2017.

### 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.

### **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**

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

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

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

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

### **Comptabilisation des produits**

Les 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'amélioration aéroportuaire [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 transporteurs aériens du nombre de passagers. Un rapprochement annuel est effectué par l'Administration de concert avec les transporteurs aériens.

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

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

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

### **Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi**

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 du régime, ces actifs sont évalués à la juste valeur.

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

Le passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi comptabilisé à l'état de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite définie 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 entre résultats et provisions 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 prestations définies est comptabilisée lorsque les prestations sont gagnées par les membres du personnel couverts par le régime.

### **Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite**

L'Administration comptabilise la charge liée aux salaires, à la rémunération à risque et aux absences rémunérées, comme les congés de maladie et les vacances, à titre d'avantages à court terme dans la période 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<sup>er</sup> janvier 2018, en raison de l'application d'IFRS 9, *Instruments financiers*, l'Administration classe ses actifs financiers en tenant compte du type d'actif financier et des conditions contractuelles des flux de trésorerie, selon l'une des trois catégories d'évaluation suivantes :

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 perte de crédit attendues est comptabilisée à l'état du résultat net et du résultat global. Les profits et les pertes latents découlant de 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, ce qui demeure essentiellement inchangé par rapport aux exigences d'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation* [« IAS 39 »]. 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 avec les profits et les pertes, respectivement par le biais de l'état du résultat net et du résultat global ou au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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

### **Hiérarchie de la juste valeur**

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 classées 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 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.

### **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 comptes clients, 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.

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 dont les profils de pertes sont semblables [p. ex. la région, le type de produit, le type de client, la note financière, et la garantie par lettre de crédit ou autre forme d'assurance-crédit], initialement établis en fonction de l'historique des taux de défaillance observés par l'Administration.

Le calcul de la provision ajustera l'historique des créances irrécouvrables en tenant également compte d'informations prospectives. En conséquence, à chaque date de clôture, l'historique des taux de défaillance observés est mis à jour et les changements dans les estimations prospectives ainsi que leur incidence sont analysés.

L'évaluation de la corrélation entre l'historique des taux de défaillance observés et la conjoncture économique prévue aura une incidence sur le calcul des pertes de crédit attendues. L'historique des créances irrécouvrables de l'Administration et la conjoncture économique prévue peuvent aussi ne pas être représentatifs des taux de défaillance réels des clients à l'avenir.

## Coût des avantages futurs du personnel

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

## Provisions pour éventualités

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

## Paiement tenant lieu de taxes municipales

En décembre 2000, la province d'Ontario a modifié la *Loi sur l'évaluation foncière* afin d'apporter des changements à la méthode de détermination des paiements tenant lieu de taxes municipales 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.

## Résultat global

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

## Changements de méthodes comptables

Nous nous tenons au fait des nouvelles normes et modifications aux normes existantes qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board [« IASB »].

## IAS 7, Tableau des flux de trésorerie

Des modifications ont été apportées à IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie* [« IAS 7 »] dans le cadre d'une initiative d'envergure visant à améliorer les exigences en matière de présentation et d'information à fournir dans les rapports financiers.

L'Administration a appliqué la norme et a présenté les informations requises dans les états financiers.

## IFRS 9, Instruments financiers

L'Administration a appliqué IFRS 9, *Instruments financiers* [« IFRS 9 »] dans les présents états financiers avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cette nouvelle norme établit une nouvelle approche de classement des actifs financiers qui reflètent les caractéristiques de leurs flux de trésorerie ainsi que le modèle économique dans lequel s'inscrit la détention des actifs financiers. IFRS 9 introduit aussi un nouveau modèle de comptabilité de couverture qui correspond davantage aux activités de gestion des risques ainsi qu'un nouveau modèle de pertes de crédit attendues pour calculer la dépréciation des actifs financiers. En outre, des informations additionnelles doivent être fournies en ce qui a trait à la stratégie de gestion des risques de l'entité, à ses flux de trésorerie pour les activités de couverture et à l'incidence de la comptabilité de couverture sur ses états financiers. L'Administration n'ayant aucune activité de couverture en cours, cette nouvelle modification n'a aucune incidence sur les états financiers. Les informations additionnelles à fournir avec l'application d'IFRS 9 par rapport à IAS 39 comprennent les informations à fournir transitoires, qui sont présentées dans les états financiers conjointement aux informations quantitatives et qualitatives sur le risque de crédit présentées à la note 11.

