

Rapport annuel 2017

YOW



YOW.CA

International Airport
Authority



Administration de
l'aéroport international



Message du Président du Conseil d'administration



L'année 2017 a été une année mémorable, en particulier grâce au 150^e anniversaire du Canada. Les événements qui ont eu lieu dans la région pour souligner cet événement marquant ont dirigé sur nous tous les projecteurs du pays. Ils ont aussi instillé chez nos résidents un grand sentiment de fierté. En tant que Président du Conseil d'administration, j'ai été enchanté du partenariat entre l'Administration de l'aéroport et Célébrations Ottawa, et de son rôle essentiel en tant que principale porte d'entrée des festivités. Nos visiteurs ont su instantanément en posant le pied à l'aéroport qu'ils allaient vivre des moments inoubliables.

En même temps que ces merveilleuses célébrations, l'Aéroport a aussi célébré le 20^e anniversaire de sa création en tant qu'organisme privé. En 1997, Transports Canada a remis officiellement les clés de l'aéroport au Conseil d'administration fondateur et à l'équipe de la haute direction initiale, et l'Administration n'a plus jamais regardé en arrière. Après avoir investi des centaines de millions de dollars dans les immobilisations, y compris une nouvelle aérogare, un nouvel édifice des services intégrés, la reconstruction systématique de ses pistes, et les améliorations à la sécurité surpassant les recommandations canadiennes et conformes aux plus hautes normes internationales, l'Aéroport international d'Ottawa est devenu une institution qui est une source de fierté pour la collectivité.

Ce genre de succès requiert une vision, de l'ingéniosité et une bonne gouvernance, des qualités qui caractérisent l'Administration. Du point de vue de la gouvernance, j'ai la chance de travailler avec des administrateurs engagés et dévoués qui supervisent les moindres aspects du mandat de l'Administration. Les membres du Conseil participent activement au travail du Conseil et des divers comités et représentent l'aéroport au sein de la collectivité. Je les félicite pour leur excellent travail.

Deux membres dont le mandat a pris fin ont quitté le Conseil en 2017. Gilles Lalonde et Susan St. Amand ont tous deux assumé la présidence du Conseil d'administration au cours de leur mandat, et tous deux ont assuré une direction hors pair. Gilles a été président de 2012 à 2015, et Susan, de 2015 jusqu'à son départ du Conseil en avril 2017. J'aimerais en profiter pour les remercier tous les deux de leur service exemplaire envers l'Administration, l'aéroport et la collectivité.

Quand j'ai accepté le rôle de président, j'ai pris la relève de Craig Bater qui avait occupé le poste à titre intérimaire pendant plusieurs mois; je tiens aussi à remercier Craig de son travail impeccable et d'avoir su maintenir une bonne gouvernance durant cette période de transition.

En avril, le Conseil a eu le plaisir d'accueillir dans ses rangs Michèle Lafontaine, qui enrichira l'Administration de son expérience comme notaire et conseillère sur les pratiques gouvernementales.

Dans notre travail avec le Président et chef de la direction et l'équipe de la haute direction, nous continuons à être impressionnés par leur sens des responsabilités envers l'aéroport et l'excellence qui les animent dans leur travail, eux et leurs collègues. Par leur dévouement exceptionnel lorsque sont survenues des opérations irrégulières et le soin apporté aux moindres détails pour veiller au bien-être de nos clients et invités, l'équipe au grand complet fait de notre aéroport un aéroport de calibre mondial.

Ce niveau d'excellence nous a été confirmé en février 2018 quand nous avons appris que l'Aéroport international d'Ottawa s'était de nouveau hissé aux premiers rangs du programme de Qualité du service aéroportuaire, un programme d'évaluation du service à la clientèle d'envergure mondiale. L'aéroport a terminé en tête dans la catégorie de Meilleur aéroport de sa taille et région – Amérique du Nord parmi les aéroports qui desservent annuellement entre 2 et 5 millions de passagers, et ex-aequo au deuxième rang dans la catégorie Meilleur aéroport de la région – Amérique du Nord parmi tous les aéroports desservant plus de 2 millions de passagers. L'excellence en matière de service à la clientèle est un effort collectif, et tous ceux et celles qui ont contribué à ces réalisations doivent en être fiers. Nous remercions également de tout cœur nos clients qui ont pris le temps de participer aux sondages et de témoigner de leur satisfaction.

Avant de tourner la page sur cette année fantastique à plus d'un égard, j'aimerais remercier toute l'équipe de l'Administration. C'est eux qui font en sorte que notre aéroport demeure un chef de file à l'échelle de notre continent, et je les encourage à poursuivre leur bon travail, car tous leurs efforts ne passent pas inaperçus aux yeux des passagers.

Chris Carruthers,
Président du Conseil d'administration



Message du Président et chef de la direction



Ottawa en 2017 était le rendez-vous à ne pas manquer. Grâce entre autres aux incroyables événements qui se sont déroulés partout dans la région, l'aéroport a enregistré plus de 4,8 millions de passagers au cours de l'année. Félicitations à toutes les organisations et les individus qui ont contribué au succès des célébrations du 150^e anniversaire.

En tant que partenaire de Célébrations Ottawa, nous avons eu le privilège de contribuer à l'effervescence des célébrations, mais cela n'a pas été uniquement une partie de plaisir. Nous avons travaillé très fort au courant de l'année pour accroître l'ensemble de nos revenus, en mettant l'accent sur les sources non aéronautiques – le total des revenus de 128,3 millions de dollars représente une hausse de 5,2 % par rapport à 2016, et nous avons terminé l'exercice après la dotation aux amortissements avec un résultat net de 3,8 millions de dollars. Comme toujours, ces gains seront réinvestis dans l'exploitation et l'entretien de l'aéroport.

Nous avons également progressé sur plusieurs projets d'infrastructure et autres initiatives stratégiques dont il sera question dans ce rapport. Je vais, si vous me le permettez, souligner quelques faits saillants de l'année.

Du côté de l'infrastructure, nous avons terminé des travaux complexes de reconstruction de plusieurs voies de circulation, et rehaussé encore plus la sécurité côté piste par l'installation d'un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR) sur la piste 25, qui offre une trajectoire visuelle lumineuse à haute intensité pour les aéronefs qui atterrissent.

Les passagers au départ n'ont pas pu ignorer les changements majeurs apportés au niveau 3 où nous avons transformé l'aire d'enregistrement des vols domestiques/internationaux, installé de nouveaux systèmes et logiciels, et ajouté des bornes libre-service et une signalétique électronique dans le but d'améliorer l'efficacité du service à la clientèle.

Nous avons commencé l'année inquiets quant à l'avenir du modèle actuel des aéroports au Canada, en raison de discussions amorcées par le gouvernement fédéral sur la possibilité de faire passer les aéroports canadiens d'un modèle privé sans but lucratif à un modèle privé à but lucratif. De concert avec les administrations aéroportuaires de Calgary et de Vancouver, nous avons mis sur pied un partenariat pour défendre l'amélioration du modèle de gouvernance en place qui répond aux besoins des collectivités du Canada depuis plus de 20 ans, plutôt que de passer à un modèle à but lucratif qui causerait l'augmentation des frais pour les compagnies aériennes. Le ministre des Transports a confirmé au début de 2018 que le passage à un modèle privé à but lucratif n'était plus activement à l'étude. Nous apprécions cette précision apportée par le ministre et nous continuons à nous employer à l'amélioration constante du modèle actuel privé sans but lucratif au profit de nos passagers.

Alors que nous examinons les changements qui allaient devoir être apportés pour mettre en place l'« ACSTA Plus », une nouvelle méthode de contrôle des passagers plus efficace mise au point par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous avons trouvé une solution qui aura un impact non seulement sur l'aire de contrôle pré-embarquement, mais aussi sur nos espaces de concession actuels. Nous croyons que ces changements seront bien accueillis par nos concessionnaires et nos passagers. Étant donné que l'Administration est en train de rafraîchir et moderniser son programme de concessions, le moment est opportun pour les apporter.

Nous travaillons également à un projet de construction d'un nouvel hôtel adjacent au stationnement étagé et relié à l'aérogare. Nous avons sélectionné un partenaire hôtelier potentiel à l'issue d'un appel d'offres concurrentielles et espérons en venir à une entente dans un avenir proche.

Enfin, nous continuons à travailler étroitement avec la Ville d'Ottawa à la création d'un lien avec l'aéroport dans le cadre de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR). En juin, grâce à l'annonce du gouvernement fédéral, la dernière pièce du casse-tête est tombée en place, et nous avons pu aller de l'avant et conclure une entente de principe avec la Ville sur la répartition des travaux liés à la station de l'aéroport. En 2018, nous allons nous concentrer sur la formalisation de l'entente et régler les problèmes d'infrastructure engendrés par la construction de la voie ferroviaire.

Plus de renseignements sur ces trois projets seront disponibles plus tard en 2018, mais il va sans dire que les changements seront considérables et que nous sommes enchantés de dresser les plans qui sauront le mieux répondre aux besoins de notre aéroport dans une perspective à long terme.

Les opérations irrégulières, ou IROPS, ont suscité énormément d'intérêt, de discussions et d'initiative pendant la seconde moitié de 2017. Le 31 juillet, des orages violents à Toronto et à Montréal ont entraîné le déroutement de 20 vols vers Ottawa, avec des attentes prolongées au sol pour quelques-uns d'entre eux. À la suite de plaintes de certains passagers sur ces vols, l'Office des transports du Canada a mené une enquête, à laquelle l'Administration a participé, sur deux vols en particulier. Les conclusions finales de cette enquête, rendues publiques au début de décembre, ont exonéré l'Administration de toute faute. Nous avons décidé néanmoins de nous inspirer de cet événement pour nous concerter avec nos partenaires aéroportuaires afin de nous assurer que des plans d'urgence au profit de tous les passagers sont en place à l'avenir.

L'Administration dépend du public voyageur, des entreprises locales, des gouvernements et de l'industrie touristique pour l'appuyer dans la vision et la mission de l'aéroport, pour privilégier les vols en partance d'Ottawa, pour défendre nos intérêts dans les discussions politiques et pour participer à des processus tel le Plan directeur de l'aéroport. En échange, il incombe à l'Administration d'être tout aussi mobilisée envers le bien-être de sa collectivité et de ses parties prenantes.

Depuis sa création il y a 20 ans, l'Administration ne se contente pas d'offrir un point de départ ou d'arrivée à ses passagers, mais cherche à soutenir la collectivité.

Concrétiser notre vision et réaliser notre mission implique d'investir dans l'aéroport afin de maintenir des installations de classe mondiale où la sûreté et la sécurité passent au premier plan, et contribuer au bien-être économique de la région. Cela signifie aussi venir en aide à plusieurs organismes de bienfaisance moins connus qui ont un impact positif auprès de leur clientèle par l'entremise du Projet ensoleillement. Cela veut dire aussi réduire l'impact environnemental de notre aéroport sur la planète, et plus encore. Au moment de planifier nos activités pour 2018 et les années suivantes, bon nombre des activités menées en 2017 ont eu des répercussions positives, y compris celles qui suivent.

Notre région est bien connue pour ses attractions emblématiques comme le canal Rideau et la Colline du Parlement, mais elle a encore beaucoup plus à offrir. Des espaces culturels, des universités de renommée mondiale, des hôpitaux et centres d'excellence en technologie et innovation et une industrie de la brasserie artisanale émergente, les raisons ne manquent pas pour visiter la région, mais aussi pour s'installer, vivre, travailler et se divertir à Ottawa-Gatineau. Étant donné que près de 5 millions de passagers fréquentent l'aéroport tous les ans, nous sommes très bien placés pour offrir de la visibilité à nos partenaires communautaires. À cette fin, l'Administration a créé la Vitrine YOW dans l'aire des arrivées où nos organisations vedettes locales peuvent mieux se faire connaître auprès de nos visiteurs. Nous avons inauguré le programme avec un kiosque interactif sur les événements d'Ottawa 2017, et Ross Video a fini l'année par une exposition consacrée au prix Emmy d'innovation technique décerné à l'entreprise en 2016 pour son apport à l'industrie de la production vidéo internationale. Nous avons vraiment hâte de travailler avec les entreprises locales dans les années à venir pour faire rayonner leurs talents auprès des visiteurs du monde entier.

En tant que point de départ vers l'Arctique pour les passagers et le fret, YOW est un lien critique de la chaîne d'approvisionnement vers le Nord. L'Administration a établi un partenariat avec First Air et Aeroterm pour une demande de financement de projet d'infrastructure au Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement fédéral. La demande déposée par First Air porte sur le financement de la moitié d'un projet de 17,5 millions de dollars. Ce projet a pour but d'agrandir de manière significative les installations de fret du transporteur à l'Aéroport international d'Ottawa, afin de permettre à First Air de continuer à répondre aux besoins croissants des collectivités qui dépendent de ses services pour la livraison de biens essentiels.

Lorsque l'Aéroport a atteint à la fin de 2016 le premier des quatre niveaux du programme d'Accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA), nous nous sommes ensuite concentrés en 2017 sur l'atteinte des exigences du deuxième niveau d'accréditation. Le 9 janvier 2018, nous avons franchi la deuxième étape de ce processus et avons obtenu l'accréditation officielle conformément à notre objectif de réduire l'empreinte sur l'environnement des activités de l'aéroport.

Les succès soulignés ne sont possibles que grâce à une intendance responsable et à un énorme travail d'équipe. J'en profite pour remercier le Président du Conseil d'administration, Chris Carruthers, et tous les membres du Conseil pour le temps qu'ils consacrent à l'aéroport, pour leur dévouement et pour leur engagement envers l'excellence.

Grâce à la contribution et à la collaboration du Conseil d'administration, l'Administration a élaboré un Plan stratégique exhaustif qui, assorti d'un Plan d'action, établit nos priorités chaque année. L'accomplissement de cette longue liste de tâches dépend d'une équipe extraordinaire qui surveille de très près le respect des budgets et des échéanciers et l'atteinte des résultats. L'équipe de YOW fait tout cela et plus encore, et je tiens à la remercier de veiller au maintien d'installations aéroportuaires de qualité, sûres et sécuritaires afin d'offrir à nos passagers une expérience exceptionnelle primée à chacun de leurs déplacements.

En résumé, si l'année 2017 a été extraordinaire, j'ai aussi hâte à l'avenir, et à ce que les deux à cinq prochaines années réserveront à l'aéroport. J'anticipe des changements positifs significatifs qui feront de notre aéroport un atout supérieur encore plus efficace pour notre collectivité.



Mark Laroche,
Président et chef de la direction



Revue de 2017

L'année 2017 restera gravée dans nos mémoires pour plusieurs raisons, en particulier pour les célébrations du 150^e anniversaire du Canada. À l'occasion de cet anniversaire, une foule d'événements enchanteurs de portée et d'envergure nationale ont attiré à Ottawa de nouvelles conférences et fait affluer touristes et visiteurs. En tant que porte d'accès de la région de la capitale du Canada, l'Aéroport international d'Ottawa a joué un rôle central auprès des voyageurs aériens dans ces célébrations en leur réservant un accueil chaleureux. Du Red Bull Crashed Ice à la cérémonie de remise des Prix Juno, en passant par la fête d'anniversaire officielle du 1^{er} juillet sur la Colline du Parlement, La Machine et Kontinuum, la finale de la Coupe Grey, et la Classique LNH100 en plein air, et plus encore, nous avons été fiers d'être un des partenaires de la Ville d'Ottawa, Ottawa 2017, l'Ottawa Sports and Entertainment Group, les Sénateurs d'Ottawa et les nombreux organismes et personnes qui ont fait d'Ottawa le lieu vers où converger en 2017.

