

International Airport
Authority



Administration de
l'aéroport international

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA



Rapport annuel 2015

VISION

Être la porte d'accès mondiale de la région de la capitale du Canada et un moteur économique qui contribue à la prospérité de notre collectivité.

MISSION

L'Administration de l'aéroport assure des services de transport aérien de qualité, sûrs et sécuritaires, durables et abordables auprès de ses clients et des communautés desservis par l'aéroport et est un moteur de croissance économique au sein de la région de la capitale du Canada.

VALEURS

- Responsabilité
- Durabilité (financière et environnementale)
- Imputabilité
- Intégrité

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- Croître stratégiquement
- Augmenter le poids économique de l'aéroport au sein de la région de la capitale du Canada
- Optimiser le rendement opérationnel en veillant à la sûreté et à la sécurité de nos opérations
- Poursuivre notre quête d'excellence
- Offrir des vols plus fréquents et un plus grand choix de destinations

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	1
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION.....	3
REVUE DE 2015	5
RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE.....	18
RAPPORT DE GESTION DE 2015	24
ÉTATS FINANCIERS	30
NOTES ANNEXES	36



Message de la Présidente du Conseil d'administration

Je suis profondément honorée de présider le Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. En tant qu'aéroport de la capitale du Canada, nos installations sont la porte d'entrée au pays des dignitaires qui nous rendent visite, des politiciens qui façonnent la destinée de notre pays, des représentants commerciaux qui font affaire avec notre communauté et notre formidable pays, et bien entendu des touristes qui viennent dans la région d'Ottawa-Gatineau pour découvrir nos trésors nationaux, nos musées, le Parlement, nos festivals variés et nos magnifiques richesses naturelles. Je suis fière de faire partie de l'équipe qui représente l'ensemble de la collectivité et réserve à tous un accueil chaleureux.

En tant que porte d'entrée de la ville où siège le Parlement canadien, il est essentiel que nos opérations soient rigoureusement sécuritaires. Nos plans de sécurité sont révisés et testés avec la collaboration des nombreux partenaires de l'aéroport. Les organismes gouvernementaux comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), le U.S. Customs and Border Protection (U.S. CBP), et la Gendarmerie royale canadienne (GRC), ainsi que les premiers intervenants locaux partenaires de l'Administration que sont le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa et le Service paramédic d'Ottawa, contribuent tous à la tranquillité d'esprit de nos passagers et de nos employés. La sécurité et un effort

collectif impliquant chacune des organisations présente à l'aéroport et chacun de leurs employés; le respect et l'application du système de gestion de la sécurité de l'aéroport est une priorité et fait partie des préoccupations constantes de toute personne qui travaille à l'aéroport.

Les administrations aéroportuaires sont des organismes sans but non lucratif dont la mission est de contribuer à la croissance et à l'essor économique, et à accroître la prospérité de leurs régions respectives. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa n'est pas un organisme gouvernemental et ne reçoit aucune subvention gouvernementale. Nous contribuons à tous les paliers de gouvernement par l'entremise du loyer et des taxes que nous payons et dont nous injectons annuellement plus de 2,2 milliards \$ dans la région en activité économique globale, dont près de 30,0 millions \$ de dépenses en immobilisations. Tous les ans, nous versons également plus de 100 000 \$ à des organismes de bienfaisance de la région d'Ottawa-Gatineau par l'entremise du Projet ensoleillement.

Pour être en mesure de nous acquitter de notre mission et d'assurer des services de transport sûrs, sécuritaires et de qualité, il nous faut trouver des revenus pour soutenir et bonifier nos activités. Nos concessions, notre stationnement et d'autres sources de revenus non aéronautiques nous sont indispensables pour remplir cette mission. Notre succès est aussi le succès de notre communauté, c'est pourquoi nous allons continuer à faire valoir le rôle que nous jouons et l'importance d'une collaboration entre les organismes régionaux, les fonctionnaires de la Ville d'Ottawa et nos représentants au Conseil municipal.

Une liaison ferroviaire avec l'aéroport est indispensable pour que la porte d'entrée de notre capitale nationale continue à être considérée comme étant de calibre mondial. Cette liaison contribuera au succès du projet de réseau de transport en commun par train léger sur rail (TLR) de la Ville et je reprends à mon compte le message que le Président et chef de la direction, Mark Laroche, martèle depuis trois ans – une ville de classe mondiale se doit d'être dotée d'un système de transport de classe mondiale. Un tel système doit être intermodal, efficace et doit relier l'aéroport au centre-ville. Si nous ne saisissons pas maintenant cette opportunité, elle pourrait bien ne jamais se représenter. Nous sommes prêts à contribuer au financement d'une station terminale à l'aéroport et nous nous réjouissons à la perspective de travailler avec la Ville à la confirmation de leur contribution et à l'obtention de l'assurance d'un soutien financier pour ce projet des gouvernements provincial et fédéral.

Bien que je vienne à peine de terminer ma première année à la présidence, je siège au Conseil d'administration depuis 2012. C'est un réel plaisir que d'être entourée d'un groupe de professionnels aussi talentueux qui enrichissent le Conseil de leurs expériences et compétences variées, et qui reflètent la collectivité qu'ils représentent et servent. Tous les membres du Conseil veillent aux bonnes pratiques de gouvernance et à la transparence dans la gestion de cette importante fiducie d'intérêt public. Je remercie chacun des membres du Conseil de leur engagement en ce sens et du temps et du talent qu'ils investissent pour le bien de l'aéroport et de la collectivité.

Une importante fonction du Conseil d'administration est de soutenir les activités du Président et chef de la direction et de l'équipe de la haute direction. L'Administration a été confrontée à certains défis à la fin de l'été dernier et durant une bonne partie de l'automne, quand un conflit de travail entre les chauffeurs de taxi de l'aéroport et leur employeur a failli gravement nuire aux activités de l'aéroport. Au nom du Conseil d'administration, je tiens à saluer le leadership exercé par Mark tout au long de cette crise, et l'attention aux détails et la souplesse de son équipe dans ses réactions à une situation très changeante et qui ont fait sorte que jamais n'ont été compromises la sûreté et la sécurité de l'ensemble des passagers, des employés et de nos installations. Nous avons été impressionnés par les dispositions d'urgence qui ont été prises pour assurer à nos clients des services de transport sûrs et fiables qui répondaient à leurs besoins durant cette période.