Reclassement des actifs conformément à IFRS 9 – Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, la direction a déterminé quels modèles économiques s'appliquaient aux actifs financiers que détient l'Administration et a classé ses instruments financiers dans les catégories appropriées conformément aux exigences d'IFRS 9. La trésorerie et les équivalents de trésorerie et les créances et autres débiteurs ont été reclassés de la catégorie prêts et créances selon IAS 39 à la catégorie coût amorti selon IFRS 9. Aucun passif financier n'a été reclassé. Le reclassement selon IFRS 9 n'a pas eu d'incidence sur les états financiers.

Les nouvelles exigences sont présentées à la note 2, à la rubrique *Instruments financiers*, et les changements de classement sont résumés dans le tableau suivant.

TYPE D'INSTRUMENT FINANCIER	IAS 39		IFRS 9	
	CLASSEMENT	VALEUR COMPTABLE \$	CLASSEMENT	VALEUR COMPTABLE \$
<b>ACTIF</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Prêts et créances <sup>1</sup>	29 454	Coût amorti	29 454
Créances et autres débiteurs	Prêts et créances <sup>1</sup>	9 462	Coût amorti	9 462
Fonds de réserve pour le service de la dette	Prêts et créances <sup>1</sup>	6 495	Coût amorti	6 495
Autres actifs	s. o.	449 547	s. o.	449 547
<b>Total des actifs</b>		<b>494 958</b>		<b>494 958</b>
<b>PASSIF</b>				
Créditeurs et charges à payer	Autres passifs financiers <sup>1</sup>	14 967	Coût amorti	14 967

TYPE D'INSTRUMENT FINANCIER	IAS 39		IFRS 9	
	CLASSEMENT	VALEUR COMPTABLE \$	CLASSEMENT	VALEUR COMPTABLE \$
Partie courante de la dette à long terme	Autres passifs financiers <sup>1</sup>	4 152	Coût amorti	4 152
Dette à long terme	Autres passifs financiers <sup>1</sup>	420 377	Coût amorti	420 377
Autres passifs	s. o.	9 233	s. o.	9 233
<b>Total des passifs</b>		<b>448 729</b>		<b>448 729</b>

<sup>1</sup> Instruments financiers dont le reclassement en vertu d'IFRS 9 n'a entraîné aucun changement à leur base d'évaluation. Les anciennes catégories en vertu d'IAS 39 ont été éliminées.

Dépréciation des actifs financiers – Avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'Administration a évalué de manière prospective les pertes de crédit attendues au titre de ses instruments financiers comptabilisés au coût amorti. 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. Il n'y a pas eu d'incidence importante sur la provision pour pertes comptabilisée dans les états financiers.

L'Administration n'a pas retraité les informations comparatives pour les instruments financiers aux dates et pour les périodes ouvertes avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018, comme le permet IFRS 9, et, par conséquent, les informations comparatives de l'exercice 2017 sont présentées conformément à IAS 39. Les différences dans le classement des instruments financiers n'étaient pas importantes.

#### **IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients**

L'Administration a appliqué IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* [« IFRS 15 »] pour l'exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018. IFRS 15 remplace IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, IAS 11, *Contrats de construction* et les interprétations connexes. IFRS 15 présente les exigences relatives à la comptabilisation des produits qui s'appliquent à tous les contrats conclus avec des clients [à l'exception de contrats qui entrent dans le champ des normes portant sur les contrats de location, les contrats d'assurance et les instruments financiers].

L'Administration a adopté IFRS 15 en appliquant la méthode rétrospective intégrale. Par conséquent, les informations comparatives de l'exercice 2017 ont été retraitées.