L'Administration a également franchi un jalon majeur dans son histoire en célébrant son 20^e anniversaire. Il y a vingt ans, le 1^{er} février 1997, Transports Canada cédait la responsabilité et la gestion de l'aéroport au Conseil d'administration et à l'équipe de direction nouvellement formés pour mettre en place l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO). Ce jour-là marquait le début de grandes transformations à l'aéroport, dont l'ajout de services de prédédouanement pour les États-Unis, la construction de l'édifice des services intégrés et d'une nouvelle aérogare, et d'autres grandes réalisations qui ont fait la fierté de la collectivité. Comme toujours, les succès remportés par l'Administration découlent de l'engagement de chacun de ses employés, de l'encadrement éclairé et enthousiaste des conseils d'administration passés et actuel, et du soutien et de l'encouragement de la population d'Ottawa-Gatineau à qui nous disons merci.

Dans cette atmosphère de réjouissances, nous avons beaucoup accompli en 2017 et fait progresser plusieurs des projets énoncés dans le Plan stratégique de l'Administration. Ce plan, élaboré par le Conseil d'administration de l'Administration, s'échelonne sur une période de cinq ans et comprend les projets rattachés aux cinq grandes orientations stratégiques résumées dans le présent rapport.

CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

L'Administration continue à se concentrer sur les activités commerciales qui l'aideront à élargir sa base de recettes non aéronautiques, afin de maintenir le coût des services aériens le plus bas possible pour ses clients.

Partenariat contre la privatisation des aéroports

En 2016, nous avons discuté du Rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* (Rapport Emerson) déposé devant la Chambre des communes par l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Si nous étions d'accord avec la plupart des recommandations contenues dans ce rapport, nous ne pouvions accepter l'une d'entre elles, la transformation du modèle de gouvernance privé sans but lucratif des aéroports en un modèle privé à but lucratif. Notre analyse a démontré qu'il faudrait augmenter la charge actuelle imposée au système utilisateur-payeur déjà très taxé pour assurer un retour aux acheteurs potentiels sur leurs investissements. Afin de faire connaître cet enjeu et renforcer ce message auprès de nos représentants élus, de nos parties prenantes et du public, les administrations aéroportuaires d'Ottawa, de Vancouver et de Calgary ont uni leurs forces. Les démarches entreprises dans la région afin de rallier des sympathisants ont remporté du succès auprès des chambres de commerce, des syndicats, de nombreux conseillers municipaux et de plusieurs autres parties prenantes, qui ont écrit au gouvernement fédéral pour souligner leur appui au modèle actuel de gouvernance. Au cours de l'année, nous avons mené d'autres activités dans le but de sensibiliser la population à cet enjeu, notamment en lançant le site Web www.cessonslaventedesaerports.ca et en y incluant un outil de rétroaction qui permet aux visiteurs de ce site de communiquer à leurs députés leur opposition à la vente des aéroports. L'activité gouvernementale entourant ce dossier s'est quelque peu calmée vers la fin de 2017, mais nous demeurons vigilants et prêts à nous mobiliser de nouveau si nécessaire.

De nouvelles entreprises commerciales des services de transport de la clientèle et stationnement

Les recettes tirées des stationnements ont été en 2017 de 15,2 millions de dollars comparativement à 14,3 millions de dollars en 2016, ce qui représente une augmentation de 0,9 million de dollars ou 6,7 %, redevable à la croissance continue de passagers venus assister à la tenue des multiples événements organisés dans la région pour marquer le 150^e anniversaire du Canada, et à la revitalisation des voyages d'affaires et gouvernementaux. Les services de transport au sol ont également enregistré une solide croissance. L'introduction au niveau municipal d'entreprises de transport privé a donné à l'Administration la possibilité de négocier des redevances à un taux équitable par rapport à celui du marché auprès de l'exploitant initial de ces services, Uber, contribuant à une situation financière plus stable sur ce plan à l'avenir. Les recettes non aéronautiques sont essentielles à la capacité de l'Administration de maintenir l'infrastructure aéroportuaire, telle que les voies d'accès commerciales et privées à l'aérogare de manière sûre et sécuritaire.

Affichage numérique Astral

En 2014, l'Administration de l'aéroport a lancé un appel d'offres pour son programme publicitaire à l'intérieur de l'aéroport dans le but de moderniser et de rationaliser ses actifs publicitaires. La solution gagnante présentée par le service Affichage Ventes d'Astral nous promettait une signature moderne et souple, qui allait moins encombrer l'espace tout en ayant un impact optimal. Pour ce programme, Astral a activé un important déploiement de panneaux numériques spectaculaires, d'écrans tactiles interactifs, et de tours publicitaires sur les carrousels à bagages, ainsi que le « mur iconique » Samsung dans l'aire des arrivées. L'achèvement de ce déploiement, échelonné sur plusieurs années, a été célébré le 22 août lors de la cérémonie officielle de lancement.



Benjamin Mathieu, Directeur général, Aéroports, et Mark Laroche coupent le ruban pour lancer officiellement le programme d'affichage numérique d'Astral Affichage le 22 août dans l'aire des arrivées.

BILAN DES RETOMBÉES SUR LA RÉGION

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2013 \$	2014 \$	2015 \$	2016 \$	2017 \$	TOTAL \$
Salaires	20,1	20,9	21,5	22,7	23,8	108,3
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,0	4,9	5,0	5,0	5,1	25,0
Frais d'exploitation	27,0	29,0	31,0	33,0	33,8	153,4
Immobilisations	30,0	54,0	31,2	24,0	35,0	174,2
	82,1	108,8	88,7	84,7	97,7	460,9

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.

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

L'Administration est consciente du rôle important de l'aéroport comme moteur économique et employeur au sein de la communauté. Ce rôle amène l'Administration à enrichir la communauté en appuyant des événements et initiatives qui contribuent à la santé financière et à l'épanouissement social de la région d'Ottawa-Gatineau.

Document de définition du programme de concessions

L'Administration procède actuellement à la refonte globale de son programme de concessions. Au terme d'un examen interne de l'offre de concessions, et après avoir consulté les principales entreprises des secteurs de la vente d'aliments et de boissons et de la vente au détail, l'Administration a diffusé à l'automne une demande de propositions dans le but de sélectionner un cabinet d'architectes et lui confier la réalisation d'une étude technique et la conception du nouveau programme, qui devrait être lancé en 2020.

Étude d'impact économique

L'Administration a retenu les services d'une société d'experts-conseils, WSP Canada, pour mettre à jour son étude d'impact économique. L'étude, dont la dernière actualisation remontait à 2011, mesure l'apport de l'aéroport à l'économie régionale. Les mesures portent entre autres sur les emplois, les salaires, le produit intérieur brut, et font état des impacts de l'aéroport directs, indirects et induits. L'étude confirme que la contribution de l'Aéroport international d'Ottawa à la prospérité de l'économie locale demeure majeure, et génère annuellement 2,2 milliards de dollars de rendement total. Étant donné que l'aéroport enregistre depuis quelques années une hausse annuelle d'environ 2,0 % de son volume de passagers et que le maintien de cette croissance continue est anticipé dans les années à venir, l'étude prévoit que l'apport économique de l'aéroport atteigne environ 2,5 milliards de dollars d'ici 2021.

ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE	
Impact sur le PIB	1,04 milliards de dollars
Emplois générés	10 776
Salaires générés	602,3 millions de dollars
Total des impôts sur le revenu générés	109,9 millions de dollars
Salaire annuel moyen équivalent à temps plein	10 % plus élevé que la norme provinciale
Production annuelle totale	2,2 milliards de dollars

Train léger sur rail

L'Administration continue à collaborer étroitement avec la Ville d'Ottawa en vue de l'inclusion d'une liaison ferroviaire à l'aéroport dans l'étape 2 du projet de Train léger sur rail (TLR). Nous avons été très heureux de la confirmation par le gouvernement fédéral de son soutien financier à l'Étape 2 du projet TLR, incluant l'accès à l'aéroport, qui vient s'ajouter à l'engagement du gouvernement provincial annoncé en 2016.

L'Administration est parvenue à une entente de principe avec la Ville concernant la répartition des travaux reliés à la station de l'aéroport; la Ville va construire la voie ferroviaire et la plateforme de la station dans le cadre de son contrat, tandis que l'Administration va se charger de la construction de la station et d'un hall sur une structure indépendante qui permettra aux voyageurs d'attendre le train dans un lieu climatisé, ainsi que d'une structure pour relier la station à l'aérogare. Au début de 2018, les efforts consacrés à ce projet porteront sur la formalisation de l'entente ainsi que la résolution des problèmes d'infrastructure engendrés par la construction de la voie ferrée, y compris la coordination et la relocalisation des services municipaux.

Promotion d'une destination clé – NYCx3

Durant la saison estivale, l'Administration a mené une campagne de commercialisation très réussie pour faire connaître au public les trois lignes aériennes qui offrent un vol vers New York. La campagne NYCx3, audacieuse, originale et ciblée, a misé sur le côté vibrant de l'expérience new-yorkaise en faisant appel, pour le côté visuel, à des images captées spécialement pour cette campagne par une photographe de New York. La campagne a été accompagnée d'un concours offrant un vol aller-retour vers New York de la part de chacune des trois lignes aériennes. Il y a eu en tout 1 759 inscriptions au concours et la campagne a suscité 4 120 clics et a généré 2 234 746 impressions.



La photographe Samantha Light a capté le côté vibrant de l'expérience new-yorkaise pour la campagne NYCx3.

Plan directeur

Le processus de mise à jour du Plan directeur 2018, amorcé à la fin de 2016, s'est poursuivi plus activement en 2017. Il s'agissait de procéder à un examen exhaustif du Plan directeur de l'aéroport et du Plan d'utilisation des sols dans le but de veiller à l'excellence continue des opérations et des services de l'aéroport au cours des vingt prochaines années. Des activités de sensibilisation et des sondages auprès des parties prenantes ont facilité l'actualisation des prévisions des services aériens, ont permis de cerner les besoins en matière d'installations et de services, de quantifier la capacité des services publics et des besoins, ainsi que d'identifier des options potentielles de développement en vue de répondre aux besoins anticipés.

Deux rondes d'assemblées publiques ont eu lieu à Ottawa et à Gatineau au cours de la deuxième moitié de 2017. La dernière ronde, qui a eu lieu en janvier 2018, incluait une présentation du plan préliminaire, qui a été soumis au Conseil d'administration et à Transports Canada au mois de mars 2018.

Demande de propositions pour la construction d'un hôtel à l'aérogare

Une demande de propositions en vue de la construction et de l'exploitation d'un hôtel à l'aéroport a pris fin le 27 octobre. Plusieurs propositions mettant de l'avant l'incorporation d'une structure hôtelière à l'aérogare par l'entremise du stationnement étagé ont été évaluées et les discussions sont amorcées.

Améliorations dans l'aire des départs transfrontaliers

La relocalisation de la boutique hors taxes du niveau 3 au niveau 2 dans la salle d'attente des vols transfrontaliers a été réalisée en juin, ce qui a libéré de l'espace pour agrandir au niveau 3 le café Tim Hortons et le doter de places assises. Les travaux dans le nouveau café ont été terminés à temps en décembre pour le début de la saison de voyage des Fêtes.

Vitrine YOW

L'Administration a aménagé un espace dans l'aire des arrivées pour y mettre en valeur certains aspects de la région qui font d'Ottawa-Gatineau un lieu où il fait bon vivre, travailler et se divertir. La Vitrine YOW, a accueilli comme premier participant au programme le bureau d'Ottawa 2017, qui y a installé un kiosque interactif offrant à nos visiteurs un aperçu de ce qui les attendait dans la région d'Ottawa-Gatineau au courant de l'année du 150^e anniversaire du Canada. Les visiteurs ont pu y trouver des renseignements sur la région, les événements prévus en 2017 et des occasions de bénévolat tout au long de l'année. Ross Video a conclu le programme de l'année par une exposition consacrée au prix Emmy d'innovation technique décerné à l'entreprise en 2016 pour son apport à l'industrie de la production vidéo internationale. Ce prix est venu confirmer la place de chef de file mondial de Ross Video dans ce domaine hautement spécialisé. De nouveaux participants se succéderont dans la Vitrine YOW en 2018 et dans les années à venir.



Tim Hortons a ouvert un nouveau café dans l'aire des départs transfrontaliers au niveau 2.

Redonner à la communauté

Projet ensoleillement

Mark Laroche a remis le premier chèque de la ronde de subventions de 2017 au Centre Artisanal pour la Déficience intellectuelle de l'Outaouais qui a appliqué ces fonds à l'achat de tables et de chaises pour le Centre. Le Projet ensoleillement, qui en est maintenant à sa 13^e année, a injecté à ce jour plus de 1,6 million de dollars dans le financement de projets d'organismes de bienfaisance de la région qui améliorent concrètement la qualité de vie de nombreuses personnes dans la région d'Ottawa-Gatineau. Pour savoir comment les quelques 100 000 \$ de l'Administration ont été investis en 2017 dans des projets locaux, visitez la page <https://yow.ca/fr/yow-et-la-collectivite/projet-enseillement>.

En plus du Projet ensoleillement, l'Administration a appuyé plusieurs autres initiatives communautaires dans la région.



Mark Laroche a présenté le premier chèque de la première vague de financement au Centre Artisanal pour la Déficience-intellectuelle de l'Outaouais.

Aide aux victimes des inondations locales

L'Administration est venue en aide aux victimes des inondations à Ottawa et à Gatineau en participant aux collectes de fonds locales, en fournissant 4 000 bouteilles d'eau, ainsi que par la participation de ses employés aux corvées de nettoyage des débris dans les zones inondées.



Des employés de l'Administration de l'aéroport d'Ottawa chargent des bouteilles d'eau pour les livrer dans les zones locales inondées.

Jour 7 des 12 vols de Noël de WestJet

Dans le cadre de sa campagne annuelle du temps des Fêtes, les 12 vols de Noël de WestJet, la porte d'embarquement 13 a été transformée en maison de pain d'épices décorée de bonbons et d'autres friandises. Lors du Jour 7 à Ottawa, les voyageurs ont eu droit à une visite de la Mère Noël, qui a distribué des cadeaux à tous les passagers, y compris des cartes-cadeaux ainsi qu'un vol gratuit très convoité remporté par quelques passagers chanceux de WestJet en route vers Calgary. L'Administration s'est réjouie de pouvoir mettre ses lutins à la disposition de WestJet pour faire en sorte que cette journée spéciale puisse avoir lieu.



