

YOW 2019

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

RAPPORT ANNUEL

International Airport
Authority

Ottawa



Administration de
l'aéroport international

YOW.CA



Avant-propos

Le rapport annuel pour l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Aéroport d'Ottawa) présente le rendement de l'aéroport pour l'année civile 2019. Ce rapport a été rédigé et approuvé par le Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport en février 2020 et repose sur les exigences réglementaires énoncées dans notre bail foncier avec Transports Canada. Ce rapport renferme les prévisions que nous avons établies en 2019 à partir des perspectives et connaissances de nos partenaires et des parties prenantes du secteur, et en tenant compte de la dynamique de croissance de l'Aéroport d'Ottawa établie en fonction de plus de deux décennies d'exploitation de l'aéroport.

Nous ignorions tout à ce moment-là de la COVID-19. Nous n'aurions jamais pu prédire le moment de la pandémie en plus de l'impact soudain et extrême qu'elle aurait sur l'économie mondiale, l'industrie de l'aviation, le tourisme et le quotidien dans tous les pays du monde. Les restrictions nécessaires de voyage imposées par le gouvernement du Canada combinées aux interruptions des activités de voyage personnelles et commerciales ont paralysé l'industrie de l'aviation et réduit de plus de 90,0 % les mouvements aériens enregistrés à l'Aéroport d'Ottawa. L'impact de cette pandémie sur notre situation financière sera profond pour les années à venir; moins de vols et moins de passagers signifient aussi la quasi-disparition de nos revenus aéronautiques et non aéronautiques.

Par conséquent, nous avons suspendu plusieurs projets dont il est question dans ce rapport. Nous avons également pris des mesures significatives pour ralentir nos programmes d'immobilisations et freiner nos dépenses autant que faire se peut tout en continuant à assurer l'environnement conforme aux exigences réglementaires, la sûreté et la sécurité pour tous les utilisateurs de l'aéroport, et nous avons modifié nos activités pour tenir compte des volumes réduits de passagers que nous connaissons. Nos partenaires sur le campus en ont fait autant en fermant plusieurs boutiques, restaurants et points de vente d'aliments et de boissons. Il va sans dire que YOW sera un tout autre aéroport à la suite de cette crise et comptera sans doute moins de destinations et services sans escale qu'auparavant en raison d'un nombre moindre de passagers à court et moyen terme.

En gardant à l'esprit ce qui précède, il est essentiel de lire le rapport suivant en se rappelant le contexte qui prévalait au moment de son élaboration, et en étant conscient que les estimations et prévisions qu'il renferme tranchent avec la situation que nous traversons présentement en raison de la pandémie. L'Administration œuvre dans un environnement très fluctuant et ne pourra pas revoir ses perspectives financières ou projections quant au trafic passagers tant et aussi longtemps que la situation ne se sera pas stabilisée.

L'Aéroport d'Ottawa, qui est considéré une infrastructure essentielle, est demeuré ouvert afin de soutenir les mouvements aériens de transport commercial de passagers et de fret, diverses opérations gouvernementales, les services d'ambulance aérienne Ornge et ainsi de suite. L'Aéroport a pu poursuivre ses opérations grâce aux efforts des nombreuses organisations sur le campus qui ont facilité les vols de rapatriement et s'occupent du petit nombre de mouvements aériens qui se poursuivent durant la crise. Les employés de première ligne de l'aéroport, ceux de l'Administration de l'aéroport, des lignes aériennes, des entreprises de services au sol, de nos partenaires en matière de sécurité, du Service de police d'Ottawa, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, de l'Agence des services frontaliers du Canada, les préposés à l'entretien de l'aéroport, et nos concessionnaires partenaires, ont répondu à l'appel comme jamais ils ne l'avaient fait auparavant et nous leur en sommes grandement reconnaissants. Nous applaudissons également les organisations qui ont pris des mesures pour faciliter à leurs employés le télétravail afin de freiner la propagation du virus; leurs initiatives nous aideront à sortir plus rapidement de la crise.

Depuis le début de la pandémie, nous collaborons étroitement avec les autorités en matière de santé publique dans le but de respecter à la lettre les protocoles prescrits et diffusons les directives les plus précises et à jour en ce sens à la communauté aéroportuaire. Nous tenons également la collectivité et nos parties prenantes au courant des mesures que nous prenons au fil des événements. Merci à tous de votre compréhension et de nous soutenir alors que nous sommes confrontés à des circonstances sans précédent et tâchons de faire preuve de la plus grande circonspection possible afin de préserver la sécurité et la santé de nos passagers et de nos employés. Nous savons que l'Aéroport d'Ottawa ne sera pas celui que nous avons anticipé, et ce, pour les prochaines années. Nous nous concentrons à préparer une relance efficace de nos activités quand le moment sera venu, nous comptons demeurer un partenaire majeur dans les activités de développement économique quand viendra la reprise, et nous allons travailler avec nos partenaires à retrouver sans tarder notre rayonnement dans la région.

Message du Président

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Depuis 2015, année où j'ai joint le Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, je suis témoin des nombreux succès et réalisations, et j'ai énormément appris sur l'industrie de l'aviation et sur les aéroports en général. En mai 2019, c'est avec une grande fierté que j'ai accepté de présider le Conseil d'administration.

Il est clair pour moi que les activités de l'aéroport ont été menées avec la plus grande rigueur et un sens élevé du devoir depuis que l'Administration a pris en charge les affaires de l'aéroport en 1997. L'Administration a également cherché à ce que la communauté soit fière d'elle en redonnant au suivant de diverses manières significatives.

Le Projet ensoleillement, le programme de dons de bienfaisance de l'Administration, est l'un des instruments clés qu'a trouvés l'aéroport pour redonner au suivant et qui implique directement le Conseil d'administration. Un comité, composé d'administrateurs et de membres du personnel de l'Administration, a pris connaissance de douzaines de demandes reçues pour la vague de financement de 2019 et s'est entendu sur la répartition de près de 100 000 \$ entre 19 organismes de bienfaisance de la région d'Ottawa-Gatineau. Ces projets importants, dont l'achat d'équipement informatique, de réfrigérateurs commerciaux, d'appareils de climatisation et d'autres rénovations de locaux, rendront ces importants organismes bénéficiaires encore plus efficaces et en meilleure position afin de servir les gens de notre collectivité. Depuis la création de ce programme en 2004, l'Administration a investi plus de 1,8 millions \$ dans notre communauté.

Il nous incombe également de veiller à assurer des installations exemptes d'obstacles pour tous les clients de l'aéroport, quel que soit leur degré de mobilité. Si les codes de la construction et les normes d'accessibilité ont évolué au fil des années pour répondre aux besoins changeants de la population, l'aérogare de l'aéroport d'Ottawa a été construite au départ dans une optique d'accessibilité. L'aéroport a continué à évoluer et à être amélioré non seulement pour se conformer à ces normes, mais pour les surpasser. Le 3 décembre, Journée internationale des personnes handicapées, l'aéroport s'est vu décerner la certification or en matière d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen. Je suis très fier de cette reconnaissance et de ce que cela signifie pour la collectivité. Je sais que l'équipe ne s'arrêtera pas là, elle continuera à mettre en vigueur des changements positifs au chapitre de l'accessibilité quand et partout où cela est possible.

Sur le plan de l'environnement, l'Administration poursuit ses efforts et maintient son engagement envers des activités durables. L'aéroport d'Ottawa fait partie d'un petit groupe d'aéroports en Amérique du Nord reconnus dans le cadre du programme d'accréditation carbone à quatre niveaux du *Airports Council International-North America* (ACI-NA). Le programme lancé en Europe en 2009 et étendu à l'Amérique du Nord en 2014, évalue et reconnaît par l'entremise d'un tiers indépendant les efforts déployés par les aéroports dans le but de gérer et de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Ottawa a atteint le niveau 3 de l'accréditation en 2018, et a maintenu cette certification de nouveau en 2019. Surveillez les nouvelles à ce chapitre en 2020 car l'équipe travaille pour atteindre son prochain objectif, le niveau 3+ d'accréditation correspondant à la neutralité carbone.

Enfin, j'ai été ravi de voir le *Ottawa Board of Trade* récompenser l'Administration pour sa collaboration avec un nouveau partenaire important de l'aéroport, Germain Hôtels. Le *Board of Trade* a décerné à l'Administration le prix « Entente de l'année – Tourisme » pour applaudir notre partenariat en vue de la construction d'un hôtel relié à l'aéroport. Cette entente a été conclue au terme d'un rigoureux processus concurrentiel amorcé un an plus tôt par l'Administration et qui a été suivi d'une vérification approfondie de la part des deux parties. Une fois terminé, le nouvel Hôtel Alt Aéroport d'Ottawa sera le 20^e établissement hôtelier pour Germain Hôtels. Je me réjouis à la perspective d'être prochainement en mesure d'offrir à notre clientèle une commodité très en demande.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à féliciter Mark et toute son équipe. Leurs succès, en plus des progrès continus aux projets précisés dans le Plan stratégique de l'Administration, représentent les efforts considérables de la part de l'ensemble des employés de l'Administration de l'aéroport. Au risque de répéter ce qui a déjà été dit, cette équipe relativement petite réussit, grâce à une étroite collaboration, à accomplir ce que l'on attendrait normalement d'un groupe beaucoup plus grand. Je suis très fier de leur intendance de ce bien communautaire essentiel.

Je tiens également à remercier mes collègues du Conseil d'administration du temps qu'ils consacrent à l'Administration et de lui faire bénéficier de leurs conseils éclairés. Chacun des administrateurs entend veiller à la gouvernance responsable et transparente de l'aéroport, et faire en sorte qu'il continue à desservir notre population en maintenant des normes d'excellence pour des décennies à venir.

Les prochaines années devaient être consacrées à des projets passionnants et ambitieux sous la bannière de YOW+. Avec la pandémie COVID-19 qui touche l'industrie, notre aéroport et la communauté dans son ensemble, ces projets seront mis en attente jusqu'à un moment plus approprié. Comme indiqué dans l'avant-propos, tout effort sera fait pour assurer la reconstruction des activités de l'aéroport au moment opportun. Mark Laroche et son équipe ont fait un excellent travail de dimensionnement de l'opération en réponse à la crise, et ils continueront à travailler avec tous les partenaires de l'aéroport pour assurer une reprise en douceur des activités dans les mois à venir, et s'efforceront de reconstruire cette entreprise au fur et à mesure que les vols et les passagers reviendront. Les efforts seront menés avec autant de rigueur et avec une gestion financière prudente qui caractérise l'Administration. Je souhaite bonne chance à l'équipe et je tiens à ce qu'elle sache qu'elle peut compter sur le Conseil d'administration pour la soutenir à chaque étape.



Code Cubitt
Président du Conseil d'administration

Message du Président ET CHEF DE LA DIRECTION



Comme mentionné dans l'avant-propos, cette lettre et le rapport annuel ont été rédigés avant la pandémie et visent à rendre compte de l'année qui vient de s'écouler. Bien que cette lettre a pour but de célébrer les réalisations de 2019, nous le faisons en sachant que 2020 sera une année très différente de celle que nous avons initialement prévue et planifiée. Vous trouverez de plus amples commentaires à ce sujet à la fin de cette note. Dans l'intervalle, je suis heureux de vous faire part des faits marquants de l'année écoulée dans un nouveau format abrégé. Vous y trouverez toujours un examen des projections sur cinq ans, un aperçu de la régie d'entreprise et la revue financière détaillée. Le Plan stratégique de l'Administration continue à nous servir de fil conducteur comme en témoignent les activités relevant des cinq initiatives stratégiques rapportées dans les faits saillants.