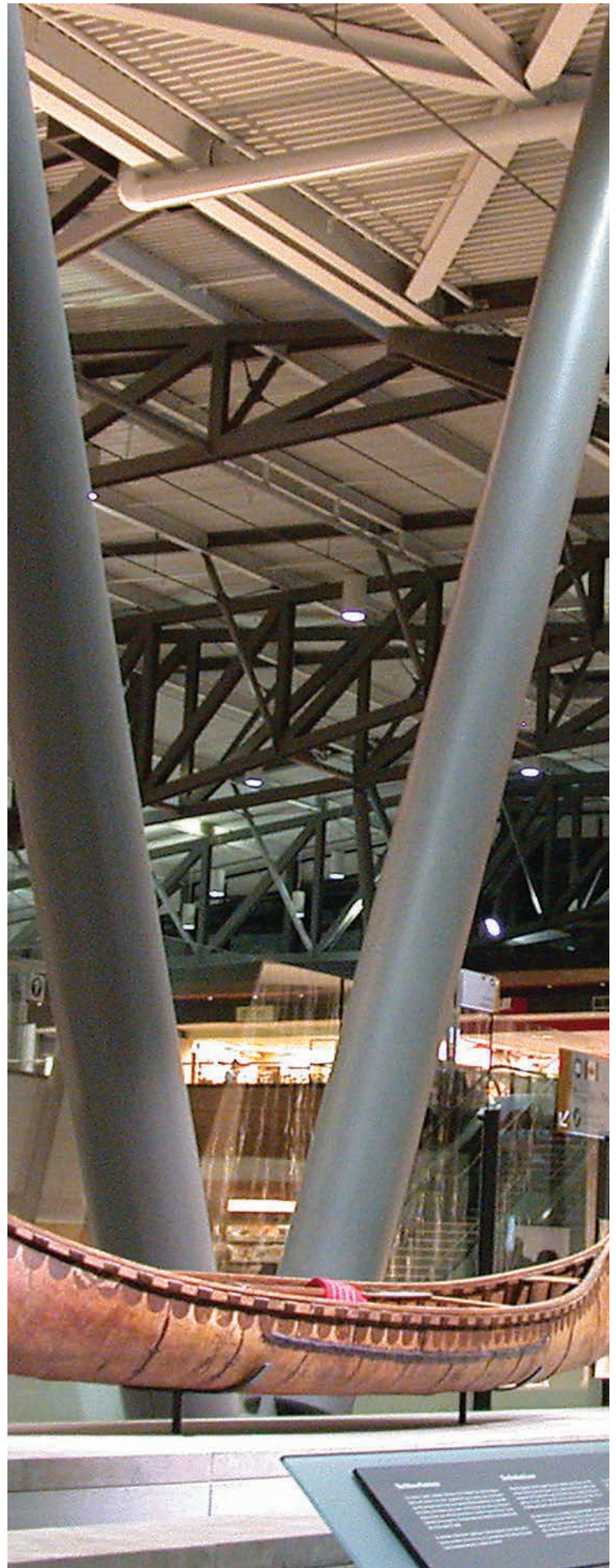
Comme dans le cas de tous les conseils d'administration, des mandats arrivent à terme et des membres sont remplacés. J'aimerais en profiter pour saluer Pat Kelly, représentant de Tourisme Ottawa, du temps et de l'énergie qu'il a consacré à l'aéroport durant son mandat au sein du Conseil. Nous tenons à souhaiter la bienvenue à Code Cubitt, nommé par Investir Ottawa. Code fera bénéficier le Conseil de sa riche expérience du secteur privé, en particulier dans les secteurs de la technologie et du capital de risque, au pays et en Californie.

Au risque de me répéter, je suis très fière de présider le Conseil d'administration et de travailler avec l'équipe professionnelle de haut calibre de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, une équipe déterminée à ajouter de la valeur et à fournir un apport significatif à la communauté qu'elle sert. Je siège à plusieurs conseils d'administration ici à Ottawa et ailleurs au pays, et tous les membres de ces conseils se font un point de me dire combien ils aiment notre aéroport et combien leur expérience comme voyageur y est agréable. Ce sentiment a été confirmé quand nous avons reçu les résultats du programme de Qualité des services aéroportuaires 2015 sur la satisfaction de la clientèle. En terminant au deuxième rang en Amérique du Nord, nous sommes de retour sur le podium. Cette médaille d'argent est en soi une bonne nouvelle, mais j'ai été encore plus enchantée d'apprendre que notre note globale et nos résultats dans diverses catégories continuent de s'améliorer. Je tiens à remercier Mark et son équipe, ainsi que tous ceux et celles qui, à l'aéroport, s'emploient à rendre l'expérience de nos passagers mémorable pour toutes les bonnes raisons, et nos clients qui prennent le temps de nous faire part de leurs commentaires éclairants au moment de remplir le sondage.

Je me réjouis à la perspective de participer aux progrès continus de l'aéroport et de veiller à ce que le soutien nécessaire soit en place pour son extraordinaire équipe dont l'engagement inconditionnel envers le succès de l'aéroport est grandement apprécié.



Susan St. Amand
Présidente du Conseil d'administration





Message du Président et chef de la direction

Lorsque je réfléchis à tout ce que nous avons accompli en 2015, le leadership est le thème commun qui ressort des nombreux domaines où notre équipe s'est dépassée pour explorer et mettre en œuvre de nouveaux programmes innovateurs qui ont été bénéfiques non seulement pour nos opérations, mais aussi pour tous ceux avec qui nous les avons partagés.

La sûreté et la sécurité de l'aéroport sont les principales priorités de l'Administration, et je suis particulièrement fier du rôle de chef de file que nous avons joué en ce sens. Qu'il s'agisse d'élaborer des scénarios créatifs pour les exercices de sûreté et sécurité exigés par notre organisme de réglementation, Transports Canada, ou du partage de l'expertise de notre Escouade canine, ou encore de gérer des situations tendues et imprévisibles, nous haussons toujours la barre.

En 2015, nous avons élaboré un scénario impliquant l'écrasement d'un aéronef sur le terrain d'aviation après avoir été heurté par un drone alors qu'il entamait sa descente finale, une menace émergente bien réelle à la sécurité de l'aviation. L'équipe a travaillé avec plus de 200 participants à la mise en scène d'un accident réaliste faisant plusieurs victimes, afin de tester l'interopérabilité de divers organismes, de la ligne aérienne et de l'Administration. L'exercice a été jugé réussi par tous ceux qui y ont été impliqués, y compris par les observateurs de divers aéroports du pays venus y assister.