CROISSANCE DU VOLUME DE PASSAGERS PAR SECTEUR

		DOMESTIQUES	%	TRANSFRONTALIERS	%	INTERNATIONAUX	%	TOTAL	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,5 %	502 072	-5,2 %	108 762	4,3 %	3 046 368	6,6 %
	1998	2 414 355	-0,9 %	563 085	12,2 %	133 108	22,4 %	3 110 548	2,1 %
	1999	2 426 288	0,5 %	628 203	11,6 %	157 116	18,0 %	3 211 607	3,3 %
	2000	2 562 282	5,6 %	719 200	14,5 %	152 863	-2,7 %	3 434 345	6,9 %
	2001	2 625 630	2,5 %	618 694	-14,0 %	146 971	-3,9 %	3 391 295	-1,3 %
	2002	2 445 770	-6,9 %	600 365	-3,0 %	170 751	16,2 %	3 216 886	-5,1 %
	2003	2 491 691	1,9 %	588 088	-2,0 %	182 566	6,9 %	3 262 345	1,4 %
	2004	2 736 779	9,8 %	641 157	9,0 %	231 949	27,0 %	3 609 885	10,7 %
	2005	2 779 895	1,6 %	719 150	12,2 %	236 388	1,9 %	3 735 433	3,5 %
	2006	2 807 377	1,0 %	735 753	2,3 %	264 626	12,0 %	3 807 756	1,9 %
	2007	3 052 813	8,7 %	746 435	1,5 %	289 280	9,3 %	4 088 528	7,4 %
	2008	3 255 540	6,6 %	740 369	-0,8 %	343 315	18,7 %	4 339 225	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 %	

		DOMESTIQUES	%	TRANSFRONTALIERS	%	INTERNATIONAUX	%	TOTAL	%
	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 %
Prévision	2018	3 914 000	2,6 %	658 500	1,7 %	385 250	1,8 %	4 957 750	2,4 %
	2019	3 992 700	2,0 %	674 400	2,4 %	397 400	3,1 %	5 064 500	2,1 %
	2020	4 074 100	2,0 %	689 600	2,3 %	409 650	3,1 %	5 173 350	2,1 %
	2021	4 159 400	2,1 %	705 500	2,3 %	422 700	3,2 %	5 287 600	2,2 %
	2022	4 243 500	2,0 %	722 700	2,4 %	436 500	3,3 %	5 402 700	2,2 %
	2025	4 515 600	2,1 %	772 300	2,2 %	476 700	3,0 %	5 764 600	2,2 %
	2030	5 013 000	2,1 %	845 600	1,9 %	541 200	2,6 %	6 399 800	2,1 %

CHIFFRES CLÉS

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE	LOYER VERSÉ À TRANSPORT CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE
Actuel	1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000	
	1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000	33,3 %
	1999	3 211 607	3,2 %	81 808	6,0 %	5 948 000	12,2 %
	2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000	2,6 %
	2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000	43,9 %
	2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000	24,5 %
	2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000	2,9 %
	2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000	2,8 %
	2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000	11,3 %
	2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000	-3,6 %
	2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000	-7,5 %
	2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120	-12,2 %
	2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208	-27,9 %
	2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244	-16,3 %
2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116	20,0 %	

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE	LOYER VERSÉ À TRANSPORT CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE
	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 %
Prévision	2018	4 957 750	2,4 %	78 150	4,5 %	10 000 000	3,9 %
	2019	5 064 500	2,1 %	78 700	0,8 %	10 600 000	6,0 %
	2020	5 173 350	2,1 %	79 600	1,0 %	11 000 000	3,8 %
	2021	5 287 600	2,2 %	80 500	1,1 %	11 300 000	2,7 %
	2022	5 402 700	2,2 %	81 100	0,8 %	11 700 000	3,5 %

Notes:

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

Prévision du loyer total 1997-2022 : 237,5 millions de dollars

Les prévisions quant au nombre de passagers sont fournies par des experts-conseils externes. Aux fins de planification financière, l'Administration fournit des prévisions plus conservatrices.

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

Tant à l'intérieur de l'aérogare que sur le terrain d'aviation, l'Administration a mené à bien un ensemble de projets qui ont porté notamment sur des améliorations de la sécurité côté piste, de l'expérience des passagers, des améliorations technologiques et de la durabilité écologique.

Opérations et infrastructure

Projets de construction côté piste

Deux projets côté piste ont été réalisés en 2017 conformément à l'engagement soutenu de l'Administration de veiller à la sécurité côté piste.

Reconstruction des voies de circulation

Le projet de reconstruction des voies de circulation a porté sur une section de la voie de circulation Charlie (entre la piste 14/32 et l'extrémité de la piste 07) et une section de la voie de circulation Bravo (entre la voie de circulation Foxtrot, y compris une section de la voie elle-même, et le début de la piste 25), ainsi que les accès aux aires de trafic de First Air et FedEx.

En plus de la reconstruction des voies de circulation, le projet confié à l'entrepreneur R.W. Tomlinson a porté sur l'ajout d'accotements, l'installation de feux de bord de voie de circulation le long des accotements, de nouveaux égouts pluviaux, ainsi que le traçage des lignes de circulation requises.

Amélioration de la visibilité et de la sécurité de la piste 25 grâce au nouveau balisage lumineux

Le second projet côté piste a porté sur le remplacement du système d'éclairage de la piste 25 par un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR). Le nouveau système, conçu par l'entrepreneur Seguin Morris, présente un plus grand nombre de feux d'approche et améliore la visibilité de la piste 25 en tout temps et en particulier lorsque la visibilité est réduite. Ces mesures ont fait passer le rayon d'éclairage du seuil de la piste (le seuil de la piste correspond au début de la piste visible pour les atterrissages) de 365 m à 730 m.

Un nouveau système de balisage lumineux SSALR est prévu en 2018 pour la piste 14. En règle générale, les systèmes de balisage SSALR ne sont installés que sur les pistes équipées de systèmes ILS empruntées principalement quand les conditions météorologiques se dégradent. Depuis plusieurs dizaines d'années, nos pistes 07 et 32 sont équipées de SSALR et de systèmes ILS pour y faciliter les approches.

Pour les deux projets, il a fallu creuser des tranchées et installer une nouvelle infrastructure électrique. Dans le cas des voies de circulation, des travaux d'excavation ont été nécessaires pour installer les nouvelles conduites d'égouts pluviaux, tandis que pour le projet SSALR, il a fallu faire des travaux d'excavation pour couler les nouvelles fondations de béton requises pour ancrer les tours du balisage lumineux d'approche. Plusieurs kilomètres de nouveau câblage ont été installés le long de la piste et jusqu'au centre de commande d'éclairage.

Opérations irrégulières

Si l'on serait porté à croire que les tempêtes hivernales ont une plus grande incidence sur les opérations aéroportuaires que les tempêtes estivales, pourtant, en juillet et en août, les orages et les travaux de réfection ont révélé le contraire et ont eu un impact sur le flux de la circulation à l'Aéroport Pearson de Toronto, ce qui a obligé l'aéroport d'Ottawa à fréquemment accueillir des vols déroutés. En 2016, nous avons accueilli 65 vols déroutés, ce qui représente une année typique. En revanche, en 2017, nous en avons accueilli plus du double, soit 136 aéronefs déroutés. Le 31 juillet 2017, nous avons accueilli le plus grand nombre de vols déroutés en une seule journée.

Des orages à Toronto et à Montréal ont entraîné le déroutement de 20 aéronefs à Ottawa ce jour-là. Tout l'espace disponible a été utilisé pour stationner les aéronefs, des petits jets régionaux à l'Airbus A380 d'Emirates, qui transportaient à leur bord près de 4 000 passagers arrivant des quatre coins du monde. Les vols déroutés se sont ajoutés aux opérations régulières de l'aéroport où 16 vols entrants étaient prévus. La majorité des vols déroutés ont pu rapidement être ravitaillés en carburant et repartir pour leur destination initiale. Des problèmes avec plusieurs vols d'Air Transat ont retenu les aéronefs au sol plus longtemps que prévu, ce qui a occasionné des plaintes de la part des passagers et une enquête complète de l'Office des transports du Canada (OTC).



L'Administration de l'aéroport a collaboré entièrement à l'enquête de l'OTC et a pris part aux audiences pour faire connaître en détail la coordination et l'assistance assurées durant la nuit en question. Les conclusions de l'enquête rendues publiques à la fin du mois de novembre exonèrent de toute faute l'Administration pour les problèmes rencontrés par les passagers du transporteur cette nuit-là. L'Administration est soulagée que ses efforts pour prêter assistance aux passagers aient été reconnus, et continue de collaborer avec tous les partenaires de l'aéroport pour faciliter de meilleures communications et une meilleure planification en prévision de futures opérations irrégulières (IROP).

Planification en cas de futures opérations irrégulières

Étant donné que les conditions météorologiques, parmi d'autres enjeux, ont un impact grandissant sur les opérations aéroportuaires, l'Administration travaille avec ses partenaires du campus de l'aéroport pour s'assurer que tous soient prêts en cas d'opérations irrégulières (IROP), y compris le déroutement d'aéronefs. Un comité d'intervention en cas d'urgence IROP composé de représentants de l'Administration, des transporteurs locaux et des fournisseurs de services au sol a été mis sur pied afin de discuter des événements IROP, des rôles et responsabilités de chacun, et de nos plans respectifs en cas d'IROP. Des discussions sont également en cours avec les parties prenantes externes et les aéroports à travers le Canada pour discuter des déroutements de vols en grand nombre et de la façon de gérer ces événements plus efficacement en tant que communauté.

Projets dans l'aérogare

Train léger sur rail

L'Administration continue à collaborer étroitement avec la Ville d'Ottawa pour qu'une liaison ferroviaire à l'aéroport soit incluse dans l'étape 2 du projet de Train léger sur rail (TLR). Nous avons été très heureux de l'annonce en 2017 de la confirmation par le gouvernement fédéral de son soutien financier à l'Étape 2 du projet TLR, incluant l'accès à l'aéroport, qui vient s'ajouter à l'engagement du gouvernement provincial annoncé en 2016. Au début de 2018, les efforts consacrés à ce projet porteront sur la formalisation de l'entente ainsi que le règlement des problèmes d'infrastructure engendrés par la construction de la voie ferrée, y compris la coordination et la relocalisation des services municipaux.

Modernisation de l'aire des enregistrements

Au début de 2017, l'équipe des technologies de l'information de l'Administration a entrepris un projet majeur de modernisation de l'équipement d'enregistrement, y compris des systèmes de convoyeurs à bagages, des comptoirs d'enregistrement, des bornes, des ordinateurs, des logiciels, des balances et des panneaux d'affichage qui s'adressent aux passagers des vols domestiques/internationaux. Un plus grand nombre de bornes que prévu a été installé, le système de tapis à bagages a été remplacé, et les dépôts de bagages libre-service ont été ajoutés pour la plupart des lignes aériennes tel que demandé. Les comptoirs d'enregistrement ont été remplacés par des espaces de travail plus ergonomiques à l'intention du personnel des lignes aériennes. Le changement le plus visible, mis à part l'aménagement des bornes d'enregistrement, est le déploiement de panneaux d'affichage numérique suspendus qui donneront à l'Administration davantage de latitude, au besoin, dans l'assignation des comptoirs d'enregistrement.

Ce projet, mis en œuvre en sept phases afin de minimiser l'impact sur les opérations régulières, a été achevé en 2017, et a été un grand succès grâce à l'engagement et à la coopération des lignes aériennes. La modernisation de l'aire des enregistrements des vols transfrontaliers sera entreprise en 2018.



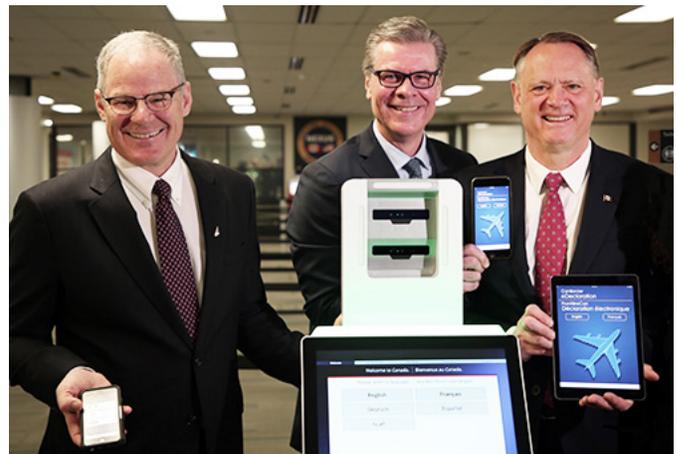
50 panneaux d'affichage numérique, 22 kiosques d'enregistrement et 16 dépôts de bagages libre-service ont été mis en place lors du projet de modernisation de l'aire des enregistrements pour mieux servir nos passagers.

YOW accueille les premières bornes d'inspection primaire

Le 20 mars 2017, l'Agence des services frontaliers du Canada a mis en service à l'Aéroport d'Ottawa ses toutes premières bornes d'inspection primaire (BIP) ainsi que FrontièreCan, l'application mobile de Déclaration électronique du gouvernement du Canada.

Les bornes permettent aux voyageurs internationaux qui atterrissent à Ottawa de faire vérifier leurs documents de voyage, de remplir leur déclaration à l'écran et de faire confirmer leur identité au moyen de la reconnaissance faciale qui compare la photo prise à la borne à celle trouvée dans le passeport de l'utilisateur. L'application FrontièreCan permet aux utilisateurs de remplir leur déclaration sur leur appareil mobile personnel avant leur arrivée à l'aéroport et leur fournit un code de réponse rapide (QR) qui est vérifié à la borne dans la salle des douanes. Le programme remporte un tel succès que cinq bornes ont été ajoutées aux 16 déjà en place, ce qui porte leur nombre à 21.

Depuis leur lancement initial fort réussi à Ottawa, les bornes ont été déployées dans cinq autres aéroports au pays, et d'autres seront ajoutées en 2018. Le programme renforce la sécurité à nos frontières, simplifie les formalités douanières, et tire parti du succès remporté dans d'autres pays où la technologie d'automatisation des contrôles douaniers est déjà en place. L'Aéroport d'Ottawa est fier d'avoir été le premier à offrir ce service au Canada.



Mark Laroche, John Ossowski (Président, Agence des services frontaliers du Canada) et l'honorable David McGuinty (député d'Ottawa-Sud) lancent BIP et l'application mobile FrontièreCan le 17 mars.

Responsabilité environnementale

S'assurer de minimiser l'impact de ses opérations sur l'environnement demeure une priorité pour l'Administration. Grâce à deux programmes importants entrepris en 2017, l'Administration est bien placée pour poursuivre la réduction de son empreinte globale sur l'environnement dans les années à venir.