Le programme d'amélioration de l'aérogare YOW+ avançait bien et des progrès marqués ont été réalisés relativement aux quatre piliers.

En juin, nous avons annoncé les titulaires des nouveaux accords-cadres de concessions, qui sont SSP Canada pour les services de restauration et Paradies Lagardère pour les concessions de vente au détail. Le volet le plus excitant de notre événement de lancement et de cette annonce a été de faire connaître les marques locales qui seront incluses dans le programme de concessions mis en place au cours des trois prochaines années. Des noms connus comme Big Rig Brewery, La Bottega Nicastro, Zak's Diner et Bridgehead Coffee, de plus que Subway qui a conclu une entente indépendante, s'ajouteront à Tim Hortons, une marque emblématique au Canada, et aux autres marques emblématiques populaires de SSP Canada pour compléter l'offre des services alimentaires. Du côté de la vente au détail, Paradies Lagardère va rafraîchir son offre en incluant de nouvelles boutiques dont Dylan's Candy Bar, Trip Advisor, la Maison de la Presse et No Boundaries. Elle en profitera pour proposer à nos passagers de quoi faire le plein de souvenirs de la région en offrant bientôt à YOW les produits de plusieurs entreprises locales connues, dont ceux de Purple Urchin, Split Tree Cocktails, Low Poly Crafts et Saaboon, pour ne pas toutes les nommer.

La première phase du lancement des concessions est maintenant chose faite, et les changements les plus notables sont au Niveau 3 où l'on trouve maintenant un comptoir Subway, un nouveau comptoir Tim Hortons et un magasin Relay. La deuxième phase est en cours, cependant, nous devons la mettre en pause suivant les exigences du gouvernement de cesser la construction et d'autres projets dans l'intérêt de la distanciation physique. Bien que nous soyons toujours enthousiastes à l'idée d'être partenaires de ces entreprises et marques mentionnées ci-dessus, la réalité est qu'il faudra possiblement plus d'années pour mettre en œuvre notre programme de concessions, et que le produit final pourrait être différent de ce qui avait été imaginé et adapté à un aéroport à volume réduit de passagers. Nous continuerons à collaborer avec nos titulaires des accords-cadres de concessions afin de garantir la bonne solution pour notre aéroport à l'avenir.

Ces changements au Niveau 3, en plus de la fermeture du restaurant avec service complet, ont dégagé l'espace nécessaire pour l'installation du nouveau point de contrôle préembarquement où l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) prévoit déployer la technologie ACSTA Plus dans le courant de l'été 2020. L'été dernier, un étage a été ajouté au-dessus de la porte 18 au Niveau 2 pour accueillir le nouvel équipement et agrandir considérablement l'aire des files d'attente. Ce qui est le plus remarquable dans ce projet, c'est surtout qu'il aura été mené à bien dans un aéroport très fréquenté. La réalisation de l'ensemble du projet, qui était prévue pour juin 2020, sera retardée.

Nous avons annoncé l'hiver dernier que l'hôtelier canadien, Germain Hôtels, avait remporté l'appel d'offres en vue de la construction d'un hôtel à l'aéroport. Le nouvel Hôtel Alt Aéroport d'Ottawa, le 20^e établissement hôtelier de Germain Hôtels au Canada, comprendra un restaurant avec service au dernier étage offrant une vue sur le terrain d'aviation, environ 3 000 pieds carrés d'espace de réunion, et offrira d'autres avantages à sa clientèle dont des heures de départ flexibles et un accès Wi-Fi ultrarapide. Une passerelle couverte reliera l'hôtel à l'aérogare, ce qui facilitera grandement l'accès à nos passagers. L'inauguration de l'hôtel était prévue en 2021, toutefois nous prévoyons une date ultérieure en raison de la pandémie.

Les travaux de prolongement du réseau de train léger sur rail (TLR) de la Ville d'Ottawa au sud de la ligne Trillium sont en cours. Les automobilistes qui empruntent la promenade Airport Parkway peuvent voir en passant les progrès réalisés sur la construction de la voie d'accès surélevée qui fera passer la ligne au-dessus de la promenade et qui mènera à l'aéroport.

De son côté, l'Administration mène plusieurs projets de front en vue de faciliter la construction de la station Aéroport. Ces travaux englobent la relocalisation d'une conduite d'eau maîtresse et la relocalisation du principal quai de chargement de l'aéroport ainsi que la construction de plusieurs semelles de fondation pour soutenir une passerelle jusqu'à la station. Nous avons devancé cet ensemble de travaux dans notre calendrier global relié au TLR pour nous assurer que le projet de la station Aéroport pourra aller de l'avant en 2020, une fois que TNext, le partenaire de la ville dans ce projet, aura construit la voie ferrée. La construction de la station devrait être terminée à l'automne 2021. Après quoi, il restera la connexion au réseau de la Ville, les essais et la mise en service et le lancement en 2022.

La revitalisation des concessions + le contrôle préembarquement de nouvelle génération + l'hôtel de l'aéroport + la liaison au TLR = YOW+. Visitez le site yow.ca/fr/yow+ pour en savoir plus long au sujet de YOW+.

Tous les étés, nous profitons du beau temps pour apporter des améliorations à l'infrastructure côté piste, et 2019 n'a pas échappé à la règle. Cette fois-ci, nous avons retravaillé la voie de circulation B à partir de l'aire de trafic principale jusqu'à la voie de circulation F, des travaux qui ont été achevés plus tôt que prévu et sans dépassement budgétaire.

Nous avons également fait d'importantes réparations aux égouts pluviaux situés à l'intersection des pistes 14/32 et 07/25. La réparation de ces deux égouts a été échelonnée sur deux semaines, et a été réalisée de nuit dans le but de minimiser l'impact de ces travaux sur les opérations aéroportuaires. En bref, ce projet s'est déroulé comme suit : la nuit, l'entrepreneur creusait un trou, remplaçait une petite section, remblayait le trou et compactait le sol avant le premier vol de la journée. Pour ce projet, nous avons dressé un plan ambitieux en accord avec nos lignes aériennes partenaires et avec l'approbation de Transports Canada, et tout s'est déroulé comme prévu.

Le Système de gestion de la sécurité de l'aéroport nous oblige à monter un dossier de sûreté dans le cas de travaux d'infrastructure comme ces projets. Ce degré de diligence fait en sorte que le moindre risque potentiel est évalué et pris en compte avant que ne débutent des travaux.

Qu'il s'agisse de dresser des dossiers de sûreté ou de participer à l'instauration de politiques et de procédures relativement à des problèmes émergents comme dans le cas des drones, l'Administration continue à se démarquer comme chef de file dans l'avancement de la sûreté et de la sécurité dans les aéroports.

Sur ce plan, le printemps dernier, j'ai été ravi d'être invité à représenter les aéroports canadiens au sein du *Blue Ribbon Task Force* sur l'atténuation de l'impact des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) aux aéroports, mis sur pied pour examiner les incursions de drones. Ce groupe a été mandaté par l'ACI-NA et l'*Association for Unmanned Vehicle Systems International* (AUVSI). Il a réuni un large éventail de parties prenantes représentant les aéroports, les exploitants d'UAS et les communautés d'aéronefs pilotés en Amérique du Nord. Les principaux objectifs du groupe de travail étaient de raffiner les pratiques et procédures, et de définir un cadre politique afin de trouver une solution au problème crucial et urgent des incursions faites par des UAS non autorisés dans les aéroports et sur la meilleure façon de contrer cette menace.

Le rapport provisoire et le rapport final publiés par le *Blue Ribbon Task Force* a confirmé que les aéroports et les partenaires de l'industrie des UAS reconnaissent collectivement tous les avantages que les drones peuvent offrir. Ils sont tout aussi conscients des impacts négatifs potentiels que leur utilisation négligente, insensée et criminelle peut avoir sur les aéroports, les passagers et les économies locales. Dans ses conclusions, le groupe de travail a fait ressortir le besoin de stratégies globales de détection des drones et d'atténuation de leurs impacts négatifs à l'échelle de l'industrie. L'élaboration de cadres de politiques soutenus par les gouvernements, des mécanismes de financement pour les mettre en œuvre et le renforcement du pouvoir des autorités policières pour interdire les UAS, seront indispensables pour que ces stratégies portent fruit.

L'Administration a également été très proactive au pays en menant des consultations et en collaborant sur le dossier des drones avec les autorités réglementaires, les forces de l'ordre de plus que les partenaires de l'industrie et ses parties prenantes. Leurs réflexions à ce sujet vont dans le sens de celles du groupe de travail, y compris le besoin urgent de la part de Transports Canada d'apporter des clarifications à toutes les parties prenantes concernant la détection et l'atténuation des menaces.

En attendant ces directives, YOW a adopté une approche fondée sur les risques pour évaluer et réagir rapidement aux observations de drones rapportées aux environs de l'aéroport. Cette approche comprend également aider à l'échange d'informations en temps utile avec les diverses parties prenantes qui pourraient être touchées. Cette approche a été documentée dans le Protocole en cas d'incursion de drones, que nous avons finalisé et soumis à Transports Canada au début de 2019.

Parallèlement, nous avons formé un partenariat avec NAV CANADA et QinetiQ Canada en vue d'effectuer des essais du système Obsidian, une technologie de lutte contre les UAS, à YOW. Les trois partenaires vont collaborer pour tester la capacité de fonctionnement d'un appareil radar micro-Doppler dans un environnement aéroportuaire actif. Le projet pilote a débuté à la fin du mois de novembre 2019 et devrait, une fois terminé, fournir des renseignements très utiles aux partenaires de ces essais et aux aéroports à travers le Canada.

À l'interne, nous avons procédé le 1^{er} mai à un changement organisationnel important, en transformant officiellement le Bureau de contrôle des laissez-passer de l'aéroport en un Centre de service à la clientèle (CSC). Le CSC sert dorénavant de point de services polyvalents aux quelque 5 000 employés du campus et est responsable des exigences relatives à l'obtention des cartes d'identité pour les zones réglementées (CIZR), des permis de stationnement et des permis d'exploitation de véhicules côté piste (PEVCP). Le CSC offrira également un service après-vente à la clientèle pour le paiement en ligne de stationnement et des services administratifs de première ligne pour les clients commerciaux de l'aéroport. Ces volets du service à la clientèle requièrent un traitement efficace, un souci du détail et une attention particulière quant à la qualité des services rattachés à ces activités essentielles pour l'exploitation de l'aéroport.

Conformément au mandat de l'Administration qui est de veiller au développement des installations et terrains de l'aéroport de sorte à soutenir la croissance économique de la région de la capitale nationale, nous nous sommes concentrés sur deux importantes parcelles de l'aéroport que nous désignons du nom de secteur de terrains à bâtir Gateway.

Pour déterminer quelle pourrait être l'utilisation maximale et optimale de nos terrains, et pour nous assurer d'être prêts en vue du jour où une occasion de développement attrayante se présentera, l'Administration a fait appel à des experts indépendants. Les services de WSP et d'Urban Metrics, des firmes d'expertise-conseil, ont été retenus en vue de nous aider à préparer un plan directeur cadre pour deux secteurs – Gateway Est et Ouest – en nous appuyant sur une étude technique de faisabilité en termes de développement en plus d'une analyse de marché et d'une stratégie de mise en valeur.

Du côté des services aériens en 2019, les bonnes nouvelles se sont succédé en commençant par l'annonce d'Air Canada qui allait moderniser ses vols sans escale à partir d'Ottawa vers Londres-Heathrow. De plus, Lufthansa Group avait aussi décidé de prendre la relève de notre liaison Ottawa-Francfort, en Allemagne, une desserte auparavant assurée par Air Canada. Les voyageurs devaient bénéficier des services de deux compagnies aériennes membres de Star Alliance, d'un choix élargi de cabines de service, des options économies privilégiées, d'un plus grand confort en vol, et plus encore.