En avril, notre Escouade canine a accueilli 19 équipes maître-chien du monde entier en vue d'un atelier réunissant plusieurs agences. Durant les trois jours

de l'atelier, les participants ont été initiés aux méthodes les plus pointues de conditionnement du comportement canin et de perfectionnement, ainsi que les capacités de recherche et de détection chez les chiens. Sous la direction du chef de notre Escouade qui est un entraîneur canin renommé, l'atelier a permis aux équipes de s'entraîner dans l'aéroport, qui est un environnement stimulant et diversifié pour une formation de cette nature. Il est fréquent pour l'Escouade canine de l'Administration de s'entraîner avec des équipes d'autres organismes sur les lieux, mais c'était la première fois qu'autant d'équipes travaillaient ensemble de cette manière. L'atelier a remporté un franc succès et on a déjà demandé à l'Administration d'offrir d'autres programmes similaires.

Dans des rapports antérieurs, nous avons fait état du leadership de l'aéroport pour ce qui est de la sûreté de ses pistes, et je suis fier de souligner que le dernier élément d'un projet de réfection de nos pistes échelonné sur plusieurs années a été achevé durant l'été 2015 avec le rainurage de la piste 14/32. Nous sommes le seul aéroport commercial au Canada qui a des pistes rainurées et dotées d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) conformes aux normes de l'OACI. Mille fois merci à nos partenaires en ingénierie, en construction et en gestion de projet qui ont travaillé avec nous au cours des cinq dernières années et ont fait que nos trois pistes atteignent aujourd'hui une norme de sécurité supérieure.

Nous avons également travaillé à améliorer la sûreté et la sécurité à l'intérieur de l'aérogare. L'installation du nouveau système de traitement des bagages de 60,0 millions \$ a progressé à bon train en 2015 et devrait être achevée au début de 2016. Le nouveau système aura deux fois la capacité de traitement du précédent, y compris des dépôts de bagages libre-service et de l'équipement d'inspection nouveau ou mis à niveau conformes aux exigences du U.S. Customs and Border Protection (U.S. CBP). Nous avons également ajouté un nouveau carrousel de bagages dans le hall des arrivées des vols domestiques. L'installation du nouveau système s'est faite dans un espace extrêmement limité sans interrompre le système en place, et sans que cela n'ait eu d'impact sur les opérations, ce qui est particulièrement impressionnant.

Je suis très fier du leadership de l'aéroport en matière de service à la clientèle et je me réjouis que nous ayons remporté la médaille d'argent et la deuxième position parmi les aéroports en Amérique du Nord et que nous soyons de retour sur le podium dans le cadre du programme de Qualité des services aéroportuaires. Je suis encore plus content que nous ayons amélioré notre note globale et nos résultats dans plusieurs catégories de l'expérience des passagers. Nos partenaires du campus de l'aéroport contribuent beaucoup à la satisfaction de nos clients et ce prix leur revient aussi en partie.

Depuis trois ans, vous m'avez souvent entendu parler de revenus non aéronautiques. Ces revenus sont un vecteur clé des investissements et de la croissance dans les aéroports. Sans eux, les aéroports dépendraient des redevances aéronautiques pour fonctionner, ce qui n'est pas un modèle de financement viable. Nos activités de développement commercial et de services de transport terrestre sont d'importantes sources de revenus non aéronautiques et nous avons révisé tous les contrats avant leur renouvellement. Notre principe directeur est le suivant : tous les locataires doivent contribuer d'une manière juste et équitable aux coûts d'exploitation et d'entretien d'un aéroport de calibre mondial, en tenant compte des normes du marché et des taux en vigueur. Les services de

transport terrestre de l'aéroport ont été passés au crible et plusieurs contrats ont été modifiés et harmonisés avec le marché à la suite de cet examen détaillé.

Au chapitre de nos activités commerciales, nous avons conclu un important contrat à long terme avec Astral Affichage, une division de Bell Media, pour les besoins d'affichage publicitaire à l'intérieur de l'aérogare. Les visiteurs constateront une plus grande présence de la technologie d'affichage numérique; en fait nous serons sous peu le premier aéroport au pays doté en totalité d'installations permanentes en format numérique. Ces installations permanentes seront assorties d'un nombre limité d'installations d'affichage statiques, et le mur vidéo dans le hall des arrivées sera transformé en ce que Astral qualifie de « mur iconique ». Nous sommes satisfaits du progrès réalisé jusqu'à maintenant et avons hâte de voir les nouveautés que cette nouvelle relation d'affaires entraînera dans l'aérogare durant la première moitié de 2016, période que nécessitera le déploiement de la majorité de ces installations.

Les projets que nous entreprenons et les ententes commerciales que nous négocions ne visent qu'un seul objectif : faciliter les déplacements des passagers. En 2015, 4 656 360 passagers sont passés par nos installations, ce qui représente une hausse de 0,9 % par rapport aux résultats de 2014. À plus d'un égard, ce taux de croissance est modeste, mais dès que l'économie locale commencera à se relever, il en ira autant de nos résultats. À compter de 2016 et par la suite, nous anticipons une augmentation de la croissance de 3,0 %, et nous allons nous assurer d'avoir en place l'infrastructure requise pour répondre à cette hausse de la demande.

Pour 2016 et les années qui suivront, l'Administration continuera à se concentrer sur la réalisation de son Plan stratégique, élaboré en 2014 par l'équipe de la direction conjointement avec notre Conseil d'administration, plan dont l'évolution est en phase avec nos activités. À partir de nos cinq orientations stratégiques, nous avons identifié nos priorités pour la période de 2016 à 2020, et les principaux projets qui se grefferont à ces priorités.

Le développement des services aériens fera toujours partie de nos priorités. Nous rencontrons sur une base régulière les représentants des lignes aériennes et leur présentons des analyses de rentabilité détaillées pour les convaincre que d'affecter l'un de leurs avions coûteux à la desserte de notre marché serait avantageux pour eux. Étant donné l'importance de ces analyses, nous avons retenu les services d'une firme de recherche dans notre secteur pour sonder les gens d'affaires de notre communauté afin de mieux connaître leurs besoins en matière de liaisons aériennes. Nous voulons savoir pour quelles destinations nous pourrions obtenir des coefficients de remplissage et un rendement viables pour justifier un service sans escale ou une augmentation de la fréquence des vols actuels, et nous avons hâte d'incorporer les résultats du sondage dans nos prochaines analyses de rentabilité.