Programme d'Accréditation carbone des aéroports

À la fin de 2016, l'Administration a été heureuse d'apprendre qu'elle avait satisfait aux exigences du premier niveau du programme d'Accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA), lequel consiste à cartographier les sources d'émission carbone des installations et véhicules. Une fois ce travail réalisé, les calculs de l'Administration ont été vérifiés par un tiers indépendant en tenant compte des lignes directrices du programme avant d'être soumis aux fins d'examen aux responsables du programme. L'Administration a reçu la confirmation officielle de l'obtention du premier niveau d'accréditation à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle de l'ACI-NA 2017. En 2017, nos efforts ont répondu aux exigences du deuxième niveau d'accréditation, axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), et sur l'étude des possibilités de réduction des émissions de l'aéroport et l'établissement d'objectifs de réduction. Nous avons réussi à franchir la deuxième étape de ce processus et avons obtenu l'accréditation officielle le 9 janvier 2018.



Krista Kealey, VP Communications et affaires publiques, reçoit le premier niveau du programme d'Accréditation carbone des aéroports au nom de l'Administration de l'aéroport.

Amélioration de l'éclairage dans le stationnement étagé

Dans le but de réduire sa consommation d'électricité, laquelle contribue à l'émission des GES, et d'améliorer la qualité de l'éclairage dans le stationnement étagé, l'Administration a entrepris de remplacer les appareils d'éclairage à lampes à halogènes métalliques vieillissants par une solution plus écoénergétique. Pour ce projet, l'Administration a établi un partenariat avec Énergie Ottawa, la filiale d'Hydro Ottawa tournée vers les énergies vertes, et a fait l'essai de quatre luminaires distincts afin de trouver la meilleure solution pour l'environnement.

Le luminaire de garage à DEL IG Series, de la compagnie Cree Inc. est celui qui a le mieux satisfait aux critères établis. Cet appareil relativement peu coûteux ne requiert que 79 watts pour produire 7 500 lumens ce qui représente une économie de 141 watts par appareil. Cet appareil, garanti 10 ans, dirige 6,0 % du flux lumineux vers le plafond et améliore l'uniformité de l'éclairage dans son ensemble. Les nouveaux luminaires sont équipés d'un capteur de présence multiniveaux programmable avec en option un capteur de luminosité ambiante qui permet de réduire de 50,0 % l'éclairage au bout de 15 minutes d'inactivité.

En 2017, Macton Electric a installé 600 nouveaux luminaires dans le bâtiment. Ce projet devrait permettre de réduire annuellement la consommation d'électricité de 829 000 kWh, soit l'équivalent de 129 000 \$ selon les tarifs courants. Ce projet contribuera également à réduire annuellement notre empreinte carbone de 34 tonnes. Les 825 appareils fluorescents à haute efficacité énergétique installés en 2010 au moment de l'agrandissement du stationnement étagé seront remplacés dans quelques années et au fur et à mesure qu'ils en arrivent à la fin de leur cycle de vie.

Sécurité

L'Administration continue à accorder la plus haute priorité à la sécurité à l'aéroport et à consacrer énormément de temps et d'effort pour s'assurer que l'ensemble des activités à l'aéroport sont menées de la manière la plus sécuritaire possible.

Systeme de gestion de la sécurité

L'Administration s'est dotée d'un système de gestion de la sécurité (SGS) complet à la hauteur de son engagement envers l'excellence à ce chapitre. Le principal objectif du programme est d'instaurer, d'exploiter et de maintenir un aéroport sûr et durable pour nos employés et clients.

Du 14 au 16 février, les représentants de Transports Canada (TC) étaient sur place pour effectuer un audit complet de chaque composante du programme et vérifier que notre aéroport est conforme et dispose des systèmes requis pour assurer sa conformité continue à l'ensemble des exigences réglementaires. Le 4 avril, nous avons reçu de Transports Canada le rapport de surveillance attestant la conformité de l'Administration en matière de SGS.

Opérations hivernales

En 2017, les précipitations de neige ont été beaucoup plus importantes que celles de l'hiver précédent et ont atteint 258,4 cm, soit plus que la moyenne de 235,0 cm des 25 dernières années. Pour illustrer les conditions auxquelles l'aéroport a dû faire face en 2017, 28,0 cm de neige sont tombés le 12 février et 23,8 cm le 14 février; soit près de 52,0 cm de neige en trois jours. Nos équipes de déneigement ont su comme toujours relever ce défi avec professionnalisme et l'aéroport est demeuré ouvert et les opérations se sont poursuivies malgré les tempêtes.

Sécurité

L'Administration a continué à explorer de nouveaux outils et programmes dans le but de relever encore plus le profil de sécurité de l'aéroport. Ces initiatives ont été applaudies et dans plusieurs cas ont été imitées par d'autres organismes.

Directeur de la sécurité de l'année

James Armstrong, Vice-président, Sûreté, gestion des urgences et transport de la clientèle, a été désigné Directeur de la sécurité de l'année par la revue Canadian Security Magazine.

Ce programme de reconnaissance s'adresse à des professionnels chevronnés de la sécurité dans diverses disciplines et mis en candidature par des pairs; les candidats sont ensuite évalués et jugés par un jury composé des membres du conseil consultatif de la revue.

Exercice annuel

En prévision des nombreux événements au programme des célébrations du 150^e anniversaire du Canada, l'exercice d'urgence annuel de l'Administration a été planifié de concert avec l'exercice à grande échelle organisé par la Ville d'Ottawa, (C3). L'exercice en question a eu lieu le 4 mai et a compris 20 heures d'incidents simulés à divers endroits dans la ville résultant d'un scénario de tremblement de terre à l'échelle de la région. Dans le cas de l'Administration de l'aéroport, nous avons été appelés à organiser un exercice d'intervention d'urgence basé sur ce scénario de réplique sismique ayant entraîné un accident automobile sur l'aire de trafic, un incendie et un déversement de carburant (HAZMAT). Cette année, l'exercice a été élargi à l'équipe des Services environnementaux et à d'autres parties prenantes parmi les fournisseurs des services de ravitaillement en carburant et de services au sol.

L'escouade canine primée

L'escouade canine de l'Administration créée en 2011 comprend trois équipes composées chacune d'un maître-chien et d'un chien. Le maître-chien Russ Fox et son chien Samson ont participé au championnat canadien de pistage 2017 de l'Association canadienne de chiens policiers, à Edmonton, en Alberta, parmi plus de 40 équipes représentant divers paliers de gouvernement, de services de police et d'organismes de protection de la faune de tout le Canada. Todd Fulton et Peanut, l'équipe de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de l'Aéroport d'Ottawa, étaient aussi des participants. Étant donné que les deux équipes d'Ottawa s'entraînent et travaillent ensemble, il fallait s'attendre qu'elles se partagent les plus grands honneurs du championnat – l'équipe de l'ASFC a remporté la médaille d'or, et celle de l'Administration, l'argent.

Améliorations opérationnelles à la sécurité et aux interventions d'urgence à YOW

Au cours de l'année, l'équipe de la Sûreté et de la gestion des urgences a entrepris des améliorations au niveau des opérations et de l'efficacité sur le plan de sa capacité d'intervention. Cela s'est traduit par l'intensification des programmes de dissuasion tels qu'un programme et une formation interne sur la prévention des menaces; une intégration accrue du Service de police d'Ottawa et du Service paramédic d'Ottawa et de Paladin Security pour les urgences médicales dans l'aérogare; et une capacité d'intervention d'urgence auprès des aéronefs à l'aéroport rehaussée et plus efficace qui maximise les ressources d'intervention actuelles et réduit le manque d'efficacité qui a empêché les investissements dans d'autres mesures dissuasives.

Dans le but de veiller à l'application de ces changements et au respect de son engagement à assurer un environnement aéroportuaire sûr et sécuritaire, l'Administration a organisé plusieurs programmes de formation pour ses employés et ses partenaires du campus. Cette formation a été axée sur divers aspects des opérations aéroportuaires, y compris la prévention des menaces internes, les scénarios de tireurs actifs, le rôle du préposé à la sécurité incendie, le Centre de coordination des opérations aéroportuaires, les Services d'intervention en cas d'urgence de l'Aéroport d'Ottawa, et le rôle du contrôleur sur place. En tout, l'équipe Sécurité et gestion des urgences a formé 516 membres du personnel de l'aéroport dans le cadre de 91 activités de formation.



James Armstrong, VP Sûreté, gestion des urgences et transport de la clientèle, a été nommé Directeur de la sécurité de l'année 2017.



Russell Fox, maître-chien, et Samson ont gagné l'argent dans la catégorie pistage du championnat canadien de pistage 2017 de l'Association canadienne de chiens policiers.

Nouveau fournisseur de services de sécurité

À la fin du mois de février, à l'issue d'un appel d'offres concurrentielles, l'Administration a annoncé qu'elle avait retenu Paladin Security pour son approche moderne et intégrée des services de sécurité. Le 1^{er} mars, Paladin a pris la relève des patrouilles, de la gestion de la circulation automobile, et des contrôles d'identité aux postes de sécurité ainsi que les fonctions d'escortes côté piste. Les quelque 65 agents employés en vertu du contrat avec Paladin sont entrés en service dans leur nouveau rôle sans que cela n'entraîne d'interruption de service ou n'ait une incidence sur le service à la clientèle.

Finances

Survol de l'exercice financier

En 2017, 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 ont eu une incidence positive sur les résultats de l'aéroport en 2017. En 2017, l'aéroport a enregistré un nombre record de passagers de plus de 4,8 millions, soit une hausse de 2,0 % par rapport à 2016. Si les volumes de passagers sur les vols domestiques ont augmenté en 2017 grâce à de nouvelles destinations et à une hausse de fréquence, la capacité des transporteurs des États-Unis a continué à être réduite vers les grands centres des États-Unis, ces derniers choisissant d'y acheminer un nombre important de leurs passagers transfrontaliers via Toronto et Montréal. Les recettes totales en 2017 ont été de 128,3 millions de dollars, en hausse de 5,2 % par rapport à celles de 2016 qui avaient été de 121,9 millions de dollars, et résultent d'une augmentation des revenus non aéronautiques provenant des initiatives du côté des services de transport au sol et du stationnement, d'une hausse des redevances chargées aux transporteurs et d'une hausse du nombre de passagers qui s'est traduite par une hausse des recettes des concessions. L'Administration a terminé l'exercice 2017 avec un résultat avant amortissement de 32,8 millions de dollars comparativement à 22,8 millions de dollars en 2016 et avec des bénéfices nets après amortissement de 3,8 millions de dollars contrairement à une perte nette de 5,3 millions de dollars en 2016. L'Administration avait anticipé l'augmentation du bénéfice net d'un exercice à l'autre en raison de l'évolution favorable des taux d'intérêt des obligations de série D arrivées à échéance et remboursées en mai 2017. Comme toujours le moindre gain que fait l'Administration est réinvesti dans les opérations et le développement de l'aéroport dans le but de rehausser la sûreté et la sécurité, l'efficacité, et l'expérience de ses clients.

Revue des cinq dernières années

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2013 \$	2014 \$	2015 \$	2016 \$	2017 \$
Revenus	104 139	112 271	118 252	121 912	128 258
Dépenses avant dépréciation	79 866	83 074	90 422	99 134	95 436
Revenus avant dépréciation	24 273	29 197	27 830	22 778	32 822
Immobilisations	30 390	54 752	31 206	24 679	35 528
Revenus des FAA	38 370	43 629	45 434	46 920	49 110

POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

Quand vient le temps d'améliorer les produits ou programmes de service à la clientèle ou de s'assurer que ses employés sont engagés, appréciés et reconnus, l'Administration est consciente que l'excellence est le fruit d'un engagement à long terme auquel tout son effectif souscrit.



Lorsque la Ville d'Ottawa a voulu renommer deux rues à proximité de l'aéroport, nous avons demandé aux employés de soumettre leurs suggestions. Les soumissions gagnantes étaient : privé Clear Skies, proposé par Kristen Ewen (à droite), Lynn Lauriault et Marc Patry, et chemin Adastra, proposé par Cathy McKechnie.

Service à la clientèle

L'Aéroport international d'Ottawa est de retour sur le podium du programme de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) 2017. L'aéroport s'est classé au premier rang dans la catégorie Meilleur aéroport de sa taille et région – Amérique du Nord parmi les aéroports qui desservent annuellement entre 2 et 5 millions de passagers, et a terminé ex-aequo au deuxième rang dans la catégorie Meilleur aéroport de la région – Amérique du Nord parmi tous les aéroports desservant plus de 2 millions de passagers.

Le programme ASQ du Conseil international des aéroports (ACI), un programme d'évaluation du service à la clientèle mondial, mesure dans les aéroports le taux de satisfaction des passagers au départ au moyen de questionnaires qui portent sur 34 indicateurs de rendement clés; en 2017, 340 aéroports dans 85 pays. Dans le cadre de ce programme, un nombre précis de passagers doit participer chaque trimestre à une enquête de satisfaction afin d'obtenir une répartition équitable entre les voyageurs d'affaires et les voyageurs d'agrément qui empruntent des vols domestiques, transfrontaliers et internationaux.

YOW se distingue aussi par son intronisation dans le Tableau d'excellence du Directeur général du ACI, qui honore les aéroports qui ont été classés parmi les cinq meilleurs aéroports par taille ou par région, et aussi par taille et par région pour cinq des 10 dernières années.

Depuis le début de sa participation au programme en 2006, YOW a reçu un total de 22 prix pour un placement parmi les 3 meilleurs aéroport dans une catégorie :

NBRE DE PLACEMENTS PARMI LES 3 MEILLEURS AÉROPORTS DEPUIS 2006	AMÉRIQUE DU NORD	CATÉGORIE PAR TAILLE	TAILLE ET RÉGION	TOTAL
	11	10	1	22

L'année 2017 qui a marqué le 150^e anniversaire du Canada a été très spéciale pour notre Ville et pour l'aéroport. En tant que porte d'accès mondiale à la région de la capitale nationale du Canada, nous avons accueilli les visiteurs venus prendre part aux festivités nationales et régionales. Rempoter une médaille d'or et une médaille d'argent qui reposent sur les rétroactions de nos clients rend ces prix encore plus significatifs. Ces récompenses rendent compte du travail et du dévouement démontrés par chacun des employés de l'aéroport pour rendre notre accueil si spécial, et appartiennent à l'ensemble de la communauté, y compris les lignes aériennes, les fournisseurs de services au sol, les équipes de nettoyage, les agents de douanes, les détaillants, les restaurateurs, les bénévoles et tous les autres.

Nous remercions également de tout cœur tous les passagers qui ont pris le temps de répondre au questionnaire en attendant de prendre leur vol à YOW.

Globalement, YOW s'est vu accorder la note de 4,47 sur 5, ce qui représente une légère hausse par rapport à 2016, entre autres pour ses principales améliorations dans les domaines suivants:

- Rapport qualité-prix des installations de stationnement (4,9 %)
- Boutiques (4,6 %)
- Restaurant/services de restauration (3,0 %)

Comme toujours, nous allons communiquer prochainement avec les organisations du campus aéroportuaire qui contribuent à l'expérience client pour partager avec eux en détail les résultats de l'année. Ensemble, nous pouvons continuer à mettre en place des changements positifs dans les domaines où une attention supplémentaire améliorera le service, et à apprendre à partir des activités qui ont aidé à rehausser la satisfaction de nos clients en 2017.

Félicitations à tout le monde et continuez votre excellent travail!