Par ailleurs, nous avons eu de très bonnes nouvelles pour les amateurs de destinations soleil. Sunwing a en effet décidé d'ajouter pour la saison 2019-2020 un vol direct entre Ottawa et Mazatlán, sur la côte du Pacifique au Mexique.

Malgré cette bonne nouvelle, nous savons qu'une grande partie du service annoncé est à risque, en particulier le service de Lufthansa vers Francfort. Il est difficile de prévoir laquelle de nos 45 destinations sans escale continuera à être desservie. Nos partenaires aériens ont subi un coup dur et vont réévaluer leurs réseaux et la meilleure façon de déployer leurs avions. L'Administration continuera à travailler en étroite collaboration avec chaque compagnie aérienne pour rétablir notre service aussi rapidement que possible et de manière économiquement viable.

Quand le dénombrement final des passagers pour 2019 s'est arrêté à 5 106 487 passagers, cela est venu confirmer ce à quoi nous nous attendions, soit une faible croissance. L'immobilisation au sol du Boeing 737 MAX a perturbé grandement l'industrie. Pour les transporteurs canadiens seulement, cela représente 41 aéronefs de moins et une baisse d'autant de sièges disponibles. Alors que nous avions prévu une croissance de 2,0 % en 2020, nous allons revoir nos projections pour tenir compte de l'impact de COVID-19 sur les volumes, et anticiper une baisse de plus de 50,0 %. Nous mettrons également à jour nos projections financières pour refléter cette forte baisse.

La résilience de l'économie canadienne, assez stable durant une bonne partie de 2019, a commencé à s'estomper durant la seconde moitié de l'année qui s'est caractérisée par un affaiblissement des indicateurs financiers clés et des tendances du marché de l'emploi, ainsi que par certaines améliorations dans les tensions commerciales mondiales vers la fin de l'année. Ces facteurs, jumelés à une élection fédérale et aux contraintes de capacité des lignes aériennes dues à l'immobilisation du Boeing 737 MAX, ont servi de toile de fond à des résultats pour ainsi dire inchangés d'un exercice à l'autre, où le nombre de passagers enregistrés a été de 5,1 millions en 2019, soit 4 000 passagers ou 0,08 % de moins par rapport à 2018. Sur les vols domestiques, le trafic passagers a diminué de 0,2 % en raison d'une baisse de débit vers Toronto et Edmonton, baisse qui a été légèrement compensée par une augmentation des passagers vers Montréal et Charlottetown. Le volume de passagers sur les vols transfrontaliers a enregistré une baisse de 4,8 % redevable à la suspension temporaire par United de ses vols vers Chicago (liaison qui sera rétablie en mars 2020), en revanche le nombre de passagers sur les vols internationaux a grimpé de 10,0 % en raison de l'accroissement de la fréquence des vols vers les destinations soleil. Les recettes en 2019 ont été comparables à celles de 2018 et se chiffrent à 138,1 millions \$, toutefois les produits provenant des services de transport terrestre, de la location de véhicules et des baux ont connu une vigueur soutenue, qui a cependant été plombée par ceux de sources aéronautiques moins élevés que prévu en raison d'un trafic passagers inchangé d'un exercice à l'autre. L'Administration a terminé l'exercice 2019 avec un bénéfice avant amortissement de 36,2 millions \$ comparativement à 38,3 millions \$ en 2018 et un résultat net après amortissement de 5,1 millions \$ comparativement à 7,0 millions \$ en 2018. Comme à l'habitude, ces gains seront réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport à des fins d'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de l'expérience des voyageurs.

De nouveau en 2019, notre personnel a fourni un énorme apport. Comme le Président du Conseil d'administration l'a souligné, nous avons une équipe du tonnerre qui se surpasse constamment. L'Administration a mis sur pied le programme appelé Haute altitude qui repose sur la reconnaissance des pairs pour porter à notre attention les employés qui se distinguent entre autres dans le service à la clientèle, l'engagement, la sécurité ou la conscience de la sécurité, l'innovation et la créativité, et le travail d'équipe. Nous avons reçu plusieurs excellentes mises en candidature au cours de 2019 et ce sont les employés qui, par leur vote, ont décidé de nommer Claire Lalande employée de l'année du programme Haute altitude. Les collègues de Claire, qui travaille dans l'édifice Hendrick, ont proposé entre autres sa candidature pour avoir su réorganiser et simplifier les documents de formation du contremaître de l'équipe d'entretien de piste, et pour ses multiples initiatives visant à mousser l'esprit d'équipe. Félicitations Claire.

Depuis que la pandémie a été déclarée le 11 mars 2020, nos employés ont une fois de plus démontré leur engagement et leur capacité d'adaptation, plusieurs d'entre eux ayant transféré leurs bureaux à la maison, et d'autres ayant assumé les diverses tâches nécessaires pour maintenir l'aéroport ouvert et opérationnel. Ils ont veillé à ce que les vols de rapatriement puissent continuer à ramener nos passagers chez eux, ils ont veillé à ce que notre aéroport soit propre et désinfecté pour assurer la sécurité des passagers et des employés, de plus ils nous ont aidés à fermer les systèmes et les zones de l'aéroport qui n'étaient pas nécessaires, car notre volume de passagers diminuait. Je tiens à les remercier de nous avoir aidés à affronter ce virus du mieux que nous pouvions.

Il est difficile de dire avec précision à quoi ressemble l'avenir de YOW. Je peux dire avec certitude que les choses ne seront pas comme avant pendant un certain temps. Je pense qu'il faudra des années pour rebâtir le nombre de passagers au niveau de 2019. Il faudra encore de nombreuses années pour que certains des projets d'investissement que nous avons prévus à court terme se concrétisent. Nous avons beaucoup de travail à faire si notre aéroport doit retrouver son rôle de moteur économique important dans la région de la capitale du Canada. Je peux vous affirmer que nous continuerons à travailler avec nos partenaires gouvernementaux pour assurer que nous tirons profit de tous les programmes disponibles pour aider les aéroports. Leur soutien est également essentiel pour nos partenaires touristiques qui ont souffert. Notre rétablissement collectif est important pour notre communauté locale et notre pays.

J'aimerais conclure ce bilan par quelques mots de reconnaissances. D'abord à l'égard de Code Cubitt, Président du Conseil d'administration, et des membres du Conseil d'administration, merci de votre confiance soutenue envers l'équipe de l'Administration et de tout soutien qui l'accompagne. À mon équipe, un grand merci de ne jamais perdre de vue l'excellence dans tout ce que vous entreprenez. Mes sincères remerciements aux bénévoles de l'Infoguide qui excellent dans l'art de créer de premières impressions favorables auprès de nos passagers et visiteurs – quoique nous avons suspendu le programme temporairement, nous sommes convaincus qu'ils reviendront quand nous serons prêts. Enfin, merci à la communauté de nous avoir supportés à travers cette crise et de continuer à croire dans le travail que nous faisons. Soyez assurés que nous continuerons à consacrer à l'aéroport, ce précieux trésor collectif, toute l'attention qui lui est dû.

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

Mark Laroche
Président et chef de la direction

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'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 2018, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux Règles en matière de conflits d'intérêts et au Code de conduite dont il est question précédemment.

STATUTS

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

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

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

Les compétences que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. Collectivement, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion des affaires et en gestion 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 2019.

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Code Cubitt Président, Conseil d'administration	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	Craig Bater ⁽²⁾⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Avocat	Ottawa Board of Trade 2012

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Shane Bennett ⁽³⁾	Bennett Insurance Agency Limited	Gouvernement de l'Ontario 2019
	Bonnie Boretsky ⁽²⁾	Haute dirigeante retraitée	Transports Canada 2019
	Dick Brown ⁽³⁾⁽⁴⁾	Haut dirigeant retraité	Tourisme Ottawa 2016
	Scott Eaton ⁽¹⁾ Président, Comité de vérification	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	Michèle Lafontaine ⁽²⁾⁽³⁾	Notaire PME Inter Notaires	Ville de Gatineau 2017
	Kevin McGarr ⁽⁴⁾	VOTI Detection and McGarr Advisory Services	Hors Cadre 2019
	Brendan McGuinty ⁽²⁾ Président, Comité de régie d'entreprise	Président Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	Laurel Murray ⁽¹⁾	Murray Consulting Inc.	Transports Canada 2019
	Carole Presseault ⁽³⁾ Présidente, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Principale experte-conseil Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014

	NOM ET POSTE	PROFESSION	ORGANE DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Jacques Sauvé ⁽¹⁾⁽⁴⁾	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012
	Lisa Stilborn ⁽¹⁾⁽⁴⁾	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

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2019

Honoraires annuels

- Président : 51 591 \$
- Président du Comité de vérification : 25 223 \$
- Président(e)s des comités : 22 930 \$
- Autres administrateurs : 13 758 \$

Honoraires par réunion

- 632 \$ par réunion
- 229 \$ par conférence téléphonique

Présence aux réunions du Conseil d'administration et des Comités

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	5 sur 7	10 sur 10
Shane Bennett ⁽³⁾	2 sur 2	1 sur 1
Bonnie Boretsky ⁽²⁾	5 sur 5	2 sur 2
John Boyd ⁽¹⁾	2 sur 2	2 sur 2
Dick Brown	7 sur 7	8 sur 10

MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ
Chris Carruthers ⁽¹⁾	2 sur 2	8 sur 8
Code Cubitt	7 sur 7	17 sur 18
Scott Eaton	7 sur 7	6 sur 6
Michèle Lafontaine	6 sur 7	5 sur 7
Kevin McGarr ⁽⁴⁾	1 sur 1	0 sur 0
Brendan McGuinty	7 sur 7	5 sur 5
Laurel Murray ⁽²⁾	2 sur 5	3 sur 3
Carole Presseault	7 sur 7	5 sur 5
Jacques Sauvé	6 sur 7	11 sur 11
Lisa Stilborn	6 sur 7	8 sur 11
Janice Traversy	7 sur 7	11 sur 11

(1) fin de son mandat le 24 avril 2019

(2) Nouveau membre du Conseil depuis le 24 avril 2019

(3) Nouveau membre du Conseil depuis le 10 septembre 2019

(4) Nouveau membre du Conseil depuis le 23 octobre 2019

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;
-  valuer 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;
-  laborer 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, les avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- recommander au Conseil d'administration un régime de rémunération pour les employés exclus de plus que les changements à apporter aux conventions collectives des employés syndiqués;
- examiner régulièrement les principaux paramètres des ressources humaines, notamment les résultats des sondages de satisfaction des employés et les indicateurs de performance clés;
- surveiller la culture de travail organisationnelle de l'Administration et recommander des initiatives pour renforcer l'engagement;
- veiller à ce que des politiques et des procédures appropriées soient mises en place en ce qui concerne l'harcèlement en le milieu de travail, et veiller à ce que ces politiques et procédures soient respectées pour tout incident de harcèlement en le milieu de travail;
- surveiller la conformité aux exigences légales en matière d'emploi et de travail.

Le Conseil 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 et/ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998, 2008 et 2018, et du Plan d'utilisation du sol, qui a été mis à jour et approuvé par le ministre des Transports en 2018;
- en tenant un site Web d'entreprise à www.yow.ca.