Assurer un accès adéquat et efficace à l'aéroport est indispensable compte tenu des hausses de passagers anticipées à l'avenir, c'est pourquoi vous allez m'entendre dire et redire l'importance d'un accès intermodal à l'aéroport, y compris par train léger sur rail. Une liaison ferroviaire jusqu'à l'aéroport fait partie du plan recommandé par les fonctionnaires municipaux, toutefois le financement de cette section vitale de l'infrastructure demeure incertain. Nous sommes conscients que cette liaison n'aurait pas de retombées financières directes pour l'Administration, mais cela rendrait notre région plus attrayante pour le tourisme et les affaires, ce qui nous motive à poursuivre la promotion de ce projet. Nous allons

continuer à travailler avec la Ville d'Ottawa à l'obtention du financement auprès des gouvernements provincial et fédéral et nous espérons que l'importance de ce tronçon sera confirmée au moment de l'annonce de leur soutien financier.

Le 25 février 2016, le rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports (LTC) au Canada* tant attendu a été déposé à la Chambre des communes par le ministre des Transports, Marc Garneau. Cet examen, qui s'est poursuivi sur 18 mois, a permis d'étudier en détail le système de transport canadien, y compris les propositions soumises par de nombreux groupes d'intérêts du secteur des transports, dont les aéroports par l'entremise du Conseil des aéroports du Canada (CAC). Le rapport renferme de multiples recommandations qui, pour le moment, ne sont que des recommandations au gouvernement. Nous nous attendons à d'autres consultations, à d'autres études et à des recherches plus approfondies avant que le gouvernement ne soit en mesure d'appuyer ou de mettre en œuvre n'importe laquelle d'entre elles. Dans le cas des aéroports, de notre point de vue, il n'y a pas de réaction simple au rapport; certaines recommandations seraient bien accueillies alors que d'autres entraîneraient des modifications majeures au mode de gouvernance des aéroports et nécessiteraient un examen plus exhaustif avant de pouvoir être adoptées. L'équipe de haute direction de l'Administration se réunira avec notre Conseil d'administration pour discuter plus à fond de ce rapport et consultera d'autres aéroports de Classe 1, le CAC et le gouvernement pour s'assurer que notre position par rapport à chaque recommandation s'appuie sur de solides recherches et une compréhension profonde des enjeux et soit clairement communiquée à nos parties prenantes.

En 2016, au nombre des dossiers qui réclameront notre attention et qui ont été identifiés, soulignons notre Système de gestion de la sécurité (SGS) afin de nous assurer de son efficacité, l'accélération du traitement des passagers au moyen du contrôle automatisé des passeports pour le service de prédédouanement vers les États-Unis, ainsi que la diminution de l'empreinte carbone de l'aéroport et de ses activités par notre participation au programme d'Accréditation carbone des aéroports.

La réalisation de notre planification stratégique requiert une équipe de talent et engagée. Je suis fier d'affirmer que l'équipe de l'Administration de l'aéroport possède ces qualités. Chacun de ses membres a aidé à sa manière à façonner l'organisation, et a fait en sorte que nous soyons reconnu comme l'un des meilleurs employeurs de la région de la capitale nationale pour la troisième année d'affilée. Je tiens à remercier toute l'équipe pour son travail acharné, l'attention constante qu'elle porte aux moindres détails, et pour faire de l'aéroport un milieu de travail fantastique et, pour les voyageurs, un point de départ et d'arrivée des plus agréables.

J'aimerais également remercier la présidente de notre Conseil d'administration, Susan St. Amand, et tous les membres du Conseil de leur soutien et de leur engagement envers l'Administration, et de leur apport éclairé aux décisions et mesures que nous prenons chaque jour pour mener à bien notre Plan stratégique. Ensemble, nous veillons à ce que l'Aéroport international d'Ottawa réponde aux besoins actuels et répondra aux besoins futurs de la collectivité.



Mark Laroche,
Président et chef de la direction

Revue de 2015

Le Plan stratégique de l'Administration a été élaboré de concert avec le Conseil d'administration de l'Administration, et repose sur cinq piliers ou orientations stratégiques, qui servent à guider les plans, les priorités et l'avenir de l'Administration au fil de sa mise en œuvre. Le présent document aborde les progrès réalisés par rapport à plusieurs des projets clés du Plan et rend compte de l'état d'avancement des projets à plus long terme.

CROÎTRE STRATÉGIQUEMENT

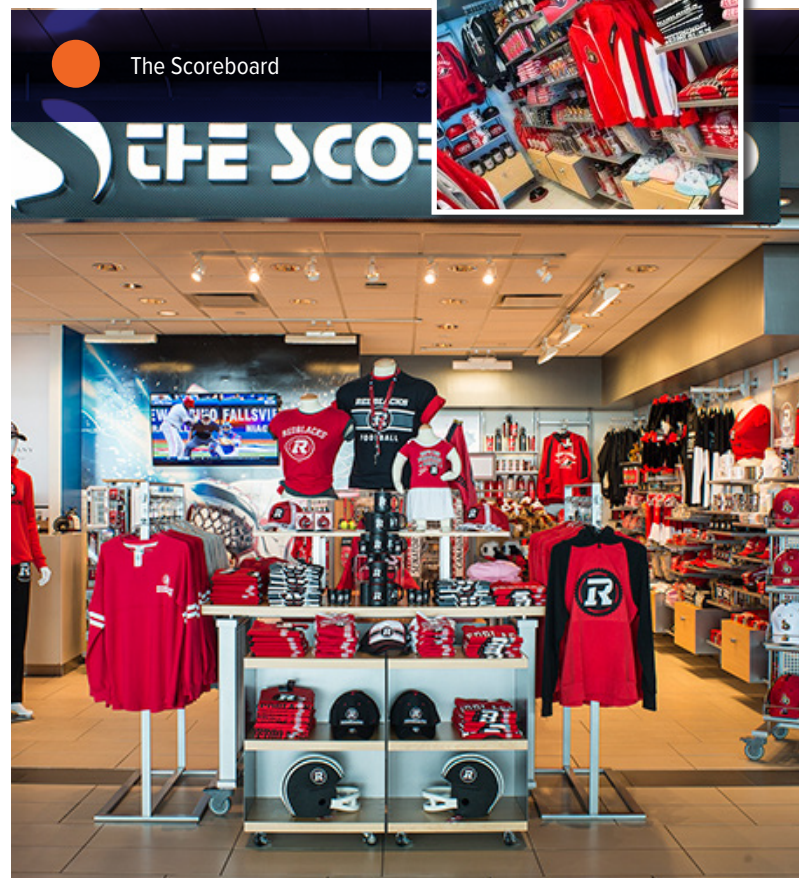
La production de recettes non aéronautiques demeure un facteur important dans la capacité de l'aéroport de maintenir ses redevances aéronautiques à un taux moins élevé, ce qui en retour aide à l'expansion des services aériens. L'aménagement de ses terrains, les revenus de stationnement, les loyers commerciaux et les contrats publicitaires contribuent tous à rehausser la principale activité de l'aéroport et aide au développement économique dans la région. Savoir planifier l'expansion de l'aéroport au bon moment et au meilleur coût est essentiel au succès à long terme à la fois de l'aéroport et de la collectivité.