Lise Clément et Suzanne Orlik font partie des 80 bénévoles de l'Infoguide qui ont contribué 7 328 heures de service à la clientèle en 2017. Lors de l'événement d'été d'appréciation des bénévoles, ils ont visité des attractions de Canada 150 à Ottawa et à Gatineau, telles que MosaiCanada 150 au parc Jacques-Cartier.

Engagement des employés

Les employés ont toujours joué un rôle essentiel dans le succès de l'Administration, et leur engagement soutenu représente une priorité organisationnelle. C'est aussi pourquoi l'Administration saisit chaque occasion qu'elle a de célébrer et de souligner le mérite de ses employés et de communiquer avec toute son équipe.

Durant l'année, de nouveaux outils de communication, y compris un blogue pour les employés et des rapports périodiques du président sur les activités de l'aéroport, ont été créés et diffusés. L'Administration, dans le cadre de son partenariat avec Ottawa 2017, s'est assurée que ses employés auraient l'occasion d'assister et de participer aux événements spéciaux du 150^e anniversaire du Canada, tels que le Dîner entre ciel et terre, la Tablée du Canada et autres événements. Cette année, nous avons également célébré les états de service de 5, 10 et 20 ans de plusieurs de nos employés.

Haute altitude

En 2013, l'équipe des Ressources humaines de l'Administration a instauré le programme Haute altitude afin de donner aux employés un véhicule pour souligner les mérites de collègues qui se démarquent et se dépassent dans leur travail. Les candidats sont reconnus sur une base trimestrielle et, à la fin de l'année, l'ensemble des effectifs de l'Administration sont appelés à voter pour le candidat ou la candidate qui remportera le Prix annuel des employés.

C'est avec plaisir que nous vous annonçons que Judy Donoso a remporté le Prix annuel des employés 2017. Judy, qui travaille à l'édifice Hendrick, assure un soutien indispensable aux employés qui travaillent sur le terrain d'aviation. Elle a été mise en candidature dans la catégorie Engagement pour l'aide apporté à l'équipe côté piste, qui est très nombreuse et englobe tout le personnel saisonnier, et pour le fait qu'elle s'acquitte en tout temps de ses tâches avec professionnalisme et sourire.



Judy Donoso, Adjointe administrative, exploitation côté piste, s'est vue remettre le Prix annuel des employés le 15 décembre par Mark Faubert, Directeur des ressources humaines.

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

Développement des services aériens

Porter Airlines a annoncé en 2017 trois nouvelles destinations au départ d'Ottawa. Le service vers Fredericton a été ajouté le 12 septembre, celui vers Saint John, Nouveau-Brunswick, a débuté peu après le 21 septembre. À la fin du mois de septembre, Porter a annoncé l'inauguration de son service saisonnier les samedis vers l'aéroport d'Orlando-Melbourne du 16 décembre 2017 au 31 mars 2018, sa première destination aux États-Unis à partir d'Ottawa. La décision d'offrir ce service vers cet aéroport de la côte est de la Floride offre une autre possibilité aux voyageurs aériens qui se rendent par avion dans la région d'Orlando. Porter a également offert un vol spécial pendant le temps des Fêtes entre Ottawa et Stephenville, à Terre-Neuve, les mercredis, du 20 décembre 2017 au 3 janvier 2018.



Le premier vol de Porter Airlines de Saint John, Nouveau-Brunswick, a été accueilli le 21 septembre avec des jets d'eau.

Bien que Porter soit la seule ligne aérienne à avoir ajouté plusieurs destinations à son calendrier de vols, d'autres transporteurs ont également enregistré une croissance.

- Delta Air Lines a ajouté un vol quotidien vers l'Aéroport LaGuardia de New York.
- Westjet a ajouté huit vols hebdomadaires Ottawa-Toronto et a décidé d'offrir tout au long de l'année ce qui était jusqu'alors un service saisonnier entre Ottawa et Edmonton.
- En 2017, American Airlines a annoncé qu'il augmenterait la fréquence de ses vols entre l'Aéroport international de Philadelphie et Ottawa à compter du 4 mai 2018. Cette route sera offerte trois fois par jour, tout au long de l'année.
- La saison des vols nolisés, de novembre 2017 à avril 2018, comprendra plus de 60 vols hebdomadaires vers les destinations soleil de la Floride, du Mexique et des Caraïbes offertes par Air Canada, Air Transat, Celebrity Cruises, Porter Airlines, Sunwing, et Westjet et parmi lesquelles les voyageurs désireux d'échapper au froid auront l'embarras du choix.

Destinations directes

	TOTAL
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

Mouvements d'aéronefs commerciaux

	TOTAL
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

Vols directs par jour

	DOMESTIQUES	TRANSFRONTALIERS	INTERNATIONAUX (PAR SEMAINE)
1997	82	21	
1998	88	23	
1999	101	39	
2000	93	43	
2001	84	30	
2002	80	35	
2003	81	35	
2004	71	35	
2005	60	32	
2006	60	29	
2007	70	31	
2008	77	32	
2009	80	29	
2010	86	30	
2011	93	30	
2012	91	31	
2013	84	27	
2014	80	24	
2015	78	21	
2016	80	20	
2017	82	19	

Origine et destination

96,0 % du trafic (estimé)

INITIATIVES STRATÉGIQUES

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 2017-2021 sont identifiés ci-dessous :

1. Croître stratégiquement

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

2. Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale du Canada

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

3. Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations

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

4. Poursuivre notre quête d'excellence

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

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

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

Résultats réels de 2017 c. Plan d'affaires

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	RÉELS \$	PRÉVUS \$	ÉCART \$	
Recettes	128,3	126,5	1,8	Augmentation du volume de passagers et du volume d'origine et de destination combiné à l'augmentation du volume et des revenus de la location de véhicules et du transport au sol.
Dépenses	124,4	128,0	(3,5)	Services d'exploitation et d'entretien plus bas qu'estimés combiné aux dépenses de contrats de service plus bas qu'estimés.
Immobilisations	35,5	38,4	(2,9)	Initiatives reliées aux véhicules du parc, à la réfection de passerelle d'embarquement et à la finition et aux mises à niveau au sein du campus et du bâtiment ont pris plus de temps que planifiés combiné à certains éléments de projets qui ont été transférés à l'année fiscale suivante.

Projections financières 2018 – 2022

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018 \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$
Recettes	131,7	135,2	138,8	142,6	146,4
Dépenses	127,7	130,1	132,9	134,6	136,6
Immobilisations	48,9	35,1	30,3	24,6	25,8



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;
- 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 2017, 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 :

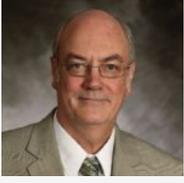
ORGANES DE SÉLECTION	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS NOMMÉS AU CONSEIL
Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Chambre de commerce d'Ottawa	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir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

ORGANES DE SÉLECTION	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS NOMMÉS AU CONSEIL
TOTAL	14

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 2017.

	NOM ET POSTE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Chris Carruthers Président du Conseil d'administration	Expert-conseil en soins de santé et administrateur de sociétés	Hors cadre 2010
	Craig Bater ⁽²⁾⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Associé Augustine Bater Binks LLP	Chambre de commerce d'Ottawa 2012
	Thom Bennett ⁽³⁾	Président Bennett Insurance Agency Limited	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	John Boyd ⁽¹⁾⁽⁵⁾	Associé Client First Group	Gouvernement de l'Ontario 2010
	Dick Brown ⁽³⁾⁽⁴⁾	Ancien haut dirigeant	Tourisme Ottawa 2016
	Code Cubitt ⁽²⁾⁽⁵⁾ Président, Comité spécial	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015

	NOM ET POSTE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Scott Eaton ⁽¹⁾⁽⁵⁾ Président, Comité de vérification	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	Michèle Lafontaine ⁽⁴⁾	Notaire PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017
	Brendan McGuinty ⁽²⁾ Président, Comité de régie d'entreprise	Président Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	Carole Presseault ⁽³⁾ Présidente, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Principale experte-conseil Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014
	Jacques Sauvé ⁽⁴⁾	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012
	Lisa Stilborn ⁽¹⁾⁽²⁾	Vice-présidente Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016
	Janice Traversy ⁽¹⁾⁽³⁾	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013

⁽¹⁾Membre du Comité de vérification

⁽²⁾Membre du Comité de régie d'entreprise

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

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

⁽⁵⁾Membre du Comité spécial sur la corporatisation des aéroports

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2017

Honoraires annuels

- Président : 49 734 \$
- Président du Comité de vérification : 24 315 \$
- Présidents des comités : 22 105 \$
- Autres administrateurs : 13 263 \$

Honoraires par réunion

- 609 \$ par réunion
- 221 \$ 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	8 sur 8	15 sur 16
Thom Bennett	8 sur 8	5 sur 5
John Boyd	8 sur 8	6 sur 7
Dick Brown	8 sur 8	4 sur 6
Chris Carruthers	8 sur 8	17 sur 17
Code Cubitt	4 sur 8	5 sur 5
Scott Eaton	8 sur 8	7 sur 7
Michèle Lafontaine ⁽²⁾	5 sur 6	4 sur 4
Gilles Lalonde ⁽¹⁾	2 sur 2	4 sur 5
Brendan McGuinty	8 sur 8	8 sur 8
Carole Presseault	7 sur 8	5 sur 5
Jacques Sauvé	8 sur 8	5 sur 5
Susan St. Amand ⁽²⁾	2 sur 2	10 sur 10
Lisa Stilborn	6 sur 8	5 sur 6
Janice Traversy	8 sur 8	11 sur 11

⁽¹⁾membre du Conseil depuis le 26 avril 2017

⁽²⁾fin de son mandat le 26 avril 2017

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;
- revoir la rémunération des administrateurs et recommander s'il y a lieu des changements au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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 pourrait devenir responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais d'utilisation de l'aéroport raisonnables et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir la mise en valeur des terrains de l'aéroport dont elle est responsable à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- agrandir les installations de transport et générer une activité économique d'une manière qui soit compatible avec les activités de transport aérien.

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

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des lignes aériennes
 - Comité des opérations de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998 et de nouveau au début de 2008, et du Plan d'utilisation du sol, dont la dernière mise à jour remonte à 2008 et que le ministre des Transports a approuvé en 2009;
- en tenant un site Web d'entreprise à www.yow.ca.

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

Transparence

Achats et marchés

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 114 473 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2016) 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 114 473 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2017 :

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
Centura Ottawa	281 282 \$ Fourniture de carrelage en porcelaine	Voir la remarque A ci-dessous
Embross North America Ltd.	1 992 975 \$ Fourniture, livraison et installation de 16 stations libre-service de dépôt de bagages	Voir la remarque B ci-dessous
Embross North America Ltd.	560 030 \$ Fourniture, livraison, installation et formation pour 32 bornes	Voir la remarque A ci-dessous

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
Black & McDonald	1 992 975 \$ Recâblage des comptoirs d'enregistrement et des contrôles du système de bagage du niveau 3	Voir la remarque A ci-dessous
Brock Solutions Ltd.	448 350 \$ Intégration et contrôle des stations libre-service de dépôt de bagages	Voir la remarque A ci-dessous
Precise Parklink Inc.	318 957 \$ Mise à niveau des bornes de sortie du stationnement étagé pour intégrer les technologies de carte à puce/ NIP, Interac, et de carte sans contact	Voir la remarque A ci-dessous
Plan Group	413 900 \$ Projet de l'aire d'enregistrement du niveau 3 : connectivité électrique, de données et des communications	Voir la remarque A ci-dessous

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

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 2016, l'échelle du salaire annuel de base (fourchette) du président de l'Administration allait de 292 400 \$ à 357 500 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 116 370 \$ à 230 540 \$.

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;
- 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;
- le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);
- ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration durant l'exercice en question;

- des sommaires des cinq derniers plans d'affaires de l'Administration;
- les statuts constitutifs de l'Administration (ses lettres patentes) et ses Règlements administratifs, y compris toute modification à ces documents;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;



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, Thom Bennett, John Boyd, Lisa Stilborn

Nous sommes à l'écoute



**SOUMETTEZ VOS
QUESTIONS,
COMMENTAIRES OU
PRÉOCCUPATIONS**

www.YOW.ca/fr/contactez-nous



**ENVOYEZ-NOUS UN
COURRIEL**

comments@yow.ca



ECRIVEZ-NOUS

1000, privé Airport Parkway
Bureau 2500
Ottawa (Ontario) Canada K1V 9B4



APPELEZ-NOUS

Renseignements généraux:
613-248-2125
Information sur le bruit:
613-248-2023
Administration de l'aéroport:
613-248-2000

De plus, tous les trois mois, l'Administration mène également dans l'aérogare des sondages sur la satisfaction de ses clients.

L'Administration a comme règle d'or de répondre le plus rapidement possible à toutes les questions, commentaires et préoccupations qui lui sont communiqués.

Rapport de gestion de 2017

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 2017. 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 2017 s'est établi à 32,8 millions de dollars, comparativement à 22,8 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. En 2017, l'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 29 millions de dollars, comparativement à 28,0 millions de dollars en 2016, 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 2017 avec un résultat net de 3,8 millions de dollars, comparativement à une perte nette de 5,3 millions de dollars en 2016.

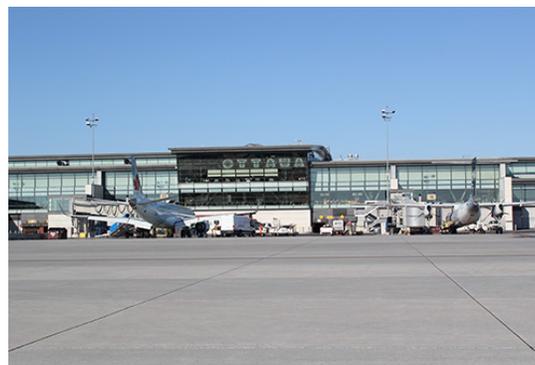
Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les exercices compris dans la période de trois ans close le 31 décembre 2017.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$	2015 \$
Produits	128,3	121,9	118,2
Charges	95,4	99,1	90,4
Résultat avant la dotation aux amortissements	32,8	22,8	27,8
Dotation aux amortissements	29,0	28,1	25,9
Résultat net (perte)	3,8	(5,3)	1,9
Total de l'actif	495,0	698,9	711,6
Dette à long terme, montant brut	427,5	631,2	634,4

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2017, le nombre de passagers de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« aéroport ») a augmenté de 2 % par rapport à 2016 et de 3,9 % par rapport à 2015. En 2017, 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 2018. Les politiques et les initiatives du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure, auxquelles s'ajoutent d'autres mesures budgétaires et monétaires visant à améliorer la conjoncture, devraient contribuer à une hausse du trafic passager en 2018 et par la suite. Cela dit, l'impact de la hausse des taux d'intérêt à court terme, les fluctuations du dollar canadien, l'incidence de l'imprévisibilité des prix



de l'énergie, et les tendances politiques variables 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.