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

Transparence

Achats et marchés

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 119 210 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2019) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi l'Administration n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats suivants dépassaient 119 210 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2019 :

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
ARINC	262 102 \$ Soutien des logiciels des systèmes partagés	Voir la remarque A ci-dessous
Bell Mobility	228 435 \$ Fournir des radios P-25 et un accord de licence et d'entretien du système	Voir la remarque A ci-dessous
BBB Architects	578 500 \$ Conception de la station du TLR design	Voir la remarque A ci-dessous
Brock Solutions Inc.	274 810 \$ Mise à niveau du logiciel du traitement des bagages	Voir la remarque A ci-dessous
Briefcam Inc.	221 542 \$ Mise à niveau du système de télévision en circuit fermé CCTV avec un logiciel d'analyse vidéo	Voir la remarque B ci-dessous
Embross North America	201 787 \$ Fournir, installer et configurer les bornes d'inspection primaire Nexus	Voir la remarque A ci-dessous
Embross North America	680 200 \$ Fournir, installer et configurer des bornes d'enregistrement supplémentaires	Voir la remarque A ci-dessous
Embross North America	225 379 \$ Fournir, installer et configurer des capacités biométriques supplémentaires pour les bornes d'inspection primaire	Voir la remarque A ci-dessous
Knowledgesurge (Drivewise)	147 304 \$ Fournir une plateforme de formation en réalité virtuelle	Voir la remarque A ci-dessous
Signature Audio Video	207 800 \$ Fournir, installer et configurer une mise-à-niveau du système de sonorisation	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 2019, l'échelle du salaire annuel de base du président de l'Administration allait de 306 453 et 357 500 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 121 963 \$ et 246 956 \$.

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 1^{er} mars 2014. Les FAA en vigueur doivent servir à payer les travaux et le remboursement de la dette découlant des programmes de construction des grandes infrastructures de l'Administration de l'aéroport.

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

Accès public aux documents

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

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

Initiatives stratégiques / Projections sur cinq ans

Les priorités et les plans de l'Administration sont liés au Plan stratégique, qui est élaboré en collaboration avec le Conseil d'administration. Les paragraphes suivants présentent les initiatives de chaque orientation stratégique pour la période 2019-2023, de plus que les résultats réels par rapport au Plan d'affaires pour 2019 :

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 CAPITALLE DU CANADA

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

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

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

4. POURSUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

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

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

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

Résultats réels de 2019 c. Plan d'affaires

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	RÉELS \$	PRÉVUS \$	ÉCART \$	
Recettes	138,1	143,3	(5,2)	Écarts défavorables dans la croissance prévue du nombre de passagers et de sièges se sont traduits par des recettes aéronautiques, non aéronautiques et des FAA plus faibles que prévu.
Dépenses	133,1	134,2	(1,2)	Dépenses moins élevées que prévu pour les services opérationnels et contractuels et les services publics, combinées à une baisse des charges de loyer en raison de la diminution des niveaux de recettes.
Immobilisations	36,3	49,3	(13,0)	Initiatives liées aux véhicules du parc automobile, aux programmes technologiques et aux programmes de modernisation des bâtiments du campus ont fait l'objet d'ajustements dans les délais prévus des projets ayant des éléments importants se rapportant au prochain exercice financier.

Projections financières 2020 - 2024

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2020 \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$	2024 \$
Recettes	142,1	147,3	152,5	157,8	163,4
Dépenses	135,3	137,6	139,4	140,7	142,0
Immobilisations	48,2	38,3	31,0	21,3	31,5

Bilan des retombées sur la région d'Ottawa

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015 \$	2016 \$	2017 \$	2018 \$	2019 \$	TOTAL \$
Salaires	21,5	22,8	23,8	24,4	24,9	117,4
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,0	5,0	5,1	5,2	5,5	25,8
Frais d'exploitation	34,0	36,0	35,0	38,0	40,0	183,0
Immobilisations	31,2	24,0	35,0	37,0	36,0	163,2
	91,7	87,8	98,9	104,6	106,3	489,4

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.

Croissance du volume de passagers par secteur

		DOMESTIQUES	%	TRANSFRONTALIERS	%	INTERNATIONAUX	%	TOTAL	%
ACTUEL	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,5	502 072	(5,2)	108 762	4,3	3 046 368	6,6
	1998	2 414 355	(0,9)	563 085	12,2	133 108	22,4	3 110 548	2,1
	1999	2 426 288	0,5	628 203	11,6	157 116	18,0	3 211 607	3,3
	2000	2 562 282	5,6	719 200	14,5	152 863	(2,7)	3 434 345	6,9
	2001	2 625 630	2,5	618 694	(14,0)	146 971	(3,9)	3 391 295	(1,3)
	2002	2 445 770	(6,9)	600 365	(3,0)	170 751	16,2	3 216 886	(5,1)
	2003	2 491 691	1,9	588 088	(2,0)	182 566	6,9	3 262 345	1,4
	2004	2 736 779	9,8	641 157	9,0	231 949	27,0	3 609 885	10,7
	2005	2 779 895	1,6	719 150	12,2	236 388	1,9	3 735 433	3,5
	2006	2 807 377	1,0	735 753	2,3	264 626	12,0	3 807 756	1,9
	2007	3 052 813	8,7	746 435	1,5	289 280	9,3	4 088 528	7,4
	2008	3 255 540	6,6	740 369	(0,8)	343 315	18,7	4 339 224	6,1
	2009	3 141 812	(3,5)	682 822	(7,8)	408 196	18,9	4 232 830	(2,5)
	2010	3 303 170	5,1	725 781	6,3	444 943	9,0	4 473 894	5,7
	2011	3 429 310	3,8	750 486	3,4	444 830	0,0	4 624 626	3,4
	2012	3 454 387	0,7	775 040	3,3	456 529	2,6	4 685 956	1,3
	2013	3 363 685	(2,6)	772 678	(0,3)	442 228	(3,1)	4 578 591	(2,3)
	2014	3 434 209	2,1	741 285	(4,1)	440 954	(0,3)	4 616 448	0,8

		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
	2018	4 002 209	4,9	720 770	11,3	387 822	2,5	5 110 801	5,6
	2019	3 993 553	(0,22)	686 297	(4,78)	426 637	10,01	5 106 487	(0,08)
PRÉVISION	2020	4 092 294	2,47	669 088	(2,51)	448 844	4,0	5 210 225	2,03
	2021	4 194 600	2,5	674 440	0,8	466 798	3,5	5 335 838	2,41
	2022	4 309 952	2,75	681 185	1,0	485 469	3,0	5 476 606	2,64
	2023	4 439 251	3,0	688 678	1,1	504 888	2,5	5 632 817	2,85
	2024	4 581 306	3,2	696 942	1,2	525 084	3,0	5 803 332	3,03
	2025	4 718 770	3,0	717 910	3,0	540 864	3,0	5 977 544	3,0
	2030	5 470 425	3,0	832 304	3,0	627 033	3,0	6 929 762	3,0

Notes :

Les projections ont été déterminées avant la pandémie COVID-19.

Chiffres clés

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
ACTUEL	1997	3 046 368	6,6	67 867		3 977 000	
	1998	3 110 548	2,1	77 202	13,8	5 301 000	33,3
	1999	3 211 607	3,2	81 808	6,0	5 948 000	12,2
	2000	3 434 345	6,9	78 301	(4,3)	6 145 000	3,3
	2001	3 391 295	(1,3)	72 630	(7,2)	8 840 000	43,9
	2002	3 216 886	(5,1)	68 499	(5,7)	11 005 000	24,5
	2003	3 262 345	1,4	69 798	1,9	11 329 000	2,9
	2004	3 609 885	10,7	69 626	(0,2)	11 643 000	2,8
	2005	3 735 433	3,5	66 146	(5,0)	12 958 000	11,3
	2006	3 807 756	1,9	65 396	(1,1)	12 487 000	(3,6)
	2007	4 088 528	7,4	72 342	10,6	11 546 000	(7,5)

		PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE %	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX	CROISSANCE ANNUELLE %	LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	CROISSANCE ANNUELLE %
	2008	4 339 225	6,1	79 777	10,3	10 134 120	(12,2)
	2009	4 232 830	(2,5)	81 120	1,7	7 310 208	(27,9)
	2010	4 473 894	5,7	86 009	6,0	6 118 244	(16,3)
	2011	4 624 626	3,4	90 949	5,7	7 341 116	20,0
	2012	4 685 956	1,3	90 697	(0,3)	7 700 000	4,9
	2013	4 578 591	(2,3)	83 567	(7,9)	7 420 000	(3,6)
	2014	4 616 448	0,8	78 073	(6,6)	8 317 000	12,1
	2015	4 656 360	0,9	75 107	(3,8)	8 737 000	5,0
	2016	4 743 091	1,9	74 345	(1,0)	8 994 000	2,9
	2017	4 839 677	2,0	74 755	0,6	9 626 000	7,0
	2018	5 110 801	5,6	77 728	4,0	10 553 000	9,6
	2019	5 106 487	(0,08)	75 799	(2,48)	10 530 000	(0,22)
PRÉVISION	2020	5 210 225	2,03	77 497	2,24	10 963 000	4,11
	2021	5 335 838	2,41	77 881	0,5	11 516 000	5,04
	2022	5 476 606	2,64	78 514	0,81	12 044 000	4,58
	2023	5 632 817	2,85	79 448	1,19	12 556 000	4,25
	2024	5 803 332	3,03	80 681	1,55	13 102 000	4,35

Notes :

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

Loyer total prévu pour 1997-2024 : 264,1 millions de dollars

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

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

Les projections ont été déterminées avant la pandémie COVID-19.

Revue des cinq dernières années

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2015 \$	2016 \$	2017 \$	2018 \$	2019 \$
Revenus	123 322	126 806	132 623	138 060	138 062
Dépenses avant dépréciation	95 492	104 028	99 801	99 751	101 838
Revenus avant dépréciation	27 830	22 778	32 822	38 309	36 224
Immobilisations	31 206	24 443	35 528	37 027	36 300
Revenus des FAA	48 384	49 915	52 244	54 215	53 988

Destinations sans escales

	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
2018	47
2019	48

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
2018	77 728
2019	75 799

Vols sans escales par jour

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

Origine et destination
94,0 % du trafic (estimé)

Rapport de gestion de 2019

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 2019. Ce rapport 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, avant la pandémie COVID-19. 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 2019 a atteint 36,2 millions de dollars, comparativement à 38,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2018. En 2019, l'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 31,1 millions de dollars, comparativement à 31,3 millions de dollars en 2018, 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 2019 avec un résultat net de 5,1 millions de dollars, comparativement à un résultat net de 7 millions de dollars en 2018.

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 2019 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2019 \$	2018 \$	2017 \$
Produits	138,1	138,1	132,6
Charges	101,9	99,8	99,8
Résultat avant la dotation aux amortissements	36,2	38,3	32,8
Dotation aux amortissements	31,1	31,3	29,0
Résultat net	5,1	7,0	3,8
Total de l'actif	510,7	500,4	495,0
Dette à long terme, montant brut	418,7	423,3	427,5

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2019, l'Aéroport Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« aéroport ») a enregistré un nombre de passagers comparable à celui de 2018 et correspondant à une hausse de 5,5 % par rapport à 2017.