Les projets suivants ont contribué à la croissance de l'aéroport en 2015 :

Développement commercial

Il y a eu un certain nombre de changements excitants dans les locaux commerciaux de l'aérogare, y compris l'arrivée de plusieurs boutiques et restaurants innovateurs.

En février, le détaillant de bijoux canadiens **Metalsmiths Sterling** a ouvert un kiosque permanent dans la salle d'attente des vols domestiques près de la porte d'embarquement 16. La marque luxueuse de bijoux en argent inspirés



du Royaume-Uni propose plus de 30 collections exclusives et plus de 800 articles pour le plus grand plaisir de notre clientèle.

The Scoreboard, une boutique de vêtements et d'accessoires, a ouvert ses portes le 3 juin dans la salle d'attente des vols domestiques près de la porte d'embarquement 15. La boutique offre un excellent éventail de vêtements et d'accessoires autorisés des équipes sportives locales les plus populaires notamment les Sénateurs d'Ottawa, les Rouge et Noir et Fury, ainsi qu'un assortiment unique d'articles sur des événements ou attractions sportives courus.

Le Bar et Salon de vins Tulip



Le Bar et Salon de vins Tulip, un nouvel établissement haut de gamme de Delaware North, a été inauguré le 21 juillet, et permet de découvrir une vaste gamme de vins et cocktails canadiens et internationaux et leur accord avec un menu avant-gardiste de plats offerts en demi-portions. Le design soigné choisi par Delaware évoque les magnifiques tulipes d'Ottawa et offre une ambiance agréable et confortable à nos clients.

Good Earth Coffeehouse, une chaîne canadienne bien établie dans l'Ouest du pays, a décidé de s'aventurer vers l'est et a choisi Ottawa pour y ouvrir son premier café dans une aérogare le 22 juillet. Good Earth, situé au 3^e niveau, est soucieux de l'environnement et offre des aliments sains, produits localement et de délicieux cafés achetés directement auprès des producteurs pour aider à améliorer la qualité de vie des communautés qui cultivent le café.

Booster Juice a fermé son comptoir dans la salle d'attente des vols domestiques durant l'automne pour le rénover du tout au tout. Le comptoir a rouvert le 23 décembre, et est de retour en affaires pour offrir à nos clients des boissons frappées, des jus de fruits fraîchement pressés, ainsi qu'un grand choix de paninis, quésadillas et sandwiches roulés.

Publicité dans l'aérogare

L'Administration a signé un contrat de huit ans avec Astral Affichage, une division de Bell Média, pour l'affichage publicitaire à l'intérieur de l'aérogare. Cette entente prévoit la conversion de l'infrastructure publicitaire en place à une technologie numérique, ce qui fera d'Ottawa, le premier aéroport au Canada doté d'installations permanentes en format numérique, assorties d'un nombre limité d'installations d'affichage statiques. Le projet de déploiement amorcé en octobre se poursuivra durant la première moitié de 2016 et permettra à l'Administration d'atteindre l'un de ses principaux objectifs liés à la conclusion de contrats, soit la création d'un réseau publicitaire spectaculaire, unique et efficace qui optimise les revenus tout en préservant les caractéristiques architecturales de l'aérogare. Astral diffusera ses produits télévisés aéronautiques en français et en anglais sur des écrans dans toute l'aérogare, ainsi que des segments des actualités locales du réseau CTV.

Sommaire des retombées sur la région (en milliers de dollars)

	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Salaires	17 922 \$	18 605 \$	20 093 \$	20 885 \$	21 500 \$	99 005 \$
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 788	4 982	5 048	4 933	4 974	24 725
Frais d'exploitation	26 000	27 000	27 000	29 000	31 000	140 000
Immobilisations	27 000	24 000	30 000	54 000	31 200	166 200
	75 710 \$	74 587 \$	82 141 \$	108 818 \$	88 674 \$	429 930 \$

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.



Contrat de service de taxi à long terme

L'Administration a négocié un contrat à long terme avec Coventry Connections pour le service de taxi à l'aéroport. Les revenus générés ont été réalignés sur les normes de l'industrie et stabilisés au moyen d'une entente de cinq ans, ce qui était le but principal du contrat. Même s'il a fallu composer avec un conflit de travail durant la période de transition, la disponibilité des taxis et les niveaux de service à la clientèle ont été rehaussés et continuent de s'améliorer. L'industrie du taxi continue à évoluer et YOW a donné lieu à plus de 400 000 courses de taxi au départ de l'aéroport en 2015, et ce service demeure une partie intégrante de l'offre de services de transport à la clientèle de l'aéroport.

Croissance des revenus de stationnement

Au cours de la deuxième année de notre offre de stationnement en ligne, les ventes ont été de 60,0 % supérieures à celles de 2014, et de 37,0 % en avance sur nos prévisions pour 2015. L'Administration a intégré le système de réservation de stationnement Chantry à son application mobile CANADAenvol, et a ajouté des fonctions comme l'entrée par lecteur de code-barres. La croissance des réservations en ligne a été stimulée par une campagne de marketing numérique exhaustive incluant divers appels



à l'action et incitatifs vers le Web. Nous avons tiré parti d'autres programmes de fidélisation et d'incitatifs telles que les remises du CAA (pour les membres du Nord et de l'Est de l'Ontario) pour élargir notre base de clients en ligne et stimuler la génération de revenus.

Développement foncier de l'aéroport

Le développement foncier demeure d'une importance capitale dans les efforts de l'Administration visant à générer des revenus non aéronautiques. En 2015, l'Administration, de concert avec ses partenaires actuels dans l'exploitation de ses terrains, a travaillé au traitement des demandes d'agrandissement de l'hôtel Hilton Garden Inn, qui a ajouté 159 chambres, de la construction d'un nouvel hôtel-résidence de 232 chambres adjacent au Hilton et rattachées à plusieurs autres petits projets. Au nombre des autres réalisations majeures de l'Administration durant l'année, soulignons la conclusion d'une entente avec Collier International, services d'experts en immobilier commercial qui, à compter de 2016, prendra en main la commercialisation des terrains de l'Administration qui restent à développer.