Par suite de l'application d'IFRS 15, l'Administration présente maintenant les frais d'administration liés aux transporteurs aériens appliqués aux FAA perçus au nom de l'Administration en charges au poste matériaux, fournitures et services de l'état du résultat net et du résultat global, plutôt qu'en écriture de compensation des produits bruts tirés des FAA [3,3 millions de dollars en 2018; 3,1 millions de dollars en 2017].

Outre les obligations de présentation additionnelles, l'adoption d'IFRS 15 n'a pas entraîné d'autres changements aux états financiers.

### **Changements de méthodes comptables à venir**

Les nouvelles normes et interprétations publiées par l'IASB qui suivent pourraient avoir une incidence sur l'Administration dans l'avenir. L'Administration a l'intention d'adopter chacune de ces normes et interprétations connexes, s'il y a lieu, aux dates d'entrée en vigueur indiquées ci-dessous, et est en train d'évaluer leur incidence sur ses états financiers.

IFRS 16, *Contrats de location* [« IFRS 16 »], entre en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Cette norme a été publiée en janvier 2016 et établit les principes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et de communication de l'information sur les contrats de location. IFRS 16 remplacera la norme actuelle IAS 17, *Contrats de location*. Cette norme a pour objectif de faire en sorte que les preneurs et les bailleurs fournissent de l'information pertinente donnant une image fidèle de ces transactions. Cette information donne aux utilisateurs d'états financiers une base pour évaluer l'effet des contrats de location sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie de l'entité.

Pour les bailleurs, la comptabilisation ne sera pas vraiment modifiée. L'Administration a évalué l'incidence quantitative de cette norme sur le bail foncier et estime qu'en ce qui a trait aux états financiers, la comptabilisation du bail foncier en vertu de la nouvelle norme n'aura aucune incidence puisque le loyer est conditionnel aux produits entrants et, par conséquent, la charge de loyer foncier continuera d'être comptabilisée selon la méthode de la comptabilité d'engagement à l'état du résultat net et du résultat global. L'Administration est en train d'évaluer les autres contrats de location et de sous-location afin de déterminer l'incidence potentielle sur les états financiers. L'Administration entend appliquer IFRS 16 au moyen de l'approche rétrospective modifiée, selon laquelle l'incidence cumulée de l'application initiale de la norme est comptabilisée comme un ajustement du solde d'ouverture des capitaux propres au 1<sup>er</sup> janvier 2019, et les informations comparatives, qui ne seront pas retraitées, continueront d'être présentées selon IAS 17 et ses interprétations connexes. L'Administration se prévaut également de l'allègement transitoire par lequel une entité n'est pas tenue de réapprécier si un contrat est ou contient un contrat de location à la date d'origine du contrat.

Modification d'IAS 19, *Avantages du personnel*. Les modifications apportées à cette norme portent sur les lignes directrices relatives aux régimes à prestations définies et la comptabilisation des modifications, des règlements ou des compressions de ces régimes. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. L'application de ces modifications n'aura pas d'incidence sur les états financiers à ce moment-ci.

### 3. PLACEMENTS DANS LE FONDS D'AMORTISSEMENT

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu l'émission de 300,0 millions de dollars d'obligations-recettes décroissantes de série E aux termes de l'acte de fiducie globale [voir la note 8]. Du produit net tiré de ce placement, un montant de 200,0 millions de dollars a été placé dans un fonds distinct [le « fonds d'amortissement »] maintenu par le fiduciaire aux termes de l'acte de fiducie globale [le « fiduciaire »] et a été investi conformément à la politique en matière de placement du conseil. Ces placements sont venus à échéance avant les obligations-recettes décroissantes de série D de l'Administration échéant le 2 mai 2017.