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

	2019	2018	2017	VARIATION EN % – 2019 C.	
				2018	2017
Vols domestiques	3 993 553	4 002 209	3 813 672	(0,2)	4,7
Vols transfrontaliers	686 297	720 770	647 574	(4,8)	6,0
Vols internationaux	426 637	387 822	378 431	10,0	12,7
Total	5 106 487	5 110 801	4 839 677	(0,1)	5,5

Le nombre de passagers domestiques a diminué de 0,2 % par rapport à l'exercice précédent. Le premier trimestre de 2019 a subi l'incidence négative d'importantes tempêtes de neige et de conditions météorologiques complexes à l'échelle du réseau et qui ont entraîné deux fois plus d'annulations de vol par rapport à 2018, ce qui a contribué à des flux de passagers moindres qu'anticipés. Les volumes de passagers des trimestres suivants ont oscillé légèrement à la hausse et à la baisse par rapport à ceux de l'exercice antérieur, et ont été marqués par une diminution des flux de passagers vers Toronto et Edmonton compensée par une augmentation de ceux vers Montréal et Charlottetown.

Le nombre de passagers sur les vols transfrontaliers a diminué de 4,8 % par rapport à ceux de 2018. La suspension temporaire des vols de la United vers Chicago et la diminution de la fréquence des vols d'American vers Philadelphie ont été des facteurs significatifs dans les volumes inférieurs aux prévisions. Ces diminutions ont été partiellement compensées par la hausse de la capacité d'United sur ses vols à destination de Washington Dulles, et ceux de Delta à destination de New York – LaGuardia.

Le nombre de passagers sur les vols internationaux a enregistré une hausse de 10,0 % comparativement à 2018. Air Canada, Sunwing et Air Transat ont connu une forte croissance de leurs passagers respectifs sur les vols à destination des Caraïbes et du Mexique par rapport à 2018.

Le tableau suivant compare, par secteur, le nombre de passagers pour chaque trimestre de 2019 par rapport aux trimestres correspondants de 2018 :

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	Baisse de 0,3 %	Hausse de 0,7 %	Hausse de 14,2 %
T2	Hausse de 2,6 %	Hausse de 5,5 %	Hausse de 13,5 %
T3	Baisse de 1,7 %	Baisse de 12,1 %	Hausse de 2,0 %
T4	Baisse de 1,4 %	Baisse de 13,9 %	Hausse de 5,9 %
Total	Baisse de 0,2 %	Baisse de 4,8 %	Hausse de 10,0 %

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

	2019	2018	VARIATION EN %
T1	1 271 207	1 248 517	1,8
T2	1 296 994	1 252 447	3,6
T3	1 317 719	1 355 155	(2,8)
T4	1 220 567	1 254 682	(2,7)
Total	5 106 487	5 110 801	(0,1)

La taille d'un 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 dans la détermination des recettes aéronautiques. En 2019, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 2,0 % par rapport à 2018. Par comparaison à l'exercice précédent, le nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a diminué de 1,9 %, celui des vols transfrontaliers a diminué de 8,2 % tandis que celui des vols internationaux a augmenté de 8,3 %. Les variations par secteur reflètent largement les changements dans le nombre de passagers expliqués ci-dessus.

Produits

Le total des produits pour 2019 de 138,1 millions \$ est demeuré comparable à celui de 2018.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2019	2018	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	53 988	54 215	(227)	(0,4)
Redevances générales d'aérogare	28 003	28 511	(508)	(1,8)
Redevances d'atterrissage	13 351	13 472	(121)	(0,9)
Concessions	15 586	15 291	295	1,9
Stationnement	15 980	16 082	(102)	(0,6)
Location de terrains et de locaux	6 616	6 623	(7)	(0,1)
Autres produits	4 538	3 866	672	17,4
	138 062	138 060	2	0,0

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») se sont élevés à 54 millions de dollars en 2019, ce qui représente une baisse de 0,2 millions de dollars par rapport à ceux de 2018. Cette baisse est attribuable à une diminution de 0,1 % dans le nombre de passagers jumelée à une légère diminution des passagers au départ d'Ottawa qui payent des FAA. En vertu d'un accord conclu avec les transporteurs aériens, les FAA sont perçus par les transporteurs aériens dans le prix du billet d'avion des passagers dont le vol se fait au départ d'Ottawa. Les passagers en correspondance à Ottawa ne payent pas de FAA. En 2019, le nombre de passagers au départ d'Ottawa a augmenté légèrement de 93,6 % par rapport à 93,4 % en 2018. Les FAA sont versés à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 6,0 % prélevés 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 et les redevances d'atterrissage, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits liés aux services de sûreté facturés aux transporteurs, ont atteint 41,4 millions de dollars en 2019, soit une baisse de 1,5 % sur les produits de 2018 qui s'étaient élevés à 42,0 millions. L'Administration a maintenu en 2019 les redevances aéronautiques inchangées par rapport à celles 2018 et la baisse de 2,0 % du nombre de sièges à l'atterrissage a eu une incidence défavorable sur les produits. L'impact défavorable de la baisse de sièges a cependant été légèrement compensé par une hausse des vols vers des destinations internationales en 2019 qui a permis à l'Administration de toucher des redevances plus élevées auprès des transporteurs. En 2020, l'Administration va augmenter ses frais et droits aéronautiques de 3,0 % à compter du 1^{er} février 2020. Cette hausse de ses tarifs est nécessaire pour contrebalancer l'impact du ralentissement général de la croissance des volumes de sièges des transporteurs, qui n'ont pas suivi le rythme de l'inflation, et l'augmentation des charges d'exploitation découlant du contexte économique et réglementaire changeant qui a un impact direct sur le coût de la prestation des services aux transporteurs aériens et à leurs passagers. Malgré ces augmentations, les frais aéronautiques moyens chargés par l'Administration demeurent parmi les moins élevés au Canada.

Les produits tirés des concessions se sont établis à 15,6 millions de dollars, une hausse de 1,9 % par rapport à 2018. Les résultats favorables enregistrés dans les services de compagnie de transport privé, de location d'automobiles, et les revenus d'hôtel ont contribué fortement à cette hausse. Ces résultats favorables ont été toutefois plombés par les baisses prévues dans les produits provenant des services alimentaires et de la vente au détail en raison du lancement du programme de revitalisation des concessions durant la seconde moitié de 2019 qui a touché les concessions des services alimentaires et de vente au détail à l'échelle de l'aérogare. D'importants travaux de rénovation et de construction sont prévus tout au long de 2020 et l'offre bonifiée de services alimentaires et de boutiques commencera à prendre forme durant la seconde moitié de 2020.

Les produits tirés des stationnements se sont chiffrés à 16,0 millions de dollars, soit une légère baisse par rapport à 2018 où ils avaient été de 16,1 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 0,1 million ou de 0,6 %. Bien que le nombre de passagers soit demeuré inchangé par rapport aux niveaux de 2018, la légère baisse dans le nombre de transactions globales en 2019 a été compensée par la hausse des tarifs de stationnement entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019. L'Administration surveille l'impact des diverses options concurrentielles offertes à ses passagers. Il se pourrait que la disponibilité des services de courtage de taxi et de transport privé, le stationnement pour utilisateurs de cellulaires et d'autres options de transport en commun aient un impact sur les volumes de transactions. L'Administration fait un effort continu pour ajuster la grille tarifaire de ses stationnements dans le but d'optimiser les modèles de fixation des tarifs et des produits en fonction du profil des passagers, de la durée de leurs séjours et de leurs besoins précis, étant donné que les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant de courtes périodes pour des voyages d'affaires d'un jour, tandis que les passagers qui voyagent par agrément au pays et sur des vols transfrontaliers et internationaux tendent à stationner leurs véhicules pendant de plus longues périodes.

Les autres produits ont augmenté de 0,7 million par rapport à 2018. Les frais plus élevés pour les services publics recouverts auprès des locataires, les rendements plus élevés sur les soldes de trésorerie et l'impact des nouvelles règles de comptabilisation des contrats de location (IFRS 16) entrées en vigueur en 2019 sont principalement à l'origine de cette hausse.

Charges

Les charges totales avant la dotation aux amortissements ont augmenté de 2,1 % et se sont chiffrées à 101,8 millions de dollars en 2019 comparativement à 99,8 millions de dollars en 2018.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2019	2018	VARIATION	
	\$	\$	\$	%
Intérêts	20 531	20 818	(287)	(1,4)
Loyer foncier	10 530	10 553	(23)	(0,2)
Matériaux, fournitures et services	40 429	38 741	1 688	4,4
Salaires et avantages sociaux	24 873	24 425	448	1,8
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 475	5 214	261	5,0
	101 838	99 751	2 123	2,1

Les charges d'intérêts comptabilisées dans l'état des résultats découlent des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'investissements. Les charges d'intérêt ont diminué de 0,3 million de dollars en 2019. Le coût moins élevé du service de la dette est directement attribuable à la diminution de la dette à long terme par rapport à l'exercice antérieur grâce aux versements semestriels en capital aux dates prévues sur les obligations-recettes de série B.

Le loyer payable au gouvernement du Canada a diminué de 0,2 % pour atteindre 10,5 millions de dollars en 2019, et ce, en raison de produits admissibles moins élevé par rapport à 2018. L'Administration exploite l'aéroport aux termes d'un bail foncier (dans sa version modifiée, le « bail ») signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer annuel. Le montant présenté comme charge de loyer est estimé à partir de cette formule. Selon cette formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle progressive. Le loyer est calculé en pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent. Il est plafonné au taux de 12,0 % des produits annuels excédant 250 millions de dollars, comme suit :

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

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

2020	11,0 millions de dollars
2021	11,5 millions de dollars
2022	12 millions de dollars
2023	12,6 millions de dollars
2024	13,1 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services a atteint 40,4 millions de dollars en 2019, soit une hausse de 1,7 million par rapport à 2018. Les services contractuels et professionnels ont augmenté de 1,3 millions en 2019, notamment les services de police et de sécurité, les services de manutention des bagages, les contrats de nettoyage et d'entretien ménagers et d'autres services opérationnels. Les réparations et matériaux connexes ont augmenté de 0,4 million par rapport à 2018 en raison des coûts liés à l'entretien des escaliers roulants, des ascenseurs, des convoyeurs et de l'équipement de chauffage et climatisation.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé à 24,9 millions de dollars en 2019, soit une augmentation de 0,4 million de dollars ou de 1,8 %. Cette augmentation résulte des hausses contractuelles de salaires et avantages sociaux connexes, et a été compensée en 2019 par un rythme d'embauche plus lent que prévu pour doter les postes vacants et des coûts moins élevés au titre des régimes de retraite et des autres avantages sociaux.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 5,0 % conformément à la disposition législative provinciale qui prévoit la méthode de calcul de ces paiements. Aux termes de cette disposition, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5,0 % du montant des paiements de l'exercice précédent. Le montant de 5,5 millions de dollars versé pour 2019 tient compte de ce calcul. Les paiements tenant lieu de taxes feront l'objet d'une augmentation maximale de 5,0 % en 2020 par rapport à ceux de 2019 compte tenu de la méthode de calcul prescrite.