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

Le rôle de l'Aéroport international d'Ottawa dans sa communauté ne se limite pas à faciliter le transport aérien. L'aéroport est un employeur important et compte pour une part significative à la fois de l'assiette fiscale et de la qualité de vie dans la région, et injecte annuellement plus de 2,2 milliards \$ dans l'économie locale. Étant donné que notre croissance est appelée à se poursuivre, il est important



que la Ville d'Ottawa englobe l'aéroport dans ses plans de développement. C'est pourquoi nous allons continuer à travailler de près avec nos homologues municipaux pour nous assurer de bâtir ensemble une ville de classe mondiale.

Prolongement de la ligne Trillium de l'O-Train

L'Administration et la Ville d'Ottawa ont œuvré de concert au projet d'évaluation environnementale associée au prolongement de la ligne Trillium de l'O-Train en direction sud, et à la production du rapport d'évaluation environnementale préliminaire. Le rapport comprend une étude fonctionnelle qui sera remise au ministre provincial de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique aux fins d'examen et d'approbation.

L'Administration a financé la moitié de la portion évaluation environnementale de cette étude relativement à l'inclusion d'un lien ferroviaire essentiel jusqu'à l'aéroport et de deux stations sur les terrains de l'aéroport. Le travail de conception détaillé en vue de la liaison ferroviaire jusqu'à l'aéroport a débuté en 2015 et se poursuivra tout au long de 2016. L'analyse de rentabilisation pour l'Étape 2 du projet de train léger sur rail a été complétée durant l'année et demeure très convaincante quand on y ajoute les données sur les usagers futurs d'une liaison ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport. Obtenir la

confirmation du financement du lien ferroviaire jusqu'à l'aéroport sera un objectif important en 2016.

Relier le O-Train à l'aéroport est important pour diverses raisons. D'abord, cela assurera un accès efficace et fiable jusqu'à l'aéroport tout le long de la ligne Confédération, y compris à partir du centre-ville pour les résidents, touristes, visiteurs d'affaires et employés. Ensuite, ce lien ferroviaire deviendra un argument clef pour la tenue de conférences et d'expositions dans notre ville et facilitera le développement commercial axé sur le transport sur les terrains de l'aéroport et tout autour de l'aéroport.

Élargissement du Airport Parkway

L'Administration a poursuivi sa participation au projet d'évaluation environnementale de la Ville d'Ottawa en vue de l'élargissement du Airport Parkway. Étant donné qu'il s'agit de la principale artère entre l'aéroport et le centre-ville, y assurer un accès efficace à long terme et une capacité accrue et réduire la durée des trajets sont primordiaux. La congestion se fait de plus en plus fréquente sur le Airport Parkway car le trafic local provenant des quartiers au sud de l'aéroport ne cesse d'augmenter.

Croissance du volume des passagers par secteur

	Domestique	%	Transfrontalier	%	Internationaux	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295	2 857 838	
	1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	3 046 368	6,60 %
	1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	3 110 548	2,11 %
	1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	3 211 607	3,25 %
	2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	3 434 345	6,94 %
	2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	3 391 295	-1,25 %
	2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	3 216 886	-5,14 %
	2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	3 262 345	1,41 %
	2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	3 609 885	10,65 %
	2005	2 779 895	1,58 %	719 150	12,16 %	236 388	3 735 433	3,48 %
	2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	3 807 756	1,94 %
	2007	3 052 813	8,74 %	746 435	1,45 %	289 280	4 088 528	7,37 %
	2008	3 255 540	6,64 %	740 369	-0,81 %	343 315	4 339 225	6,13 %
	2009	3 141 812	-3,49 %	682 822	-7,77 %	408 196	4 232 830	-2,45 %
	2010	3 303 170	5,14 %	725 781	6,29 %	444 943	4 473 894	5,70 %
	2011	3 429 310	3,82 %	750 486	3,40 %	444 830	4 624 626	3,37 %
2012	3 454 387	0,73 %	775 040	3,27 %	456 529	4 685 956	1,33 %	
2013	3 363 685	-2,63 %	772 678	-0,30 %	442 228	4 578 591	-2,29 %	
2014	3 434 209	2,10 %	741 285	-4,10 %	440 954	4 616 448	0,83 %	
	2015	3 488 629	1,60 %	735 755	-0,70 %	431 976	4 656 360	0,86 %
Prévision	2016	3 592 767	2,99 %	752 645	2,30 %	450 717	4 796 129	3,00 %
	2017	3 692 900	2,79 %	777 979	3,37 %	470 395	4 941 274	3,03 %
	2018	3 786 024	2,52 %	804 369	3,39 %	488 198	5 078 591	2,78 %
	2019	3 878 146	2,43 %	830 759	3,28 %	507 876	5 216 781	2,72 %
	2020	3 971 500	2,41 %	853 800	2,77 %	529 400	5 354 700	2,64 %
	2021	4 067 076	2,41 %	877 410	2,77 %	551 835	5 496 321	2,64 %
	2022	4 164 951	2,41 %	901 673	2,77 %	575 221	5 641 844	2,65 %
	2023	4 265 181	2,41 %	926 606	2,77 %	599 598	5 791 385	2,65 %
	2024	4 367 824	2,41 %	952 229	2,77 %	625 008	5 945 061	2,65 %
	2025	4 456 500	2,03 %	977 900	2,69 %	662 000	6 096 400	2,55 %
	2030	4 927 800	2,03 %	1 114 400	2,48 %	873 100	6 915 300	2,45 %

Un plan préliminaire en vue de l'élargissement du Airport Parkway et du chemin Lester a été élaboré et présenté au public dans le cadre d'un événement portes ouvertes; le calendrier de mise en œuvre envisagé pour ce projet prévoyait la réalisation de la première phase entre les chemins Brookfield et Hunt Club d'ici à la fin de 2018. Toutefois, étant donné que la Ville n'a pas perçu autant de frais d'aménagement qu'elle escomptait, le budget municipal 2016 qui a été approuvé a reporté le projet jusqu'en 2020.

L'Administration continuera de collaborer avec la Ville afin d'assurer un accès multimodal optimal et efficace à l'aéroport et sa connectivité avec le restant de la région de la capitale nationale.

Désignation des terrains

L'Administration a participé au groupe de travail sur l'Examen des biens-fonds destinés à l'emploi 2015 qui fera part de ses recommandations au Conseil municipal en 2016 et entend protéger des terrains en nombre suffisant dans des secteurs appropriés d'Ottawa. Le projet a été lancé par la Ville d'Ottawa, mais est en partie commandité par le secteur de l'aménagement local. L'Administration travaille en étroite concertation avec la Ville d'Ottawa pour s'assurer que les terrains de l'aéroport se voient assigner la désignation adéquate qui facilitera leur développement commercial continu et fera en sorte que l'apport économique à long terme de l'aéroport à la collectivité puisse continuer de croître.