	2017	2016	2015	VARIATION EN % - 2017 C.	
				2016	2015
Vols domestiques	3 813 672	3 679 232	3 488 629	3,7 %	9,3 %
Vols transfrontaliers	647 574	673 434	735 755	(3,8 %)	(12,0 %)
Vols internationaux	378 431	390 425	431 976	(3,1 %)	(12,4 %)
Total	4 839 677	4 743 091	4 656 360	2,0 %	3,9 %

Le nombre de passagers domestiques a augmenté de 3,7 % par rapport à l'exercice précédent, des hausses ayant été enregistrées dans les vols à destination de Toronto, Halifax et Edmonton, ainsi que depuis l'arrivée d'un second transporteur desservant Fredericton et d'une nouvelle liaison Ottawa-Saint John. L'ensemble des principaux transporteurs canadiens ont rapporté en 2017 une hausse de passagers par rapport à l'année antérieure. Malheureusement, en raison de la campagne menée par les lignes aériennes en vue d'augmenter leurs coefficients d'occupation, de plus petits aéronefs ont été déployés sur plusieurs liaisons très fréquentées, ce qui a eu une incidence défavorable sur le nombre de sièges au décollage.

Le nombre de passagers transfrontaliers a diminué de 3,8 % par rapport à 2016. Au cours de l'année, on a assisté à une stabilisation de la capacité des transporteurs aériens des États-Unis vers leurs principales plaques tournantes, dont Chicago, Dulles, Newark, Detroit, et Philadelphie. Le nouveau service vers LaGuardia a bien performé. Une réduction des vols d'agrément vers Fort Lauderdale (FL), Fort Myers (FL) et Las Vegas (NV) a été légèrement contrebalancée vers la fin de 2017 par l'augmentation de la capacité vers Melbourne (FL). Air Canada et Westjet continuent à délaissier le trafic transfrontalier au départ de YOW au profit de Toronto-YYZ ce qui demeure la principale cause de la diminution du nombre de passagers sur les vols sans escale YOW-États-Unis.

Le nombre de passagers internationaux a diminué de 3,1 % par rapport à 2016. La croissance de l'offre de destinations soleil d'Air Canada a été contrebalancée par la diminution des fréquences de vol de Westjet qui a préféré se concentrer sur les voyageurs d'affaires. Les vols d'Air Transat et de Sunwing vers Cancún, Punta Cana et les Bahamas pendant la saison hivernale 2017 ont été moins nombreux que lors de la même période en 2016. La popularité du vol quotidien d'Air Canada vers Londres (LHR), offert pendant toute l'année, est demeurée stable.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers pour chaque trimestre de 2017 par rapport aux trimestres correspondants de 2016.

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	Hausse de 2,9 %	Baisse de 9,4 %	Baisse de 5,8 %
T2	Hausse de 4,3 %	Baisse de 5,2 %	Hausse de 3,8 %
T3	Hausse de 3,2 %	Baisse de 2,7 %	Baisse de 0,5 %
T4	Hausse de 4,1 %	Hausse de 3,6 %	Baisse de 5,1 %
Total	Hausse de 3,7 %	Baisse de 3,8 %	Baisse de 3,1 %

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

	2017	2016	VARIATION EN %
T1	1 185 327	1 191 350	(0,5 %)
T2	1 191 719	1 157 771	2,9 %

	2017	2016	VARIATION EN %
T3	1 246 839	1 218 575	2,3 %
T4	1 215 792	1 175 395	3,4 %
Total	4 839 677	4 743 091	2,0 %

Si les baisses dans le nombre de vols transfrontaliers et internationaux reflètent les changements dans le nombre de passagers enregistrés expliqués antérieurement, les diminutions dans le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques sont, elles, principalement dues à la réduction par les transporteurs aériens de leur coefficient d'occupation par le déploiement d'aéronefs de taille réduite. Le recours à des aéronefs de plus petite taille qui comptent moins de sièges et ont un poids maximal au décollage moindre a une incidence défavorable sur les produits aéronautiques.

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 2017, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 2,0 % par rapport à 2016. Le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a diminué de 1,0 % par rapport à l'exercice précédent, tandis que le nombre de sièges à l'atterrissage des vols transfrontaliers et internationaux a diminué de 5,8 %. Si les diminutions dans le nombre de sièges à l'atterrissage des vols transfrontaliers et internationaux reflètent les changements dans le nombre de passagers expliqués plus tôt, les baisses dans le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques sont principalement redevables à l'augmentation par les transporteurs de leurs coefficients d'occupation par le déploiement d'aéronefs de taille réduite. Plus la taille d'un aéronef est réduite, moins il compte de sièges et plus son poids maximal au décollage est réduit, ce qui a une incidence défavorable sur les produits aéronautiques.

PRODUITS

Le total des produits a augmenté de 5,2 % pour atteindre 128,3 millions de dollars en 2017, comparativement à 121,9 millions de dollars en 2016.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)			VARIATION	
	2017 \$	2016 \$	\$	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	49 110	46 920	2 190	4,7 %
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	27 350	26 432	918	3,5 %
Redevances d'atterrissage	13 005	12 861	144	1,1 %
Concessions	14 255	12 521	1 734	13,8 %
Stationnements	15 320	14 344	976	6,8 %
Location de terrains et de locaux	6 453	6 349	104	1,6 %
Autres produits	2 765	2 485	280	11,3 %
	128 258	121 912	6 346	5,2 %

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») ont été de 49,1 millions de dollars en 2017, ce qui représente une augmentation de 4,7 % par rapport à ceux de 2016, qui s'établissaient à 46,9 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à l'accroissement de 2,0 % du nombre de passagers en 2017 par rapport à 2016, combinée à une hausse du nombre moyen de passagers au départ d'Ottawa qui s'est établie à 96,0 % en 2017, comparativement à 94,0 % en 2016. 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 6,0 % 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 40,4 millions de dollars en 2017, soit une hausse de 2,7 % par rapport aux 39,3 millions de dollars enregistrés en 2016. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent découle d'une hausse des tarifs et frais aéronautiques et ne tient pas compte de la hausse de 3,5 % des frais des services de police et de sécurité entrée en vigueur le 1^{er} février 2017. Les frais des services de police et de sécurité ont également augmenté le 1^{er} février de 11,1 % (soit de 0,25 \$ par siège à l'atterrissage). Cette augmentation des frais et tarifs aéronautiques a été contrebalancée par l'incidence défavorable de la diminution de 2,0 % des sièges à l'atterrissage. Étant donné la diminution d'année en année du nombre de sièges à l'atterrissage suivant une tendance inférieure à la poussée inflationniste, et la hausse des frais d'exploitation et des frais dus à la réglementation et dont le taux de croissance est sensiblement supérieur à l'inflation et sur lequel l'Administration n'exerce aucun contrôle, l'Administration a dû annoncer l'augmentation de ses redevances d'atterrissage et autres frais aéronautiques de 2,5 % à compter du 1^{er} février 2018. Malgré ces augmentations, les frais aéronautiques moyens exigés à Ottawa demeurent parmi les moins élevés au Canada.

Les produits tirés des concessions se sont établis à 14,3 millions de dollars, en hausse de 13,8 % par rapport à 2016. Cette hausse de 1,7 million de dollars est redevable à l'ajout à la fin de 2016 d'un service de transport privé à l'offre de transport au sol, au solide rendement des locations d'automobiles, d'ajustements favorables aux garanties minimales annuelles données aux termes des accords de concession, et de l'incidence de la hausse du nombre de passagers pour toutes les concessions.

Les produits tirés des parcs de stationnement se sont accrus, passant de 14,3 millions en 2016 à 15,3 millions en 2017, soit une hausse de 1 million de dollars ou de 6,8 %. Cette augmentation d'un exercice à l'autre est principalement due à la hausse de la grille de tarification des stationnements le 1^{er} mars 2017. Les ajustements à la structure tarifaire continuent à mettre l'accent sur l'optimisation des modèles d'établissement des tarifs et des produits selon le profil des passagers et 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 6,4 millions de dollars, ont augmenté de 1,6 % par rapport à 2016. 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.

Les autres produits, qui se sont établis à 2,8 millions de dollars, ont augmenté de 0,3 million de dollars comparativement à 2016. Cette augmentation découle du recouvrement de frais de service public plus élevés auprès des locataires et le recouvrement de frais de déneigement de l'installation de dégivrage plus élevés auprès des lignes aériennes.

CHARGES

Les charges avant la dotation aux amortissements sont passées de 99,1 millions de dollars en 2016 à 95,4 millions de dollars en 2017, soit une baisse de 3,7 millions de dollars. 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 2017, la dotation aux amortissements de 29 millions de dollars représente une hausse de 0,9 million de dollars par rapport à celle de 2016. Cet amortissement différentiel s'explique par les projets d'immobilisations réalisés en 2016 et 2017, y compris le remplacement de passerelles d'embarquement, l'acquisition d'équipement important pour l'aérodrome, les installations de contrôle des non-passagers – véhicules, la réfection de l'aire de trafic et des voies de circulation, le remplacement de revêtement de sol, la réparation aux systèmes de chauffage et refroidissement et les initiatives en technologie de l'information.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)			VARIATION	
	2017 \$	2016 \$	\$	%
Intérêt	23 087	29 029	(5 942)	(20,5 %)
Loyer foncier	9 626	8 994	632	7,0 %
Matériaux, fournitures et services	33 839	33 404	435	1,3 %
Salaires et avantages sociaux	23 774	22 690	1 084	4,8 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 110	5 017	93	1,9 %
	95 436	99 134	(3 698)	(3,7 %)

Les charges d'intérêts comptabilisées à 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 5,9 millions de dollars des charges d'intérêts est redevable à l'arrivée à échéance et au remboursement le 2 mai 2017 de 200 millions de dollars en obligations de série D à un taux de 4,733 %.

Le loyer payable au gouvernement du Canada a augmenté de 7 % pour atteindre 9,6 millions de dollars en 2017; cette augmentation découle de la hausse des produits en 2017. 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 M\$ des produits	0,0 %	0
Sur la tranche de 5 M\$ suivante	1,0 %	50 milliers
Sur la tranche de 15 M\$ suivante	5,0 %	800 milliers
Sur la tranche de 75 M\$ suivante	8,0 %	6 800 milliers
Sur la tranche de 150 M\$ suivante	10,0 %	21 800 milliers
Sur les produits excédant 250 M\$	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 :

	\$
2018	10,0 millions
2019	10,6 millions
2020	11,0 millions
2021	11,3 millions
2022	11,7 millions

Le coût des matériaux, fournitures et services est passé de 33,4 millions de dollars en 2016 à 33,8 millions de dollars en 2017, soit une augmentation de 1,3 %. La hausse de 0,4 million de dollars par rapport à 2016 découle de la hausse des volumes et des taux de service faisant l'objet d'un contrat à l'égard des services des aéroports, notamment les services de police et de sécurité, les coûts des contrats d'entretien, les services de traitement des bagages, les réparations d'immeubles, les services publics et d'autres services externalisés et services professionnels.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé à 23,8 millions de dollars en 2017, soit une augmentation de 1,1 million de dollars ou de 4,8 %. Cette augmentation résulte des hausses contractuelles de salaires et des avantages sociaux connexes, à la dotation de nouveaux postes prévus et de postes de remplacement et au recours plus fréquent à du personnel saisonnier sur appel en raison de tempêtes plus fréquentes et de conditions météorologiques complexes durant la saison hivernale prolongée en début d'année.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 1,9 % 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 5,1 millions de dollars versé pour 2017 tient compte de ce calcul. En 2016, le nombre de passagers en transit par l'aéroport a augmenté de 1,9 % par rapport à 2015. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront de 1,9 % en 2017 par rapport à ceux de 2016 compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers enregistrée en 2016.

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.

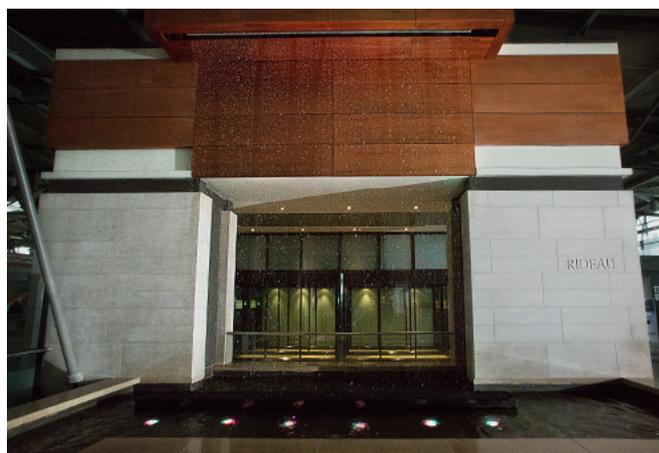
Le tableau suivant présente certaines informations financières trimestrielles non auditées concernant les huit derniers trimestres.

TRIMESTRES CLOS EN (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016				2017			
	MARS \$	JUIN \$	SEPT \$	DÉC \$	MARS \$	JUIN \$	SEPT \$	DÉC \$
Produits	31,0	29,6	30,2	31,1	31,9	31,5	32,5	32,3
Charges	25,0	24,1	23,2	26,8	26,3	23,3	21,8	24,0
Résultat avant la dotation aux amortissements	6,0	5,5	7,0	4,3	5,6	8,2	10,7	8,3
Dotation aux amortissements	6,6	6,6	7,7	7,2	7,0	7,1	7,6	7,3
Résultat net (perte)	(0,6)	(1,1)	(0,7)	(2,9)	(1,4)	1,1	3,1	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 2017, l'Administration a investi 35,5 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'investissement, qui ont été répartis comme suit : 7,2 millions de dollars pour la mise à niveau des systèmes d'enregistrement dans l'aire des départs; 6,5 millions de dollars pour l'asphaltage de l'aire de trafic et des voies de circulation; 2,7 millions de dollars pour le contrôle des non-passagers – véhicules; 2,6 millions de dollars pour d'importants véhicules de son parc; 2,3 millions de dollars pour le drainage de l'air de trafic; 1,6 million de dollars pour le balisage lumineux d'approche de piste; 1,5 million de dollars pour le parachèvement des mises à niveau des passerelles d'embarquement; et 1,2 million de dollars pour le programme de bornes d'inspection primaire.



OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

En plus des paiements au titre du loyer mentionnés précédemment, 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 CANADIENS)	PAIEMENTS POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE						
	TOTAL \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	PAR LA SUITE \$
Dette à long terme (Note 1)	427 462	4 152	4 643	8 753	13 116	14 023	382 775
Engagements à long terme liés à l'exploitation	16 887	11 707	4 191	842	147		

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	PAIEMENTS POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE						
	TOTAL \$	2018 \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	PAR LA SUITE \$
Engagements en capital	18 524	18 524					
Total des obligations contractuelles	462 873	34 383	8 834	9 595	13 263	14 023	382 775

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.

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits tirés des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les investissements de maintien. Les produits tirés des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges liées aux 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 2016 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2018. 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 2017 EN MILLIONS \$	31 DÉCEMBRE 2016 EN MILLIONS \$	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable – 364 jours	40	40	13 octobre 2018	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ USD (10 M\$ US)	14	14	13 octobre 2018	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	6	6	13 octobre 2018	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette
Renouvelable – 5 ans	80	80	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	140	140		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 0,5 million de dollars en 2017 pour s'établir à 29,5 millions de dollars au 31 décembre 2016.