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 2019, la dotation aux amortissements de 31,2 millions de dollars représente une baisse de 0,1 million de dollars par rapport à celle de 2018. L'amortissement différentiel se rapportant aux projets d'immobilisations réalisés en 2018 et 2019, y compris la mise à jour des systèmes d'enregistrement dans l'aire des départs, la réfection et l'élargissement de l'aire de trafic et des voies de circulation, d'importants véhicules du parc de l'aéroport, le balisage lumineux d'approche de piste et les initiatives en technologies de l'information, a été compensé par des niveaux moindres d'amortissement accéléré lié à la cession d'actifs en 2019 par rapport à ceux de 2018.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

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

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

TRIMESTRE CLOS EN (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018 \$				2019 \$			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.
Produits	34,5	33,7	35,3	34,6	35,4	34,3	34,5	33,9
Charges	25,2	24,1	23,1	27,4	26,8	24,8	23,1	27,2
Résultat avant la dotation aux amortissements	9,3	9,6	12,2	7,2	8,6	9,5	11,4	6,7
Dotation aux amortissements	7,5	7,4	8,2	8,2	7,5	7,6	7,7	8,3
Résultat net (perte)	1,8	2,2	4,0	(1,0)	1,1	1,9	3,7	(1,6)

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

En 2019, l'Administration a investi 36,3 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'investissement. Cette somme comprend d'importantes dépenses dans des projets d'immobilisations, dont 8,6 millions de dollars pour la relocalisation du contrôle préembarquement de l'ACSTA; 6,8 millions de dollars pour la réfection de l'aire de trafic et des voies de circulation; 4,9 millions de dollars pour la mise en valeur et les mises à niveau de l'aérogare; 3,1 millions de dollars pour les mises à niveau de l'édifice des services intégrés; et 2,6 millions de dollars pour l'Étape 2 du TLR – l'infrastructure de la station de l'aéroport.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

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

	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	PAR LA SUITE
Dettes à long terme (Note 1)	418 667	8 753	13 116	14 023	14 988	16 014	351 773
Engagements à long-terme liés à l'exploitation	25 235	13 518	6 240	3 964	1 508	5	
Engagements en capital	25 608	25 608					
Total des obligations contractuelles	469 510	47 879	19 356	17 987	16 496	16 019	351 773

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

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les investissements opérationnels. Les produits des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges et flux de trésorerie 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 2019 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2020. 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 2019 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 DÉCEMBRE 2018 (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable – 364 jours	40,0	40,0	13 octobre 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 millions \$ US)	14,0	14,0	13 octobre 2020	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	6,0	6,0	13 octobre 2020	Lettre de crédit et garantie
Renouvelable – 5 ans	80,0	80,0	15 mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	140,0	140,0		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 8,8 millions de dollars en 2019 pour atteindre 21,7 millions au 31 décembre 2019.

L'Administration émet des obligations-recettes aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (et modifié ou augmenté depuis, l'« acte de fiducie cadre ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les facilités bancaires et les obligations-recettes. Aux termes de l'acte de fiducie cadre, 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 2019, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B affichaient un solde de 6,7 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes à amortissement de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'acte de fiducie cadre, 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 % 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 2019, une tranche de 16,3 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 2019, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie cadre se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

En 2019, S&P Global et Moody's ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration avec perspectives stables en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie cadre en lui accordant respectivement les notations A+ et Aa3.

BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 1,5 million de dollars au 31 décembre 2019, soit un retour aux niveaux anticipés, alors qu'au 31 décembre 2018 elles étaient plus basses qu'à la normale en raison du paiement de 2,3 millions de dollars effectué par un important transporteur à la fin de décembre 2018.

Les crédateurs et charges à payer ont diminué de 2,5 millions de dollars et se sont chiffrés à 16,2 millions de dollars au 31 décembre 2019, en raison d'un important cycle de paiement à la fin de décembre 2019 qui a entraîné de plus faibles soldes des comptes crédateurs comparativement à ceux de décembre 2018.

RISQUES ET INCERTITUDES

Activité aéronautique

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

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable à l'heure actuelle au Canada, l'incertitude financière qui règne dans cette industrie expose l'Administration à un risque continu. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 93,6 % (93,4 % en 2018) des passagers qui ont fréquenté l'aéroport sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications des itinéraires et des horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires et les passagers gouvernementaux, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers qui voyagent par agrément, représentent un pourcentage élevé de la fréquentation de l'aéroport.

Assurance responsabilité aérienne

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

États financiers

31 DÉCEMBRE 2019

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

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

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

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

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



Mark Laroche
Président et chef de la direction



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

Ottawa (Ontario) Canada
19 février 2020

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2019, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2019, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptables professionnels agréés, Experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada

Le 19 février 2020

État de la situation financière (en milliers)

Au 31 décembre

	2019 \$	2018 \$
ACTIF		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	21 677	30 499
Créances et autres débiteurs	10 124	8 613
Fournitures renouvelables	3 362	3 372
Charges payées d'avance et acomptes	1 772	1 480
Total des actifs courants	36 935	43 964
Fonds de réserve pour le service de la dette (<i>note 7 a</i>)	6 746	6 604
Créances au titre de contrats de location-financement (<i>note 12</i>)	11 575	—
Immobilisations corporelles, montant net (<i>note 3</i>)	449 583	444 604
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net (<i>note 9</i>)	581	—
Autres actifs (<i>note 4</i>)	5 289	5 250
	510 709	500 422
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		

	2019 \$	2018 \$
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	16 161	18 625
Partie courante de la dette à long terme (note 7)	8 753	4 643
Total des passifs courants	24 914	23 268
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	11 085	9 121
Dette à long terme (note 7)	407 427	415 957
Total du passif	443 426	448 346
Engagements et éventualités (note 15)		
Capitaux propres		
Résultats non distribués	79 109	62 408
Cumul des autres éléments du résultat global	(11 826)	(10 332)
Total des capitaux propres	67 283	52 076
	510 709	500 422

Voir les notes ci-jointes.

Au nom du Conseil d'administration :



Code Cubitt,
Président du Conseil d'administration



Scott Eaton,
Président, Comité de vérification

État du résultat net et du résultat global (en milliers)

Exercice clos le 31 décembre

	2019 \$	2018 \$
PRODUITS		
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 8)	53 988	54 215
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	28 003	28 511

	2019 \$	2018 \$
Redevances d'atterrissage	13 351	13 472
Concessions	15 586	15 291
Stationnement	15 980	16 082
Locations de terrains et de locaux (note 12)	6 616	6 623
Autres produits	4 538	3 866
	138 062	138 060
CHARGES		
Charges d'intérêts (note 7 b))	20 531	20 818
Loyer foncier (note 12)	10 530	10 553
Matériaux, fournitures et services	40 429	38 741
Salaires et avantages (note 9)	24 873	24 425
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5 475	5 214
	101 838	99 751
Résultat avant la dotation aux amortissements	36 224	38 309
Dotation aux amortissements	31 159	31 349
Résultat net de l'exercice	5 065	6 960
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	(1 494)	(1 113)
Total du résultat global	3 571	5 847

Voir les notes ci-jointes.

État des variations des capitaux propres (en milliers)

Exercice clos le 31 décembre

	2019 \$	2018 \$
Résultats non distribués au début de l'exercice	62 408	55 448
Résultat net de l'exercice	5 065	6 960
Incidence de la transition à IFRS 16 (note 2)	11 636	—
Résultats non distribués à la fin de l'exercice	79 109	62 408
Cumul des autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront jamais reclassés en résultat net		
Solde au début de l'exercice	(10 332)	(9 219)
Perte sur la réévaluation des régimes à prestations définies (note 9)	(1 494)	(1 113)
Solde à la fin de l'exercice	(11 826)	(10 332)
Total des capitaux propres	67 283	52 076

Voir les notes ci-jointes.

Tableau des flux de trésorerie (en milliers)

Exercice clos le 31 décembre

	2019 \$	2018 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	5 065	6 960
Ajouter (déduire) les éléments hors trésorerie		
Dotation aux amortissements	31 159	31 349
Amortissement des frais de financement différés	224	222
Charges d'intérêts	20 531	20 818
Diminution (augmentation) des autres actifs	(39)	78
Diminution du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	(111)	(858)

	2019 \$	2018 \$
	56 829	58 569
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (<i>note 13</i>)	(5 578)	2 950
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	51 251	61 519
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles (<i>note 3</i>)	(36 300)	(37 027)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	162	80
Paiements de loyers reçus au titre de contrats de location-financement	497	—
Variation des créiteurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	11	716
Intérêts reçus	673	641
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(34 957)	(35 590)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (<i>note 7 a</i>)	(141)	(109)
Intérêts payés	(20 332)	(20 623)
Remboursement sur la dette à long terme	(4 643)	(4 152)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(25 116)	(24 884)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(8 822)	1 045
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	30 499	29 454
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	21 677	30 499

Voir les *notes ci-jointes*.

Notes des états financiers

(les montants des tableaux sont en milliers, sauf indication contraire)

31 DÉCEMBRE 2019

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 bénéficiaires 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 la collectivité.

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

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

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

Les présents états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration en vue de leur publication le 19 février 2020. Les états financiers et les montants figurant dans les notes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier de l'Administration conclu avec le gouvernement du Canada viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût tient toutefois compte des coûts d'emprunt marginaux engagés durant la phase de construction des actifs qualifiés. Au cours des exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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

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

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

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

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

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont inscrits à l'actif durant la phase de construction des actifs qualifiés, c'est-à-dire les actifs qui exigent une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisés. Le taux de capitalisation correspond au coût moyen pondéré du capital des emprunts en cours de la période, à l'exclusion des emprunts contractés précisément dans le but d'obtenir un actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont inclus dans les charges d'intérêts sur une base brute à l'état du résultat net et du résultat global de la période où ils sont engagés. Comme il a été mentionné précédemment, aucun coût d'emprunt n'a été inscrit à l'actif au cours des exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018.

Dépréciation d'actifs non financiers

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

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

Frais de financement différés

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

Contrats de location

L'Administration a appliqué IFRS 16, Contrats de location (« IFRS 16 »), au moyen de l'approche rétrospective modifiée, de sorte que les informations comparatives n'ont pas été retraitées et continuent d'être présentées selon IAS 17, *Contrats de location* (« IAS 17 »), et IFRIC 4, *Déterminer si un accord contient un contrat de location* (« IFRIC 4 »). Dans le cadre de la première application d'IFRS 16, l'Administration n'a pas appliqué la nouvelle norme aux contrats de location à court terme (dont la durée est de moins de 12 mois) et aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur (moins de 5 000 \$). L'Administration s'est prévalu également de l'allègement transitoire par lequel une entité n'est pas tenue de réapprécier si un contrat est ou contient un contrat de location à la date de première application.

L'Administration a appliqué les mesures de simplification suivantes, tel qu'il est permis selon IFRS 16 :

- appliquer un taux d'actualisation unique à un portefeuille de contrats de location présentant des caractéristiques similaires;
- s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats sont déficitaires;
- comptabiliser comme contrats de location à court terme les contrats dont le terme de la durée se situe dans les 12 mois suivant la date de première application;
- exclure les coûts directs initiaux de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation;
- utiliser des connaissances acquises a posteriori (par exemple, pour déterminer la durée d'un contrat de location qui contient des options de prolongation ou de résiliation).

Par suite de l'adoption d'IFRS 16, l'Administration a modifié ses méthodes comptables liées aux contrats de location de la manière suivante :

Méthode comptable applicable à compter du 1^{er} janvier 2019

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

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

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

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

Les contrats de location ou autres accords conclus pour l'utilisation d'un actif sont classés soit comme un financement, soit comme un contrat de location.

L'Administration à titre de preneur

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

Contrats de location à court terme et contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur.

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

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

L'Administration à titre de bailleur

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

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

Si un contrat de location renferme des composantes locatives et non locatives, l'Administration applique IFRS 15 pour répartir la contrepartie entre les différentes composantes du contrat.

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

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

Comptabilisation des produits

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

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

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

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

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

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

Les produits locatifs tirés de contrats de location simple de terrains et de locaux sont comptabilisés sur la durée respective des contrats de location, des licences et des permis. Les incitatifs à la location liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location connexe et sont comptabilisés dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services depuis le 1^{er} janvier 2019 (en réduction des produits locatifs avant 2019).