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

EXPLOITATION ET TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

Demeurer en phase avec les exigences opérationnelles qui évoluent, les changements technologiques et la nouvelle réglementation requiert de l'efficacité et de l'expérience. Les équipes en charge respectivement de l'Exploitation de l'aérogare et de la Technologie de l'information ont travaillé sur plusieurs projets complexes, notamment l'installation de systèmes redondants, les travaux de construction dans des espaces clos et ont collaboré avec des partenaires qui répondent aux exigences en terme de qualité et de sécurité de l'Administration. Voici un aperçu des principaux projets qui ont été menés à bien durant l'année.

Système de traitement des bagages

L'Administration a poursuivi la modernisation majeure de son système de traitement des bagages. Ce projet de 60,0 millions \$ réalisé conjointement avec l'ACSTA a été entrepris à la fin de 2013. En mars, le nouveau système de traitement des bagages des vols transfrontaliers a été mis en service, y compris les dépôts de bagages libre-service, le nouvel équipement d'inspection et les mises à niveau pour répondre aux exigences du U.S. Customs and Border Protection (U.S. CBP). Le nouveau système a deux fois la capacité du système précédent et évite aux passagers d'avoir à attendre pendant que leurs effets sont inspectés.

Un nouveau carrousel a été ajouté dans le hall des arrivées des vols domestiques à la fin de 2015. Cette capacité additionnelle devrait alléger la

Cobus



congestion autour des carrousels aux heures de pointe et améliorer les délais de livraison des bagages.

Le travail se poursuit à l'arrière-scène sur le nouveau système de traitement des bagages des vols domestiques/internationaux. Les travaux de construction sont pour ainsi dire complétés et la mise en service et les essais en sont à l'étape finale. À la fin de 2015, tous les bagages des passagers étaient traités par le nouveau système, y compris par le nouvel équipement d'inspection. Ce nouveau système a pratiquement deux fois la capacité du système antérieur et a été réalisé avec peu d'incidence sur les opérations.

Cobus

Les perturbations du trafic, les incidents côté piste, les événements météorologiques inclements ou les déroutements excessifs exercent tous une pression sur les opérations aéroportuaires et peuvent entraîner des problèmes de capacité aux portes d'embarquement et nuire à la fluidité des mouvements des passagers. Plutôt que de faire appel à l'assistance d'une tierce partie dans ces circonstances, l'Administration a fait des recherches et s'est procuré deux autobus remis à neuf de Cobus, fournisseur renommé auprès des aéroports. Les autobus peuvent transporter jusqu'à 110 personnes chacun et serviront durant les opérations irrégulières pour abriter ou déplacer les passagers

Porte 3



du terrain d'aviation à l'aérogare, et pour faciliter les opérations régulières advenant que l'embarquement ou le débarquement à distance soit nécessaire.

Remplacement d'une passerelle d'embarquement

Afin d'améliorer le service à la clientèle et d'augmenter sa capacité, l'Administration a apporté des modifications à la Porte 3 dans la zone réservée aux vols transfrontaliers et a procédé au remplacement de la passerelle d'embarquement. Grâce à ces modifications, de plus gros aéronefs peuvent dorénavant utiliser ce poste. La passerelle qui était en place a été relocalisée à la Porte 1, qui servait jusque-là exclusivement comme porte de chargement au sol. En 2016, des modifications similaires seront apportées à la Porte 6.

Contrôle automatisé des passeports

Le contrôle automatisé des passeports (APC) est un programme du U.S. Customs and Border Protection (U.S. CBP) qui accélère l'entrée aux États-Unis des voyageurs canadiens et internationaux admissibles au programme d'exemption de visa au moyen d'un processus automatisé dans l'aire d'inspection primaire des douanes américaines. Les voyageurs soumettent dans un kiosque libre-service leur formulaire de déclaration douanière et leurs renseignements biographiques. L'APC est une initiative importante parce qu'il contribue à diminuer les temps d'attente, allège la congestion et accélère le traitement des passagers.

L'Administration de l'aéroport et le U.S. CPB ont collaboré pendant une bonne partie de l'année à l'instauration d'un programme pilote en vue de localiser la capacité APC dans l'aire des kiosques d'enregistrement communs gérée par l'Administration, à l'extérieur de l'aire d'inspection fédérale du U.S. CBP, contrairement aux autres aéroports où les kiosques APC se trouvent dans la zone sous le contrôle du U.S. CBP. L'approbation pour la suite de ce programme pilote a été reçue et les deux organismes se réjouissent à la perspective de poursuivre leur collaboration vers la mise en place de cette première excitante, qui promet d'offrir à nos clients un « guichet unique » pour l'enregistrement et les formalités administratives. L'Administration espère en s'associant à ce projet améliorer éventuellement l'efficacité du traitement au point où il lui sera possible d'accueillir des vols additionnels en provenance des États-Unis en périodes de pointe.

Améliorations aux Services de transport de la clientèle et stationnement

En 2015, l'équipe des Services de transport de la clientèle et stationnement (STCS) a apporté plusieurs améliorations à son offre de services.

L'Administration a d'abord mis en oeuvre un projet pilote pour cerner le besoin d'un **stationnement pour utilisateurs de cellulaires**. Une fois le projet pilote concluant, un nouvel emplacement permanent a été choisi

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,2 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	- 4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	- 1,3 %	72 630	- 7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	- 5,1 %	68 499	- 5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	- 0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	- 5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 396	- 1,1 %	12 487 000 \$	- 3,6 %
2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	- 7,5 %
2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120 \$	- 12,2 %
2009	4 232 830	- 2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208 \$	- 27,9 %
2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244 \$	- 16,3 %
2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116 \$	20,0 %
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	4 796 129	3,0 %	76 737	2,2 %	9 300 000 \$	6,4 %
2017	4 941 274	3,0 %	78 475	2,3 %	9 700 000 \$	4,3 %
2018	5 078 591	2,8 %	80 051	2,0 %	10 200 000 \$	5,2 %
2019	5 216 781	2,7 %	81 573	1,9 %	10 700 000 \$	4,9 %
2020	5 354 700	2,6 %	83 231	2,0 %	11 300 000 \$	5,6 %

Notes : Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions \$

Prévision du loyer total 1997-2020 : 215,5 millions \$

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

Aux fins de planification financière, l'Administration fournit des prévisions plus conservatrices.

et inauguré officiellement en décembre. Grâce à cette relocalisation, le lot de stationnement de longue durée a pu récupérer ses 50 espaces de stationnement juste à temps pour la période de pointe des Fêtes. Le nouvel emplacement du stationnement pour utilisateurs de cellulaires est plus facile d'accès, très visible et convient davantage à une plus grande fréquentation. Parmi les autres améliorations à ce service prévues, soulignons une nouvelle signalétique, un nouvel éclairage, un service de surveillance, l'enlèvement de la clôture et le paysagement du terrain. En offrant aux conducteurs de véhicules un endroit gratuit et dédié pour se garer en attendant l'arrivée d'un voyageur, l'Administration s'attend à réduire la congestion devant la principale aérogare et rendra le ramassage et l'accompagnement de passagers à l'aéroport plus simples et sécuritaires.