### 4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2018	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
<b>DOTATION AUX AMORTISSEMENTS</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2018	491 577	109 165	40 325	32 274	11 155	14 741	699 237
Entrées	896	—	10	—	—	36 121	37 027
Transfert	12 848	9 610	10 328	3 627	82	(36 495)	—
Sorties	(3 198)	(10)	(465)	(483)	(149)	—	(4 305)
Au 31 décembre 2018	502 123	118 765	50 198	35 418	11 088	14 367	731 959
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2018	177 559	33 995	27 526	13 777	7 395	—	260 252
Dotations aux amortissements	20 468	4 451	3 837	2 014	579	—	31 349
Sorties	(3 198)	(10)	(465)	(424)	(149)	—	(4 246)
Au 31 décembre 2018	194 829	38 436	30 898	15 367	7 825	—	287 355
<b>VALEUR NETTE COMPTABLE</b>							
Au 31 décembre 2018	307 294	80 329	19 300	20 051	3 263	14 367	444 604

2017	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSEES ET AUTRES SURFACES PAVEES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET EQUIPEMENT \$	VEHICULES \$	AMELIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
<b>DOTATION AUX AMORTISSEMENTS</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2017	475 429	103 995	38 053	30 043	10 817	9 889	668 226
Entrées	71	—	1 347	2 348	34	31 728	35 528
Transfert	17 402	5 170	3 573	427	304	(26 876)	—
Sorties	(1 325)	—	(2 648)	(544)	—	—	(4 517)
Au 31 décembre 2017	491 577	109 165	40 325	32 274	11 155	14 741	699 237
<b>AMORTISSEMENT CUMULE</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2017	160 159	29 668	26 619	12 431	6 906	—	235 783
Dotations aux amortissements	18 725	4 327	3 555	1 890	489	—	28 986
Sorties	(1 325)	—	(2 648)	(544)	—	—	(4 517)
Au 31 décembre 2017	177 559	33 995	27 526	13 777	7 395	—	260 252
<b>VALEUR NETTE COMPTABLE</b>							
Au 31 décembre 2017	314 018	75 170	12 799	18 497	3 760	14 741	438 985

## 5. AUTRES ACTIFS

	2018 \$	2017 \$
Quote-part du produit futur lié au 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail, déduction faite de l'amortissement	2 320	2 398
	5 250	5 328

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

Aux termes d'un accord signé le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton [devenue la Ville d'Ottawa, la « Ville »] à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50 % 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 prise à bail

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

## 6. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration 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 2017] auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2018 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2019. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu de l'acte de fiducie globale [voir la note 8], et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes des facilités de crédit porte intérêt à des taux qui suivent le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, le cas échéant.

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

TYPE DE FACILITÉ	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES	2018 [EN MILLIONS \$]	2017 [EN MILLIONS \$]
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2019	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Fonds de prévoyance en dollars américains [10 millions \$ US]	13 octobre 2019	Couverture de taux d'intérêt	14	14
Lettre de crédit	13 octobre 2019	Lettre de crédit et lettre de garantie	6	6
Renouvelable – 5 ans	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement	80	80
			140	140

Au 31 décembre 2018, 15,8 millions de dollars des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien [voir la note 8 a)].

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

## 7. GESTION DU CAPITAL

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

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

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

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

## 8. DETTE À LONG TERME

	2018 \$	2017 \$
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 25 novembre 2004 jusqu'au 25 mai 2032	123 311	127 462

	2018 \$	2017 \$
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 à compter du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	300 000	300 000
	423 311	427 462
Moins : frais de financement différés	2 711	2 933
	420 600	424 529
Moins : partie courante	4 643	4 152
<b>Dettes à long terme</b>	<b>415 957</b>	<b>420 377</b>

### [a] Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes [collectivement, les « recettes »] aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 [compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale »]. En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes d'un montant de 270,0 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Le 2 mai 2017, les obligations-recettes de série D à 4,733 % d'un montant de 200,0 millions de dollars sont venues à échéance et ont été remboursées comme prévu. Des fonds d'un montant de 200,0 millions de dollars qui ont été mobilisés dans le cadre du financement de la série E en juin 2015 et mis en côté dans un fonds d'amortissement distinct ont été utilisés aux fins du rachat des obligations de série D.