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

Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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

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

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

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

Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite

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

Instruments financiers

Actifs financiers

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018, en raison de l'application d'IFRS 9, *Instruments financiers*, l'Administration classe ses actifs financiers en tenant compte du type d'actif financier et des conditions contractuelles des flux de trésorerie, selon l'une des trois catégories d'évaluation suivantes :

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

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

Passifs financiers

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

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

Hierarchie de la juste valeur

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

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

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

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

Évaluation des pertes de crédit attendues

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

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

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

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

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

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

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

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

Incertitude relative aux estimations et jugements critiques

L'établissement d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges pour la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses y afférentes sont établies à la lumière des résultats passés et en fonction d'autres facteurs qui sont considérés comme pertinents. Ces estimations et hypothèses comptables sont revues régulièrement. Les résultats réels pourraient toutefois différer fortement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront portés dans l'état du résultat net et du résultat global de la période de règlement ou de la période touchée par la révision et les périodes futures, si la révision a des répercussions à la fois sur la période considérée et les périodes futures.

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

Contrats de location

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

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

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

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

Durées d'utilité des immobilisations corporelles

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

Provision pour pertes

L'Administration détermine des pertes de crédit attendues dont le montant est établi à la lumière d'une évaluation par la direction de la probabilité de recouvrement de chaque créance d'après la solvabilité du client, ainsi qu'à la lumière d'une analyse des tendances économiques courantes, de la vigueur du secteur d'activité en général et de l'historique en matière de créances irrécouvrables.

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

Les taux de dotation sont établis en fonction du temps depuis lequel la créance client est en souffrance pour des regroupements de clients de segments variés dont les profils de pertes sont semblables (p. ex. la région, le type de produit, le type de client, la note financière, et la garantie par lettre de crédit ou autre forme d'assurance-crédit), initialement établis en fonction de l'historique des taux de défaillance observés par l'Administration.

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

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

Coût des avantages futurs du personnel

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

Provisions pour éventualités

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

Paiement tenant lieu de taxes municipales

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

Total du résultat global

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

Changements de méthodes comptables

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

Modifications d'IFRS 9, Instruments financiers

Cette norme a été modifiée afin de permettre aux entités d'évaluer au coût amorti certains actifs financiers assortis de clauses de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative, et également afin d'apporter des précisions sur la comptabilisation d'une modification d'un passif financier. Une telle modification entraînera la comptabilisation immédiate d'un profit ou d'une perte. Les modifications de la norme entrent en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. L'application de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les présents états financiers.

Modification d'IAS 19, Avantages du personnel

Les modifications apportées à cette norme portent sur les lignes directrices relatives aux régimes à prestations définies et la comptabilisation des modifications, des règlements ou des compressions de ces régimes. La norme établit le principe selon lequel le coût des avantages sociaux des employés doit être comptabilisé dans la période au cours de laquelle l'avantage est gagné par l'employé plutôt que lorsqu'il lui est payé ou à payer, et décrit comment doit être évalué chaque type d'avantages sociaux, fournissant entre autres des indications détaillées pour ce qui est des avantages postérieurs à l'emploi. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. L'application de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les présents états financiers.

IFRS 16, Contrats de location

L'Administration a adopté IFRS 16, la date de première application étant le 1^{er} janvier 2019. Par conséquent, l'Administration a modifié sa méthode comptable pour les contrats de location comme il est décrit ci-après.

L'Administration a appliqué IFRS 16 au moyen de l'approche rétrospective modifiée, selon laquelle l'incidence cumulée de l'application initiale est comptabilisée dans les résultats non distribués au 1^{er} janvier 2019. De ce fait, les informations comparatives présentées pour 2018 ne sont pas retraitées et continuent d'être présentées selon IAS 17 et ses interprétations connexes. Des renseignements sur les modifications aux méthodes comptables sont présentés ci-après. En outre, les obligations d'information selon IFRS 16 n'ont généralement pas été appliquées aux informations comparatives.

Définition d'un contrat de location

Auparavant, l'Administration déterminait à la date de passation d'un contrat si l'accord constitue ou renferme un contrat de location selon les indications de l'IFRIC 4. En vertu d'IFRS 16, l'Administration évalue si un contrat constitue ou renferme un contrat de location en fonction de la définition d'un contrat de location, tel qu'il est décrit à la note 2 ci-dessus.

L'Administration a choisi d'utiliser la méthode rétrospective modifiée plutôt que la méthode rétrospective intégrale, car elle a jugé impraticable d'appliquer la norme IFRS 16 de manière rétrospective. En raison du fait qu'elle n'a pu déterminer l'incidence cumulative de l'application de la norme à toutes les périodes précédentes, l'Administration a appliqué la norme de manière prospective à compter du 1^{er} janvier 2019.

Au moment de la transition à IFRS 16, l'Administration a choisi d'appliquer la mesure de simplification qui permet de ne pas réapprécier si les transactions constituent des contrats de location. Elle a appliqué IFRS 16 seulement aux contrats qui avaient auparavant été identifiés comme des contrats de location. Les contrats qui n'avaient pas été identifiés comme des contrats de location selon IAS 17 et IFRIC 4 n'ont pas été réappréciés pour déterminer s'ils constituent un contrat de location en vertu d'IFRS 16. Par conséquent, la définition d'un contrat de location selon IFRS 16 a été appliquée uniquement aux contrats conclus ou modifiés à compter du 1^{er} janvier 2019.

L'Administration à titre de preneur

À titre de preneur, l'Administration classait auparavant les contrats de location comme des contrats de location simple ou des contrats de location-financement sur la base de son appréciation visant à déterminer si le contrat de location lui transférait ou non la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien sous-jacent. En vertu d'IFRS 16, l'Administration comptabilise des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives pour la plupart des contrats de location. À l'heure actuelle, l'Administration ne présente aucun actif au titre du droit d'utilisation ni aucune obligation locative.

L'Administration s'est prévalu de l'exemption relative à la comptabilisation pour ses contrats de location à court terme de photocopieuses et d'imprimantes (voir la note 2).

L'Administration a évalué l'incidence quantitative de cette norme sur le bail foncier. Compte tenu des modalités du bail, l'Administration a conclu que le contrat ne lui transfère pas la quasi-totalité des risques et des avantages du bien loué. Le contrat indique que les risques et avantages sont conservés en quasi-totalité par le bailleur. Ainsi, en ce qui a trait aux états financiers, la comptabilisation du bail foncier en vertu de la nouvelle norme n'aura aucune incidence puisque le loyer est conditionnel aux produits entrants et, par conséquent, la charge de loyer foncier continuera d'être comptabilisée selon la méthode de la comptabilité d'engagement à l'état du résultat net et du résultat global.

L'Administration à titre de bailleur

Selon IFRS 16, l'Administration est tenue, pour juger du classement d'un contrat de sous-location, de se référer à l'actif au titre du droit d'utilisation et non au bien sous-jacent. À la transition, l'Administration a réapprécié le classement de deux contrats de sous-location qui étaient auparavant classés comme contrats de location simple selon IAS 17. L'Administration a conclu que les contrats de sous-location sont des contrats de location-financement en vertu d'IFRS 16 en raison du fait que leur durée dépasse le seuil de durée de vie économique établi par la norme. Tous les autres contrats de location seront comptabilisés comme étant des contrats de location simple.

L'Administration applique IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* (« IFRS 15 »), pour répartir la contrepartie prévue au contrat entre les composantes locatives et non locatives.

Incidences sur les états financiers

L'incidence de cette nouvelle norme adoptée en 2019 sur les états financiers se présente ainsi :

L'Administration à titre de preneur

Pour les contrats de location dans le cadre desquels l'Administration est le preneur, l'incidence sur les états financiers n'a pas été importante. Se reporter à la note 12 pour de plus amples renseignements sur les contrats de location.

L'Administration à titre de bailleur

L'Administration a évalué tous les contrats de location et a déterminé que deux contrats doivent être comptabilisés comme des contrats de location-financement. Leur incidence, d'un montant de 11,6 millions de dollars, est donc présentée dans les résultats non distribués à titre d'incidence de la transition à IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019.

Changements de méthodes comptables à venir

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

Ces normes ont été modifiées afin d'utiliser une définition d'importance relative uniforme dans toutes les normes comptables, afin d'apporter des éclaircissements sur l'explication accompagnant la définition d'importance relative et afin d'intégrer certaines des indications d'IAS 1 relativement à l'information non significative. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020. L'application de ces modifications ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

2018	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
DOTATION AUX AMORTISSEMENTS							
Au 1 ^{er} janvier 2018	491 577	109 165	40 325	32 274	11 155	14 741	699 237
Entrées	896	—	10	—	—	36 121	37 027
Transfert	12 848	9 610	10 328	3 627	82	(36 495)	—
Sorties	(3 198)	(10)	(465)	(483)	(149)	—	(4 305)
Au 31 décembre 2018	502 123	118 765	50 198	35 418	11 088	14 367	731 959
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
Au 1 ^{er} janvier 2018	177 559	33 995	27 526	13 777	7 395	—	260 252
Dotation aux amortissements	20 468	4 451	3 837	2 014	579	—	31 349

2018	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
Sorties	(3 198)	(10)	(465)	(424)	(149)	—	(4 246)
Au 31 décembre 2018	194 829	38 436	30 898	15 367	7 825	—	287 355
VALEUR NETTE COMPTABLE							
Au 31 décembre 2018	307 294	80 329	19 300	20 051	3 263	14 367	444 604

4. AUTRES ACTIFS

	2019 \$	2018 \$
Participation dans le produit futur lié au 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la location, déduction faite de l'amortissement	2 359	2 320
	5 289	5 250

Participation dans le produit futur lié au 4160, promenade Riverside

Aux termes d'un accord signé le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa, la « Ville ») à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville 50 % des fonds requis pour son acquisition. En retour, la Ville a convenu d'établir des restrictions quant à l'utilisation des terrains afin de s'assurer que leur utilisation éventuelle soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50 % du produit net futur provenant de la vente, du transfert, de la location ou de tout acte de transport des terrains, le cas échéant.

Améliorations locatives et incitatifs à la location

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un contrat de location à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la location, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. Les incitatifs à la location liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location connexe et sont comptabilisés dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services depuis le 1^{er} janvier 2019 (en réduction des produits locatifs tirés de terrains et de locaux avant 2019). Dans le cadre de la transition à IFRS 16, la méthode de détermination de la période d'amortissement a été modifiée afin de refléter une période de temps plus longue, laquelle concorde maintenant avec la durée du contrat de location-acquisition. Cette modification a entraîné une augmentation de 0,03 million de dollars de l'actif net comparativement au 31 décembre 2018.

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration a accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 140,0 millions de dollars (140,0 millions de dollars en 2018) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2019 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2020. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu de l'acte de fiducie globale (voir la note 7), et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes des facilités de crédit porte intérêt à des taux qui suivent le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, le cas échéant.

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

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

Au 31 décembre 2019, 16,3 millions de dollars des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 7 a)).

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

6. GESTION DU CAPITAL

L'Administration est prorogée sans capital-actions en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* et, à ce titre, tous ses 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 dépenses qu'elle peut engager à l'égard des projets de développement d'envergure de l'aéroport, tels que ses programmes majeurs de construction d'infrastructures.

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

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

7. DETTE À LONG TERME

	2019 \$	2018 \$
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	118 667	123 311
Obligations-recettes décroissantes, 3,933 %, série E, échéant le 9 juin 2045, intérêts exigibles le 9 juin et le 9 décembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 9 décembre 2015, remboursables en versements semestriels prévus de capital et d'intérêts d'un montant fixe de 9 480 \$ exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	300 000	300 000
	418 667	423 311
Moins : frais de financement différés	2 487	2 711
	416 180	420 600
Moins : partie courante	8 753	4 643
Dettes à long terme	407 427	415 957

a) Émission d'obligations

L'Administration émet des obligations-recettes (collectivement, les « recettes ») aux termes d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale »). En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes d'un montant de 270,0 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de série D à 4,733 % de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007.