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 (« AFG »), 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 2017, le fonds de réserve pour le service de la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B de 6,5 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'AFG, 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 2017, une tranche de 14,4 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 2017, 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 2017, Standard & Poors 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.

AUTRES POINTS SAILLANTS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Les créances clients de l'Administration de 9,5 millions de dollars ont diminué de 5,2 millions de dollars par rapport à 2016 en raison de la réception en 2017 de 5,2 millions de dollars de l'ACSTA correspondant à sa contribution aux coûts du nouveau système de traitement des bagages.

Les créanciers et charges à payer ont diminué de 3,3 millions de dollars pour s'établir à 15 millions de dollars au 31 décembre 2017. Cette diminution résulte de comptes fournisseurs et retenues de garanties et charges à payer de 1,8 million de dollars moins élevés à mesure que les fonds ont été débloqués une fois plusieurs projets d'immobilisations complétés, y compris le système de traitement des bagages. De plus, les intérêts courus sur les obligations de série D arrivées à échéance le 2 mai 2017 ont été de 1,5 million de dollars inférieurs à ceux anticipés.

La réduction de la portion actuelle de la dette à long terme résulte de l'arrivée à échéance et du remboursement le 2 mai 2017 de 200 millions \$ en obligations de série D à un taux de 4,733 %. Le remboursement des obligations de série D a été rendu possible grâce aux 200 millions de dollars empruntés dans le cadre du financement des obligations de série E et mis de côté à cet effet dans un fonds d'amortissement distinct.

Le passif au titre des autres avantages postérieurs au départ à la retraite a augmenté de 0,7 million de dollars au cours de l'exercice pour atteindre 9,2 millions de dollars au 31 décembre 2017. Cette hausse est redevable à l'augmentation des obligations au titre des prestations constituées et à la prise en compte des coûts des services courants et d'ajustements mineurs aux hypothèses actuarielles de base.

RISQUES ET INCERTITUDES

Niveaux d'activité aéronautique

Le gouvernement fédéral envisage de se défaire des aéroports au Canada. L'Administration a exprimé ses inquiétudes face à l'incidence potentielle de ces cessions sur les frais liés aux passagers et sur le modèle de gouvernance de l'aéroport. L'Administration continuera de participer aux échanges à ce sujet avec d'autres aéroports et avec les parties prenantes, car une telle décision serait un événement significatif qui pourrait avoir une incidence considérable sur l'Administration et le modèle de gouvernance de l'aéroport.

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 permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 96,0 % (94,0 % en 2016) des passagers qui ont fréquenté l'aéroport en 2017 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 de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

31 décembre 2017

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 au Canada qui, pour les entités ayant une obligation d'information du public et dans le cas de l'Administration, exigent l'application des Normes internationales d'information financière. La préparation d'états financiers exige que la direction formule ses meilleures estimations et recoure à son jugement, surtout dans le cas où des transactions ayant une incidence sur les résultats de l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans le rapport annuel est conforme à l'information et aux données présentées dans les états financiers.

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

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

Les états financiers ont été audités par Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., 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
21 février 2018



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

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2017, 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 qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité des auditeurs

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

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

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

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** au 31 décembre 2017, 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.

Autre point

Les états financiers de l'**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 ont été audités par PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., qui a exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers datés du 22 février 2017.

Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés, Experts-comptables autorisés
Ottawa, Canada
Le 21 février 2018

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2017
(en milliers de dollars canadiens)

ACTIF	2017 \$	2016 \$
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	29 454	29 955
Créances et autres débiteurs	9 462	14 709
Fournitures renouvelables	3 499	3 326
Charges payées d'avance et acomptes	1 368	1 581

ACTIF	2017 \$	2016 \$
Placements dans le fonds d'amortissement [note 3]	—	200 000
Total des actifs courants	43 783	249 571
Actifs non courants		
Fonds de réserve pour le service de la dette [note 8a]	6 495	11 321
Immobilisations corporelles, montant net [note 4]	438 985	432 443
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi [note 10]	367	204
Autres actifs [note 5]	5 328	5 399
	494 958	698 938

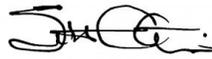
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	2017 \$	2016 \$
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	14 967	18 293
Partie courante de la dette à long terme [note 8]	4 152	203 695
Total des passifs courants	19 119	221 988
Passifs non courants		
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi [note 10]	9 233	8 532
Dette à long terme [note 8]	420 377	424 258
Total du passif	448 729	654 778
Engagements et éventualités [note 15]		
Capitaux propres		
Résultats non distribués	55 448	51 612
Cumul des autres éléments du résultat global	(9 219)	(7 452)
Total des capitaux propres	46 229	44 160
	494 958	698 938

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

Exercice clos le 31 décembre 2017
(en milliers de dollars canadiens)

PRODUITS	2017 \$	2016 \$
Frais d'amélioration aéroportuaire [note 9]	49 110	46 920
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	27 350	26 432
Redevances d'atterrissage	13 005	12 861
Concessions	14 255	12 521
Stationnement	15 320	14 344
Location de terrains et de locaux [note 12]	6 453	6 349
Autres produits	2 765	2 485
	128 258	121 912

CHARGES	2017 \$	2016 \$
Charges d'intérêts, montant net [note 8b]	23 087	29 029
Loyer foncier [note 12]	9 626	8 994
Matériaux, fournitures et services	33 839	33 404
Salaires et avantages sociaux	23 774	22 690
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 110	5 017
	95 436	99 134

Résultat avant la dotation aux amortissements	32 822	22 778
Dotation aux amortissements	28 986	28 047
Résultat net de l'exercice	3 836	(5 269)

Autre élément du résultat global		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies [note 10]	(1 767)	(2 132)

CHARGES	2017 \$	2016 \$
Total du résultat global	2 069	(7 401)

Voir les notes ci-jointes.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Exercice clos le 31 décembre 2017
(en milliers de dollars canadiens)

CAPITAUX PROPRES	2017 \$	2016 \$
Résultats non distribués au début de l'exercice	51 612	56 881
Résultat net de l'exercice	3 836	(5 269)
Résultats non distribués à la fin de l'exercice	55 448	51 612
Cumul des autres éléments du résultat global		
Réévaluation des régimes à prestations définies [élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net]		
Solde au début de l'exercice	(7 452)	(5 320)
Autres éléments du résultat global de l'exercice [note 10]	(1 767)	(2 132)
Solde à la fin de l'exercice	(9 219)	(7 452)
Total des capitaux propres	46 229	44 160

Voir les notes ci-jointes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre 2017
(en milliers de dollars canadiens)

FLUX DE TRÉSORERIE	2017 \$	2016 \$
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	3 836	(5 269)
Ajouter (déduire) les éléments hors trésorerie		
Dotations aux amortissements	28 986	28 047
Amortissement des frais de financement différés	271	365
Diminution des autres actifs	71	64

FLUX DE TRÉSORERIE	2017 \$	2016 \$
Diminution du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	(1 229)	(1 215)
	31 935	21 992
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement liés aux activités d'exploitation <i>[note 13]</i>	6 676	(2 572)
Charges d'intérêts, montant net	23 087	29 029
Intérêts payés	(25 619)	(30 587)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	36 079	17 862
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles <i>[note 4]</i>	(35 528)	(24 679)
Échéance des placements dans le fonds d'amortissement	200 000	—
Variation des créditeurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	(2 204)	(2 596)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	162 268	(27 275)
Activités de financement		
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	21	10
Diminution (augmentation) du fonds de réserve pour le service de la dette <i>[note 8 a]</i>	4 826	(89)
Remboursement sur la dette à long terme	(203 695)	(3 272)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(198 848)	(3 351)
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(501)	(12 764)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	29 955	42 719
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	29 454	29 955

Voir les notes ci-jointes.

Notes des états financiers

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

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

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

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



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

Le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail foncier de 60 ans (qui a été prolongé à 80 ans en 2013) et a assumé la responsabilité de la gestion, 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 de l'Ontario. L'Administration est domiciliée au Canada. L'adresse du siège social de l'Administration, qui est également son établissement principal, est la suivante : bureau 2500, 1000 privé Airport Parkway, Ottawa (Ontario) K1V 9B4.

2. MODE DE PRÉSENTATION ET RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration en vue de leur publication le 21 février 2018. Les états financiers et les montants figurant dans les notes afférentes aux états financiers sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

Les méthodes comptables décrites ci-dessous ont été appliquées de la même façon à toutes les périodes présentées dans les états financiers. L'Administration établit ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les présents états financiers ont été dressés selon la base du coût historique, sauf pour la réévaluation de certains actifs et passifs financiers à la juste valeur.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les charges 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 2017 et 2016, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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



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

Immeubles et installations auxiliaires	de 3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	de 10 à 50 ans
Technologies de l'information et équipement	de 2 à 25 ans
Véhicules	de 3 à 20 ans
Amélioration des terrains	de 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 nette 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 2017 et 2016.

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. Les actifs sont plutôt considérés comme faisant partie d'une seule et même unité génératrice de trésorerie. De plus, la capacité non réglementée de l'Administration à augmenter les tarifs et les frais au besoin, pour être en mesure de s'acquitter de ses obligations, atténue le risque de perte de valeur.

Frais de financement différés

Les coûts de transaction relatifs à l'émission de dette à long terme, y compris les commissions de prise ferme, les honoraires, 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 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.

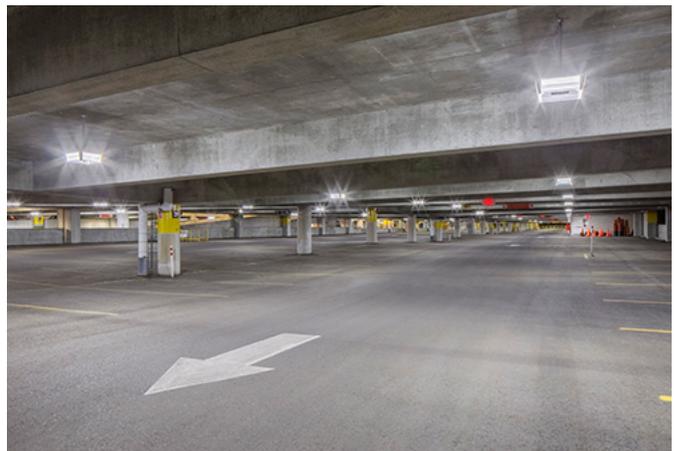
L'Administration à titre de bailleur – L'Administration sous-loue des terrains et des locaux à d'autres entités aux termes de contrats de location simple. Les produits locatifs tirés de ces contrats de location simple sont comptabilisés en résultat net selon le mode linéaire sur la durée du contrat de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

Comptabilisation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les produits de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration offre un programme d'avantages incitatifs aux lignes aériennes offrant des vols vers de nouvelles destinations, comme l'exonération des redevances d'atterrissage et aéroportuaires, selon les circonstances. Les obligations au titre de ces avantages incitatifs sont comptabilisées en réduction des produits jusqu'à leur expiration.

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

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



Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA »), déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers au moyen de l'information obtenue des transporteurs aériens après l'embarquement des passagers, ainsi que d'après les données historiques en ce qui a trait au pourcentage des passagers en transit et exclus. Selon un accord conclu avec les lignes aériennes, des FAA sont versés aux administrations aéroportuaires selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

L'Administration comptabilise 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 avantages postérieurs 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 les résultats et les 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 comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inscrits dans le résultat global, 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 durant laquelle le membre du personnel rend les services. Les coûts liés aux régimes de soins médicaux, de soins dentaires et d'assurance vie sont comptabilisés dans la période durant laquelle les charges sont engagées. Les passifs relatifs à ces avantages ne sont pas actualisés en raison de leur échéance rapprochée.

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

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

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

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

Provisions pour éventualités – Ces 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 éteindre l'obligation et que le montant peut être évalué de façon fiable.

Instruments financiers

Des actifs et des passifs financiers sont comptabilisés lorsque l'Administration devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. Les actifs financiers sont décomptabilisés lorsque les droits contractuels aux flux de trésorerie arrivent à expiration ou lorsque les actifs financiers et tous les risques et avantages importants ont été transférés. Un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est éteint, annulé ou lorsqu'il arrive à expiration.

Tous les instruments financiers évalués à la juste valeur sont classés selon la hiérarchie suivante :

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.

Tous les instruments financiers sont classés dans l'une des cinq catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, prêts et créances, détenus jusqu'à l'échéance, disponibles à la vente et autres passifs financiers. L'évaluation initiale des instruments financiers est à la juste valeur, et l'évaluation ultérieure des instruments financiers dépend de leur classement. Les coûts de transaction des instruments financiers classés comme étant détenus à des fins 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, le fonds de réserve pour le service de la dette et le fonds d'amortissement, sont classés comme des prêts et créances. Par conséquent, ils sont comptabilisés au coût amorti, lequel avoisine la juste valeur.

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

Les coûts de financement sont inclus dans le solde de la dette à long terme connexe selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Une perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur comptable d'un actif est supérieure à sa valeur recouvrable.

Paiement tenant lieu de taxes municipales

En décembre 2000, la province de l'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 activement au fait des nouvelles normes et modifications aux normes existantes qui sont publiées par l'IASB. Parmi celles-ci, mentionnons une modification à la norme IAS 7, Tableau des flux de trésorerie, publiée par l'IASB qui a été applicable à l'Administration à compter du 1^{er} janvier 2017. Les modifications font état d'obligations d'information additionnelles à l'égard des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers pour lesquels des flux de trésorerie ont été classés, ou encore des flux de trésorerie futurs seront classés, dans les flux de trésorerie liés aux activités de financement. Aux termes des modifications, les entités doivent fournir des informations tant sur les changements résultant des flux de trésorerie que des changements sans contrepartie de trésorerie. Selon l'Administration, cette modification aura une incidence limitée sur les informations à présenter dans les états financiers.

Changements de méthodes comptables à venir

Les nouvelles normes et interprétations publiées par l'IASB qui suivent pourraient avoir une incidence sur les états financiers de l'Administration dans l'avenir. Nous avons 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 nous sommes en train d'évaluer leur incidence sur nos états financiers.

IFRS 9, Instruments financiers (« IFRS 9 »). Entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Traite du classement, de l'évaluation et de la comptabilisation des actifs et des passifs financiers. Cette norme introduit un modèle de classement et d'évaluation, un modèle unique de dépréciation prospectif fondé sur les pertes attendues et une approche de la comptabilité de couverture presque complètement revue. La nouvelle approche unique, qui repose sur des principes pour classer les actifs financiers, s'appuie sur les caractéristiques des flux de trésorerie ainsi que sur le modèle économique de l'entité dans laquelle l'actif est détenu. Le nouveau modèle unique de dépréciation, qui s'applique à tous les instruments financiers, exigera de comptabiliser les créances irrécouvrables attendues à un moment plus opportun. Comme les exigences d'IFRS 9 concernant la comptabilisation et la décomptabilisation correspondent en grande partie à celles d'IAS 39, l'Administration est en train d'en évaluer la pleine incidence; cependant, selon son évaluation préliminaire, cette incidence ne devrait pas être importante.