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 au moyen du dépôt de 200,0 millions de dollars dans un fonds distinct détenu par le fiduciaire aux termes de l'acte de fiducie globale [voir la note 3].

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

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

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant aux obligations au titre du service de la dette sur six mois sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2018, 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 de série B était de 6,6 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2018, 15,8 millions de dollars [14,4 millions de dollars en 2017] des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien [voir la note 6].

Au 31 décembre 2018, l'Administration respectait toutes les exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

#### [b] Charges d'intérêts

	2018 \$	2017 \$
Intérêts sur les obligations	20 589	24 044
Autres charges d'intérêts et de financement différé	229	274
	<b>20 818</b>	<b>24 318</b>

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

\$

2019	4 643
2020	8 753
2021	13 116
2022	14 023
2023	14 988
Par la suite	367 788

### [d] Frais de financement différés

	2018 \$	2017 \$
Frais de financement différés	4 751	4 751
Moins l'amortissement cumulé	2 040	1 818
	2 711	2 933

## 9. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les transporteurs aériens, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs de 6 % imputés par les transporteurs aériens, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les transporteurs aériens 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 transporteurs aériens ont totalisé 3,3 millions de dollars [3,1 millions de dollars en 2017].

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

	2018 \$	2017 \$
Produits gagnés	54 215	52 244
Frais administratifs imputés par les transporteurs aériens	(3 253)	(3 134)
<b>Produits tirés des FAA gagnés, montant net</b>	<b>50 962</b>	49 110
Achats d'immobilisations admissibles	(35 557)	(32 747)
Charges d'intérêts admissibles	(22 168)	(24 755)
Autres charges admissibles	(220)	(142)
	<b>(57 945)</b>	(57 644)
<b>Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA</b>	<b>(6 983)</b>	(8 534)

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

	2018 \$	2017 \$
Produits gagnés	642 268	588 053
Frais administratifs imputés par les transporteurs aériens	(38 536)	(35 283)
<b>Produits tirés des FAA gagnés, montant net</b>	<b>603 732</b>	552 770
Achats d'immobilisations admissibles	(684 301)	(648 744)
Charges d'intérêts admissibles	(358 991)	(336 823)
Autres charges admissibles	(1 127)	(907)
	<b>(1 044 419)</b>	(986 474)
<b>Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA</b>	<b>(440 687)</b>	(433 704)

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

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

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

	2018 \$	2017 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite	-	367
Passif au titre des autres avantages postérieurs au départ à la retraite	9 121	9 233

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 2017 et déposée en juin 2018, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 7 449 \$ sur une base de capitalisation [principe de la continuité d'exploitation] en présumant un taux d'actualisation de 3,85 % [surplus de 5 166 \$ en 2016 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 sur les normes de prestations de pension de 1985* [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 2017, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 8 203 \$ [10 778 \$ en 2016], avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2018, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 1 641 \$ [2 156 \$ en 2017] pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2018 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2019. 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 2019 seront d'environ 1 641 \$ [2 156 \$ en 2018]. De plus, l'Administration prévoit verser un montant d'environ 661 \$ [778 \$ en 2018] au titre de la cotisation pour services rendus en 2019 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2017 et extrapolée au 31 décembre 2018 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2018 \$	2017 \$
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>60 054</b>	57 321
Cotisations salariales	<b>108</b>	131
Prestations versées	<b>(2 044)</b>	(1 830)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	<b>590</b>	653
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	<b>2 089</b>	2 142
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	<b>(4 441)</b>	2 311
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les résultats techniques du régime	<b>208</b>	(674)

	2018 \$	2017 \$
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>56 564</b>	60 054

	2018 \$	2017 \$
<b>ACTIFS DU RÉGIME — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
<b>Juste valeur au début de l'exercice</b>	<b>66 282</b>	60 093
Cotisations salariales	108	131
Cotisations patronales	537	633
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	1 641	2 156
Prestations versées	(2 044)	(1 830)
Intérêts sur les actifs du régime [déduction faite des charges administratives]	2 133	2 147
Profit actuariel (perte actuarielle) sur les actifs du régime	(10 094)	2 952
Juste valeur des actifs du régime	<b>58 563</b>	66 282
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(1 999)	(5 861)
<b>Juste valeur à la fin de l'exercice</b>	<b>56 564</b>	60 421
<b>Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net</b>	—	367