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

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

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

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

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

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant aux obligations au titre du service de la dette sur six mois sous forme de trésorerie, de placements admissibles ou de lettres de crédit. Au 31 décembre 2019, 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 6,7 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, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire d'un montant de 5,9 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2019, 16,3 millions de dollars (15,8 millions de dollars en 2018) des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 6).

Au 31 décembre 2019, 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

	2019 \$	2018 \$
Intérêts sur les obligations	20 287	20 589
Autres charges d'intérêts et de financement différé	244	229
	20 531	20 818

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

	\$
2020	8 753
2021	13 116
2022	14 023
2023	14 988
2024	16 014
Par la suite	351 773

d) Frais de financement différés

	2019 \$	2018 \$
Frais de financement différés	4 751	4 751
Moins l'amortissement cumulé	2 264	2 040
	2 487	2 711

8. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les compagnies aériennes, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs de 6 % imputés par les compagnies aériennes, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes servant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires. Les produits tirés des FAA sont comptabilisés à leur montant brut à l'état du résultat net et du résultat global, et les frais administratifs versés aux compagnies aériennes ont totalisé 3,2 millions de dollars (3,3 millions de dollars en 2018).

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

	2019 \$	2018 \$
Produits gagnés	53 988	54 215
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(3 239)	(3 253)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	50 749	50 962
Achats d'immobilisations admissibles	(35 123)	(35 557)
Charges d'intérêts admissibles	(21 993)	(22 168)
Autres charges admissibles	(309)	(220)
	(57 425)	(57 945)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(6 676)	(6 983)

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

	2019 \$	2018 \$
Produits gagnés	696 256	642 268
Frais administratifs imputés par les compagnies aériennes	(41 775)	(38 536)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	654 481	603 732
Achats d'immobilisations admissibles	(719 424)	(684 301)
Charges d'intérêts admissibles	(380 984)	(358 991)
Autres charges admissibles	(1 436)	(1 127)
	(1 101 844)	(1 044 419)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(447 363)	(440 687)

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

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

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

	2019 \$	2018 \$
Actifs au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite, montant net	581	—
Passif au titre des autres avantages postérieurs au départ à la retraite	11 085	9 121

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

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

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

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

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

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2018 et déposée en juin 2019, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 3 503 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,00 % (surplus de 7 449 \$ en 2017 en présumant un taux d'actualisation de 3,85 %). 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, l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* (la « Loi ») exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. Au 31 décembre 2018, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 4 893 \$ (8 203 \$ en 2017), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2019, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 979 \$ (1 641 \$ en 2018) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2019 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2020. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la Loi sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2019 seront d'environ 979 \$ (1 641 \$ en 2018). De plus, l'Administration prévoit verser un montant d'environ 853 \$ (montant réel de 717 \$ en 2019) au titre de la cotisation pour services rendus en 2020 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2018 et extrapolée au 31 décembre 2019 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2019 \$	2018 \$
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES		
Solde au début de l'exercice	56 564	60 054
Cotisations salariales	112	108
Prestations versées	(2 154)	(2 044)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	510	590
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 242	2 089
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	8 751	(4 441)
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les résultats techniques du régime	(372)	208
Solde à la fin de l'exercice	65 653	56 564

	2019 \$	2018 \$
ACTIFS DU RÉGIME — RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES		
Juste valeur au début de l'exercice	58 564	66 282
Cotisations salariales	112	108
Cotisations patronales	547	537
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	979	1 641
Prestations versées	(2 154)	(2 044)
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	2 120	2 133

	2019 \$	2018 \$
Profit actuariel (perte actuarielle) sur les actifs du régime	7 375	(10 094)
Juste valeur des actifs du régime	67 543	58 563
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(1 309)	(1 999)
Juste valeur à la fin de l'exercice	66 234	56 564
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net	581	—

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

	2019 \$	2018 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	510	590
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 242	2 089
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	(2 041)	(1 928)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	711	751

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 :

	2019 \$	2018 \$
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES — AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Solde au début de l'exercice	9 121	9 233
Prestations versées	(112)	(243)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	443	480
Coût financier	373	332

	2019 \$	2018 \$
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	1 260	(776)
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	—	95
Solde à la fin de l'exercice	11 085	9 121

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

	2019 \$	2018 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	443	480
Coût financier	373	332
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	816	812

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 :

	2019 \$	2018 \$
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	8 751	(4 441)
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les résultats techniques du régime	(372)	208
Perte actuarielle (profit actuariel) sur les actifs du régime	(7 375)	10 094
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(770)	(4 067)
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	1 260	(776)
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	—	95
Total de la perte comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	1 494	1 113

Les coûts liés au volet à prestations définies du régime de retraite et aux 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 :

	2019 %	2018 %
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	4,00	3,50
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	3,00	4,00
Taux d'intérêt des actifs du régime	4,00	3,50
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite (indice des prix à la consommation)	2,00	2,00
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge		
Soins de santé	4,00	3,50
Programme d'indemnités de départ	3,75	3,25
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	3,25	4,00
Programme d'indemnités de départ	3,00	3,75
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	7,10	7,40
Taux tendanciel ultime	5,00	5,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2028	2028

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

	VARIATION DE L'HYPOTHÈSE	INCIDENCE D'UNE AUGMENTATION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$	INCIDENCE D'UNE DIMINUTION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$
RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES			
Taux d'actualisation	1 %	(8 751)	11 027
Inflation	1 %	9 886	(8 091)
Rémunération	1 %	551	(104)
Espérance de vie	1 an	2 164	—
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2018	1 %	(9 660)	12 375
AUTRES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI			
Taux d'actualisation	1 %	(1 624)	2 145
Coûts de soins de santé	1 %	1 903	(1 437)
Espérance de vie	1 an	387	(378)

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 2019 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des tables de mortalité disponibles les plus récentes (Table de mortalité des retraités canadiens CPM 2014, secteurs combinés).

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée en 2018 pour adopter une approche fondée sur le régime à l'échéance au moyen d'une segmentation tenant compte des retraités et de l'ensemble des autres participants. Cette approche a donné lieu à l'établissement d'un fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités et d'un fonds de croissance équilibré pour la gestion des actifs associés aux obligations à l'égard de tous les autres participants. Selon cette stratégie, la proportion d'actifs (fonds de revenu fixe et contrats de rente indexée) 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 augmentera. Le régime à prestations définies est fermé. À la date de l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée en date du 31 décembre 2018, les 16 membres actifs avaient en moyenne 54 ans. Les 58 membres à la retraite avaient en moyenne 69 ans.

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

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

	2019 %	2018 %
Fonds de titres à revenu fixe	14	25
Contrat de rente sans rachat	60	62
Fonds d'actions – fonds canadiens	6	3
Fonds d'actions – fonds américains	0	1
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	12	4
Fonds de marchés émergents	3	2
Fonds de placement immobilier	5	3

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 :

	2019 \$	2018 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 205	1 093
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 347	1 215
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 205	1 093

10. ÉVALUATION DE LA JUSTE VALEUR

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

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti (voir la note 8). Au 31 décembre 2019, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme de série B et de série E s'élevait respectivement à 151,2 millions de dollars et à 332,9 millions de dollars (en 2018, respectivement 155,3 millions de dollars et 310,1 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B et de série E). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

11. 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 :

	2019		2018	
	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)	6 745	2,41	6 604	2,03
Trésorerie et équivalents (taux variables)	21 677	2,25	30 499	2,25
Dette à long terme (coût fixe)	407 427	Voir la note 7	415 957	Voir la note 8

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

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

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,50 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,2 million de dollars en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. L'Administration estime cependant que cette exposition n'est pas importante et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

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

L'Administration a le droit inconditionnel de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 7), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une majoration des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette pourrait tomber sous la barre du 1,0. Si l'Administration ne respecte pas ce ratio financier durant un exercice donné, elle ne sera pas en cas de défaut aux termes de l'acte de fiducie globale à la condition qu'elle le respecte pour l'exercice suivant. Vu son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 20,3 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 7 c).

Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances et autres débiteurs. Les contreparties pour la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les FAA dus par les compagnies aériennes. La majeure partie des créances de l'Administration sont payées dans les 24 jours (27 jours en 2018) suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit. Les pertes de crédit attendues sont établies, en fonction du risque de crédit, des tendances historiques, de la situation économique générale et d'autres informations, comme ils sont décrits ci-dessous, et sont prises en compte dans les états financiers.

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

L'Administration a appliqué la méthode simplifiée pour évaluer la provision requise pour les pertes de crédit attendues au titre des créances et autres débiteurs. Environ 98 % des créances de l'Administration sont courantes (en souffrance depuis moins de 30 jours). L'Administration a comptabilisé une provision pour pertes de crédit attendues de 260 \$ en 2019 (260 \$ en 2018) qui correspond en grande partie au taux de pertes de crédit attendues de 2,52 % (2,88 % en 2018) sur les créances en souffrance depuis moins de 30 jours.

Environ 52 % (50 % en 2018) 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 94 % (94 % en 2018) du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

12. CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

L'Administration à titre de preneur

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

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.

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

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

D'après les prévisions concernant les produits futurs (qui peuvent changer selon la conjoncture économique 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 :

\$

2020	10 963
2021	11 516
2022	12 044
2023	12 556
2024	13 102

L'Administration à titre de bailleur

Contrats de location-financement

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

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

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

2019
\$

Moins de 1 an	504
1 an à 2 ans	512
2 à 3 ans	519
3 à 4 ans	527
4 à 5 ans	534
Plus de 5 ans	25 475
Total des paiements de loyers à recevoir non actualisés	28 071
Produits financiers non acquis	(16 496)
Investissement net dans des contrats de location	11 575

Contrats de location simple

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

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

\$

2020	6 816
2021	7 312
2022	7 613
2023	7 844
2024	8 002

13. TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

2019
\$2018
\$

	2019 \$	2018 \$
Créances et autres débiteurs	(2 643)	208
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	(283)	15
Créditeurs et charges à payer	(2 674)	2 748
Autres	22	(21)
	(5 578)	2 950

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 :

	2019 \$	2018 \$
Salaires et avantages à court terme	2 401	2 379
Autres avantages postérieurs à l'emploi	196	184
	2 597	2 563

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

Le régime à prestations définies dont il est question à la note 9 est considéré comme une partie liée à l'Administration. Les transactions de l'Administration avec le régime de retraite incluent les cotisations versées au régime, lesquelles sont présentées à la note 9. L'Administration n'a pas conclu d'autres transactions avec le régime de retraite et n'avait pas de soldes impayés au régime de retraite à la date de clôture.

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 et engagements en matière de dépenses d'investissement

Au 31 décembre 2019, l'Administration avait des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités totalisant 25,2 millions de dollars (30,7 millions de dollars en 2018) pour lesquels des versements de 13,5 millions de dollars devront être effectués en 2020; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Des engagements en matière de dépenses d'investissement visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 25,6 millions de dollars s'ajoutent à ces engagements d'exploitation.

Éventualités

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

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 19 février 2020, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.

17. CHIFFRES COMPARATIFS

Certaines informations comparatives présentées à l'état de la situation financière, à l'état du résultat net et du résultat global ainsi qu'à l'état des variations des capitaux propres ont été reclassées pour qu'elles soient conformes à la présentation de l'exercice considéré.