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients (« IFRS 15 »). Remplace IAS 18, Produits des activités ordinaires, IAS 11, Contrats de construction et les interprétations connexes. Cette norme 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). Elle établit un cadre général comportant cinq étapes pour déterminer le montant et le calendrier des produits des activités ordinaires à comptabiliser. Le cadre pose comme principe fondamental qu'une entité doit comptabiliser des produits des activités ordinaires lorsqu'elle a rempli une obligation de prestation en fournissant à un client un bien ou un service, de manière à montrer à quel montant de contrepartie l'entité s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. Cette obligation de prestation peut être remplie à un moment précis ou progressivement. L'Administration est en train d'évaluer l'incidence de la norme sur les diverses sources de produits; cependant, selon son évaluation préliminaire, cette incidence ne devrait pas être importante.

IFRS 16, Contrats de location (« IFRS 16 »). Entre en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. L'adoption anticipée est permise pour les entités qui appliquent IFRS 15 à la date de la première application d'IFRS 16 ou avant cette date. 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. Cela élimine le double modèle de comptabilité pour les preneurs et permet que tous les contrats de location simple soient comptabilisés à l'état de la situation financière. Cette norme aura une incidence sur le moment de la comptabilisation et la nature des charges associées aux contrats de location. L'Administration n'a pas encore déterminé la pleine incidence de cette nouvelle norme sur les états financiers.

3. PLACEMENTS DANS LE FONDS D'AMORTISSEMENT

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu l'émission de 300 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 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.

Le fonds d'amortissement se compose des éléments suivants :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Dépôts portant intérêt dans des comptes de placement à une banque de l'Annexe 1	—	137 300
Certificats de placement garanti auprès de diverses banques de l'Annexe 1	—	62 700

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
	—	200 000

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2017

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL 2017 \$
Valeur brute Solde au 1 ^{er} janvier 2017	475 429	103 995	38 053	30 043	10 817	9 889	668 226
Acquisitions	71	—	1 347	2 348	34	31 728	35 528
Transferts	17 402	5 170	3 573	427	304	(26 876)	—
Cessions	(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
Amortissement cumulé Solde au 1 ^{er} janvier 2017	160 159	29 668	26 619	12 431	6 906	—	235 783
Dotation aux amortissements	18 725	4 327	3 555	1 890	489	—	28 986
Cessions	(1 325)	—	(2 648)	(544)	—	—	(4 517)
Au 31 décembre 2017	177 559	33 995	27 526	13 777	7 395	—	260 252
Valeur nette Au 31 décembre 2017	314 018	75 170	12 799	18 497	3 760	14 741	438 985

2016

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL 2016 \$
Valeur brute Solde au 1 ^{er} janvier 2016	461 887	100 563	40 061	29 256	10 298	11 693	653 758
Acquisitions	211	—	1 614	1 060	13	21 781	24 679
Transferts	16 638	4 907	1 522	—	518	(23 585)	—
Cessions	(3 307)	(1 475)	(5 144)	(273)	(12)	—	(10 211)
Au 31 décembre 2016	475 429	103 995	38 053	30 043	10 817	9 889	668 226
Amortissement cumulé Solde au 1 ^{er} janvier 2016	145 372	26 816	28 362	10 947	6 440	—	217 937
Dotation aux amortissements	18 093	4 327	3 392	1 757	478	—	28 047
Cessions	(3 306)	(1 475)	(5 135)	(273)	(12)	—	(10 201)
Au 31 décembre 2016	160 159	29 668	26 619	12 431	6 906	—	235 783
Valeur nette Au 31 décembre 2016	315 270	74 327	11 434	17 612	3 911	9 889	432 443

5. AUTRES ACTIFS

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
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	2 398	2 469
	5 328	5 399

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 50,0 % 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 50,0 % 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 produits 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 millions de dollars [140 millions de dollars en 2016] auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2017 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2018. 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 résumé 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	2017 [EN MILLIONS \$]	2016 [EN MILLIONS \$]
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2018	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Fonds de prévoyance en dollars américains [10 millions \$ US]	13 octobre 2018	Couverture de taux d'intérêt	14	14
Lettre de crédit	13 octobre 2018	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette [voir la note 8 a]	6	6
Renouvelable – 5 ans	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement	80	80
Total			140	140

Au 31 décembre 2017, 14,4 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 bénéficiaires 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 charges 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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
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	127 462	131 157
Obligations-recettes, 4,733%, série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts exigibles le 2 mai et le 2 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 2 novembre 2007	—	200 000
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 9480000\$ exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	300 000	300 000
Dette à long terme, montant brut	427 462	631 157
Moins: frais de financement différés	2 933	3 204
	424 529	627 953
Moins: partie courante	4 152	203 695
Dette à long terme	420 377	424 258

[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 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Le 2 mai 2017, les obligations-recettes de série D à 4,733 % d'un montant de 200 millions de dollars sont venues à échéance et ont été remboursées comme prévu. Des fonds d'un montant de 200 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 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 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 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, majorée 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 bancaire, 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 n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une augmentation des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette 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 2017, 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 6,5 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 25,0 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2017, une tranche de 14,4 millions de dollars [14,0 millions de dollars en 2016] des facilités de crédit était destinée au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien [voir la note 6].

Au 31 décembre 2017, 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, montant net

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Intérêts sur les obligations	24 044	30 561
Autres charges d'intérêts et de financement différé	274	367
	24 318	30 928
Moins: intérêts gagnés sur le fonds de réserve pour le service de la dette et les placements dans le fonds d'amortissement	1 231	1 899
Total des charges d'intérêts, montant net	23 087	29 029

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	\$
2018	4 152
2019	4 643

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	\$
2020	8 753
2021	13 116
2022	14 023
Par la suite	382 775

[d] Frais de financement différés

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Frais de financement différés	4 751	5 975
Moins: l'amortissement cumulé	(1 818)	(2 771)
	2 933	3 204

9. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE

Les frais d'amélioration aéroportuaire sont payés par les lignes aériennes aux administrations aéroportuaires selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs imputés par les compagnies aériennes [6,0 %], en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires majeures. Les frais administratifs imputés par les compagnies aériennes étant la propriété de ces dernières, les produits tirés des FAA sont comptabilisés déduction faite des frais administratifs de 6,0 % imputés par les compagnies aériennes sur un montant de 3,1 millions de dollars [3,0 millions de dollars en 2016].

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Produits gagnés	52 244	49 915
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(3 134)	(2 995)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	49 110	46 920
Achats d'immobilisations admissibles	(32 747)	(21 178)
Charges d'intérêts admissibles	(24 755)	(30 669)
Autres charges admissibles	(142)	(286)
	(57 644)	(52 133)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(8 534)	(5 213)

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Produits gagnés	588 053	535 809
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(35 283)	(32 149)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	552 770	503 660
Achats d'immobilisations admissibles	(648 744)	(615 997)
Charges d'intérêts admissibles	(336 823)	(312 068)
Autres charges admissibles	(907)	(765)
	(986 474)	(928 830)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(433 704)	(425 170)

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

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

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs à l'emploi	367	204
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	9 233	8 532

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 santé et des versements forfaitaires 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 2016 et déposée en juin 2017, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 5 166 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,00 % [surplus de 723 \$ au 31 décembre 2015 en présumant un taux d'actualisation de 4,00 %]. Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous, du fait que l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime. Aux fins comptables, cette obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* [la « Loi »] exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. Au 31 décembre 2016, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 10 778 \$ [10 548 \$ au 31 décembre 2015], avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2017, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 2 156 \$ [2 110 \$ en 2016] pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2017 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2018. 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 2018 seront d'environ 2 156 \$ [2 156 \$ en 2017]. De plus, l'Administration prévoit verser un montant d'environ 716 \$ [653 \$ en 2017] au titre de la cotisation pour services rendus en 2018 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

Selon la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2016 et extrapolée au 31 décembre 2017 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES – RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Solde au début de l'exercice	57 321	54 445
Cotisations salariales	131	137
Prestations versées	(1 830)	(1 751)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	653	663
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 142	2 172
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	2 311	2 106
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(674)	(451)
Solde à la fin de l'exercice	60 054	57 321

ACTIFS DU RÉGIME – RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Juste valeur au début de l'exercice	60 093	56 694
Cotisations salariales	131	137
Cotisations patronales	633	653
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	2 156	2 110
Prestations versées	(1 830)	(1 751)
Intérêts sur les actifs du régime [déduction faite des charges administratives]	2 147	2 144
Profit actuariel sur les actifs du régime	2 952	106
Juste valeur des actifs du régime	66 282	60 093

ACTIFS DU RÉGIME – RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(5 861)	(2 568)
Juste valeur à la fin de l'exercice	60 421	57 525
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite	367	204

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	653	663
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 142	2 172
Intérêts sur les actifs du régime [déduction faite des charges administratives]	(2 051)	(2 060)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	744	775

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

OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES – AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Solde au début de l'exercice	8 532	7 559
Prestations versées	(170)	(142)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	643	598
Coût financier	343	317
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(115)	200
Solde à la fin de l'exercice	9 233	8 532

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	643	598
Coût financier	343	317
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	986	915

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Régimes de retraite à prestations définies		
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses économiques	2 311	2 106
Profit actuariel – changements dans les résultats techniques du régime	(674)	(451)
Profit actuariel sur les actifs du régime	(2 952)	(106)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	3 197	383
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	(115)	200
Total de la perte comptabilisée dans les autres éléments du résultat global	1 767	2 132

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

	2017 %	2016 %
Régime de retraite à prestations définies		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	3,75	4,00
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	3,50	3,75
Taux d'intérêt des actifs du régime	3,75	4,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite	2,00	2,00
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge soins de santé	4,00	4,25
Programme d'indemnités de départ	3,25	3,25
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	3,50	4,00
Programme d'indemnités de départ	3,25	3,25
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00

	2017 %	2016 %
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé Taux tendanciel pour le prochain exercice	7,70	7,10
Taux tendanciel ultime	5,00	5,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2028	2025

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	VARIATION DE L'HYPOTHÈSE	INCIDENCE D'UNE AUGMENTATION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$	INCIDENCE D'UNE DIMINUTION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$
Régime de retraite à prestations définies Taux d'actualisation	1,0 %	(8 123)	10 262
Inflation	1,0 %	9 344	(7 637)
Rémunération	1,0 %	489	(501)
Espérance de vie	1 an	1 804	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2016	1,0 %	(10 467)	13 180
Autres avantages postérieurs à l'emploi Taux d'actualisation	1,0 %	(1 374)	1 806
Coûts de soins de santé	1,0 %	1 446	(1 104)
Espérance de vie	1 an	310	(302)

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 2017 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 au début de 2012 pour adopter une approche plus prudente comportant moins de risques afin de mieux réagir aux fluctuations des obligations au titre des prestations constituées résultant des variations des taux d'intérêt. Selon cette stratégie, la proportion d'actifs (fonds de revenu fixe) correspondant aux obligations sera augmentée et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) sera réduite au fil du temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs et le ratio de solvabilité du régime augmenteront. Le ratio de solvabilité du régime fait l'objet d'une surveillance mensuelle par les actuaires du régime. Le régime à prestations définies est fermé. Au moment de l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée en date du 31 décembre 2016, les 23 membres actifs avaient en moyenne 54 ans. Les 52 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.

Conformément à la politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies, aux 31 décembre, les actifs non liquides et non courants du régime étaient investis dans des fonds maintenus par Manuvie et gérés par plusieurs gestionnaires de placement, comme suit :

	2017 %	2016 %
Fonds de titres à revenu fixe	62,0	56,0
Fonds d'actions – fonds canadiens	8,0	9,0
Fonds d'actions – fonds américains	4,0	5,0
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	13,0	13,0
Fonds de marchés émergents	5,0	4,0
Fonds de placement immobilier	8,0	9,0
Fonds de placements non traditionnels incluant des dérivés	0	4,0

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 053	991
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 168	1 101
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 053	991

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

Justes valeurs

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti. Au 31 décembre 2017, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme des séries B et E s'élevait respectivement à 165,4 millions de dollars et à 319,2 millions de dollars (171,3 millions de dollars, 204,1 millions de dollars et 301,9 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B, de série D (venues à échéance et remboursées le 2 mai 2017) et de série E en 2016). 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.

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017		2016	
		\$		\$
	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)	6 495	0,99 %	11 321	0,78 %
Placements dans le fonds d'amortissement (taux variables)	—	—	200 000	1,21 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie (taux variables)	29 454	1,47 %	29 955	0,88 %
Dettes à long terme (coût fixe)	420 377	Voir la note 8	627 953	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 dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont assortis de taux d'intérêt variables. La direction a la responsabilité de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son fonds de réserve pour le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires à court terme autorisées par l'acte de fiducie globale, tout en maintenant des liquidités suffisantes pour pouvoir investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La direction est chargée de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa dette bancaire, et fixe ces taux pour de courtes périodes allant jusqu'à 90 jours, selon les taux des acceptations bancaires.

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,50 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,4 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. La direction estime cependant que cette exposition n'est pas représentative de l'exposition durant l'exercice et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

L'Administration gère son risque de liquidité en conservant un montant suffisant de liquidités et de facilités de crédit, en mettant à jour et en révisant régulièrement, et chaque fois que cela s'avère nécessaire, les projections des flux de trésorerie pluriannuelles, et en s'efforçant de faire coïncider ses ententes de financement à long terme et ses besoins de liquidités, notamment en remboursant sa dette de financement anticipé à même un fonds d'amortissement distinct. La direction estime que l'Administration 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 n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 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. Compte tenu de 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 25,6 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 compagnies aériennes. La majeure partie des créances de l'Administration sont payées dans les 37 jours suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit.

Environ 51,0 % (50,0 % en 2016) des redevances d'atterrissage et d'aérogare de l'Administration proviennent d'Air Canada et de ses filiales. La direction estime toutefois que le risque auquel l'Administration pourrait faire face à long terme du fait de son exposition à une seule et même compagnie aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 96,0 % (94,0 % en 2016) du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

12. CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

L'Administration à titre de preneur à bail : 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 :

	\$
2018	10,0 millions
2019	10,6 millions
2020	11,0 millions
2021	11,3 millions
2022	11,7 millions

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 :

	\$
2018	6,6 millions
2019	6,7 millions

	\$
2020	6,8 millions
2021	6,8 millions
2022	6,9 millions

13. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Créances et autres débiteurs	5 247	(2 872)
Charges payées d'avance et acomptes, et fournitures renouvelables	40	(286)
Créditeurs et charges à payer	1 410	586
Autres	(21)	—
	6 676	(2 572)

14. 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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017 \$	2016 \$
Salaires et avantages à court terme	2 321	2 251
Autres avantages postérieurs à l'emploi	191	167
	2 512	2 418

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.

15. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements aux termes d'un bail foncier

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

Engagements d'exploitation

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 11,7 millions de dollars en 2018; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2017, le total de ces engagements se chiffrait à 16,9 millions de dollars (21,4 millions de dollars en 2016). Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 18,5 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.

16. 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 21 février 2018, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.