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

	2018 \$	2017 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	590	653
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 089	2 142
Intérêts sur les actifs du régime [déduction faite des charges administratives]	(1 928)	(2 051)

	2018 \$	2017 \$
<b>Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux</b>	<b>751</b>	744

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 :

	2018 \$	2017 \$
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>9 233</b>	8 532
Prestations versées	(243)	(170)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	480	643
Coût financier	332	343
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(776)	85
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	—	(200)
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	95	—
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>9 121</b>	9 233

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

	2018 \$	2017 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	480	643
Coût financier	332	343

	2018 \$	2017 \$
<b>Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux</b>	<b>812</b>	<b>986</b>

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

	2018 \$	2017 \$
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	<b>(4 441)</b>	2 311
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les résultats techniques du régime	<b>208</b>	(674)
Perte actuarielle (profit actuariel) sur les actifs du régime	<b>10 094</b>	(2 952)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	<b>(4 067)</b>	3 197
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	<b>(776)</b>	85
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	—	(200)
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	<b>95</b>	—
<b>Total de la perte comptabilisé dans les autres éléments du résultat global</b>	<b>1 113</b>	<b>1 767</b>

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

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

	2018 %	2017 %
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	3,50	3,75
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	4,00	3,50
Taux d'intérêt des actifs du régime	3,50	3,75
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite [indice des prix à la consommation]	2,00	2,00
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>		
<b>Taux d'actualisation servant à déterminer la charge</b>		
Soins de santé	3,50	4,00
Programme d'indemnités de départ	3,25	3,25
<b>Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice</b>		
Soins de santé	4,00	3,50
Programme d'indemnités de départ	3,75	3,25
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
<b>Taux d'augmentation des coûts des soins de santé</b>		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	7,40	7,70
Taux tendanciel ultime	5,00	5,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2028	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 \$
<b>RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES</b>			
Taux d'actualisation	1 %	(7 194)	8 905
Inflation	1 %	7 741	(6 622)
Rémunération	1 %	300	(371)
Espérance de vie	1 an	1 565	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2017	1 %	(10 397)	13 262
<b>AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>			
Taux d'actualisation	1 %	(1 067)	1 416
Coûts de soins de santé	1 %	1 405	(1 077)
Espérance de vie	1 an	289	(283)

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 2018 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 à la fin de 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 au 31 décembre 2018 et d'un fonds de croissance équilibré pour la gestion des actifs associés aux obligations à l'égard de tous les autres participants à la même date. Dans le cadre du fonds correspondant aux obligations, le régime de retraite a acquis à la fin de 2018 un contrat de rente sans rachat pleinement indexé pour l'ensemble des membres à la retraite au 31 décembre 2018. 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 2017, les 20 membres actifs avaient en moyenne 54 ans. Les 55 membres à la retraite avaient en moyenne 68 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 :

	2018 %	2017 %
Fonds de titres à revenu fixe	25	62
Contrat de rente sans rachat	62	—
Fonds d'actions – fonds canadiens	3	8
Fonds d'actions – fonds américains	1	4
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	4	13
Fonds de marchés émergents	2	5
Fonds de placement immobilier	3	8

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 :

	2018 \$	2017 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 093	1 053
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 215	1 168
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 093	1 053

## 11. 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, des créditeurs et charges à payer ainsi que des autres passifs courants avoisinaient leurs valeurs comptables en raison surtout de l'échéance à court terme de ces instruments.

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti [voir la note 8]. Au 31 décembre 2018, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme des séries B et E s'élevait respectivement à 155,3 millions de dollars et à 310,1 millions de dollars [en 2017, respectivement 165,4 millions de dollars et 319,2 millions de dollars pour les obligations-recettes des séries B et E]. 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.

## 12. GESTION DES RISQUES

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

### Risque de taux d'intérêt

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

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

	2018		2017	
	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]	6 604	2,03	6 495	0,99
Trésorerie et équivalents [taux variables]	30 499	2,25	29 454	1,47
Dettes à long terme (coût fixe)	415 957	Voir la note 8	420 377	Voir la note 8

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

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

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base [0,50 %] et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,2 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 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.

L'Administration a le droit inconditionnel de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt [voir la note 8], l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une majoration des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette pourrait tomber sous la barre du 1,0. Si l'Administration ne respecte pas ce ratio financier durant un exercice donné, elle ne sera pas en cas de défaut aux termes de l'acte de fiducie globale à la condition qu'elle le respecte pour l'exercice suivant. Vu son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 20,6 millions de dollars par an. Les versements de capital annuels futurs exigibles sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 8 (c).

## Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances 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 transporteurs aériens. La majeure partie des créances de l'Administration sont payées dans les 27 jours [37 jours en 2017] suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux transporteurs aériens. 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 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., transporteurs aériens, 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'Administration a appliqué la méthode simplifiée pour évaluer la provision requise pour les pertes de crédit attendues au titre des créances et autres débiteurs. Ce calcul est illustré dans le tableau suivant :

### Modèle fondé sur les pertes de crédit attendues pour les créances et autres débiteurs

#### AU 31 DÉCEMBRE 2018

	ACTIFS COURANTS	30-60 JOURS	61-90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS	TOTAL
Taux des pertes de crédit attendues	2,88 %	3,28 %	3,28 %	3,28 %	
Valeur comptable brute estimative en cas de défaillance	7 970	878	6	19	8 873
<b>Pertes de crédit attendues</b>	<b>229</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>260</b>

#### AU 31 DÉCEMBRE 2017

	ACTIFS COURANTS	30-60 JOURS	61-90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS	TOTAL
Taux des pertes de crédit attendues	2,63 %	3,28 %	3,28 %	3,28 %	
Valeur comptable brute estimative en cas de défaillance	9 075	545	59	43	9 722
<b>Pertes de crédit attendues</b>	<b>239</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>260</b>

L'analyse des créances et autres débiteurs se présente comme suit :

	2018 \$	2017 \$
Actifs courants	7 970	9 075
30 à 60 jours en souffrance	878	545
61 à 90 jours en souffrance	6	59
Plus de 90 jours en souffrance	19	43

	2018 \$	2017 \$
	8 873	9 722
Pertes de crédit attendues	(260)	(260)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>8 613</b>	<b>9 462</b>

Environ 50 % [51 % en 2017] 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 transporteur aérien est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 94 % [96 % en 2017] du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres transporteurs aériens 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.

## 13. 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.

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

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

\$

2019	11 064
2020	11 528
2021	11 944
2022	12 306
2023	12 668

### L'Administration à titre de bailleur

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

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

\$

2019	6 703
2020	6 770
2021	6 837
2022	6 906
2023	6 975

## 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 :

	2018 \$	2017 \$
Créances et autres débiteurs	208	4 016

	<b>2018</b> \$	<b>2017</b> \$
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	15	40
Créditeurs et charges à payer	2 748	179
Autres	(21)	(21)
	<b>2 950</b>	<b>4 214</b>

## 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 :

	<b>2018</b> \$	<b>2017</b> \$
Salaires et avantages à court terme	2 379	2 321
Autres avantages postérieurs à l'emploi	184	191
	<b>2 563</b>	<b>2 512</b>

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

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

## 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 13].

## Engagements d'exploitation

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 14,2 millions de dollars en 2019; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2018, le total de ces engagements se chiffrait à 30,7 millions de dollars [16,9 millions de dollars en 2017]. Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 32,2 millions de dollars.

## Éventualités

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

## 17. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Aucun événement donnant lieu à un ajustement ni aucun événement important ne donnant pas lieu à un ajustement ne se sont produits entre la date de clôture et le 20 février 2019, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.

## 18. CHIFFRES COMPARATIFS

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