En février 2015, l'Administration a ajouté des **barrières pour restreindre l'accès** au linéaire de trottoir commercial. Cette mesure permet dorénavant à l'Administration de limiter l'accès aux véhicules commerciaux titulaires d'un permis et dont les activités sont autorisées à l'aéroport. Par ailleurs, ce système fournit à l'Administration des données très utiles qui lui ont permis d'automatiser entièrement la gestion et l'administration financière des comptes et de recueillir de l'information plus précise pour la facturation. Grâce à une assurance de la conformité et à la rationalisation de la structure tarifaire, les revenus des transports terrestres ont augmenté de 20,0 % (sans prendre en compte les hausses sur les permis de taxi).

Grâce à la mise en place du nouveau **logiciel de gestion iPass**, l'équipe STCS administre désormais tous les aspects du stationnement et des services de transport commerciaux. Tous les clients du BizPark sont passés au nouveau système et utilisent maintenant au lieu de radio-étiquettes (transpondeurs) des cartes de proximité, lesquelles sont plus fiables et ne dépendent pas de piles. Ce système permet une facturation plus exacte et à jour pour l'ensemble des clients. Le paiement intégral, la facturation et l'automatisation de la gestion des comptes rehaussent grandement l'expérience de la clientèle et réduisent le temps d'administration requis.

Après avoir reçu de multiples commentaires des clients concernant l'**aire d'attente en plein air pour les taxis** où la protection contre les éléments était minime, l'équipe a travaillé avec le cabinet d'ingénierie WSP pour concevoir une aire et un système de file d'attente plus confortable et efficace et qui marie plus élégamment avec l'architecture de l'aérogare.

SÛRETÉ

L'Aéroport d'Ottawa demeure un chef de file en matière de sûreté dans les moindres aspects de ses activités.

Sécurité des pistes

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'emploie présentement à mettre au point une méthode d'évaluation des conditions de décollage et d'atterrissage (TALPA) pour rendre compte de l'état des pistes. Cette méthode contribuera à l'uniformisation de la terminologie et des définitions employées à l'échelle internationale pour décrire une piste contaminée. Aux États-Unis, le programme TALPA de la Federal Aviation Administration (FAA) s'appuie sur les recommandations du groupe de travail Aviation Rulemaking Committee

et adoptera une matrice de rapport des états de surface des pistes basée sur l'évaluation des conditions de piste de l'exploitant de l'aéroport. Étant donné que l'industrie de l'aviation se dirige vers une méthode mondialement harmonisée pour rapporter les conditions de piste et que les transporteurs qui utilisent notre aéroport commencent à adopter ces nouvelles normes, l'Administration a réagi en raffinant ses méthodes d'enlèvement de la neige pour assurer le maintien de conditions les plus optimales possibles. De plus, l'Administration a enrichi son parc de véhicules de déneigement par l'acquisition de deux nouvelles souffleuses, d'un camion de déglacage des pistes et d'un chasse-neige/balayeuse. L'Administration a également agrandi sa capacité pour le déglacage des pistes en construisant une nouvelle installation d'entreposage de 400 mètres carrés.

Avec l'achèvement de la reconstruction de nos trois principales pistes, y compris l'ajout d'aires de sécurité d'extrémité de piste conformes aux normes de l'OACI et le rainurage des deux pistes commerciales et le renouvellement du poste de déglacage au cours des quatre étés antérieurs, nous en sommes rendus au cycle d'entretien. En 2015, l'Administration a reconstruit la principale aire de trafic au sud du poste de dégivrage au coût de 3,5 millions \$. Cette aire sert de voie de circulation jusqu'au poste de dégivrage et à l'occasion de stationnement pour les aéronefs.

Atténuation du péril aviaire

Dans tous les aéroports, les impacts aviaires représentent une préoccupation constante en matière de sécurité, et sont pris en compte dans le Plan de gestion de la faune de YOW (AWMP). La bernache du Canada est une espèce prioritaire car elle peut causer des dommages catastrophiques aux aéronefs. La proximité de l'aéroport à la rivière Rideau représente un défi particulier en matière de sécurité, et cette éventualité a été mise à rude épreuve à l'automne quand une

Vols directs par jour

	Domestique	Transfrontalier	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

volée d'environ 10 000 bernaches a décidé de nicher dans une zone de la rivière directement à l'ouest de l'aéroport. À cela, s'est ajouté le risque que la volée survole à une altitude de 200 à 800 pieds l'aéroport deux fois par jour pour aller et venir entre la rivière et son aire d'alimentation à l'est de l'aéroport.

Pour limiter ces risques, l'Administration a fait appel à la compagnie Predator Bird Services, qui a utilisé divers moyens non mortels pour déranger l'aire de repos et pousser la volée à s'installer à un endroit plus propice. L'intervention a été menée à bien avec l'aide de Parcs Canada, d'Environnement Canada, du ministère des Ressources naturelles et de la Ville d'Ottawa. Elle a également été applaudie par le milieu de l'aviation et en particulier par l'Association des pilotes d'Air Canada qui a vu dans cette activité « un excellent exemple de l'identification d'un danger pour l'aviation et la mise en œuvre d'une méthode efficace pour atténuer le risque ».

Partenariat avec Searidge Technologies

L'Administration s'est engagée dans un partenariat stratégique avec une compagnie d'Ottawa, Searidge Technologies, en vue d'intégrer toutes les sources d'information, y compris les données de gestion de surface en temps réel, les données de contrôle de la circulation aérienne et les données privées de l'aéroport dans une interface utilisateur unique au Centre de coordination des opérations aéroportuaires (CCOA). Cette solution assurera à l'Administration une gestion plus efficace de la circulation au sol, un flux amélioré de trafic, une conscience de la situation rehaussée, réduira le besoin de communications, et donnera à Searidge l'occasion de démontrer les avantages d'une approche intégrée aux autres aéroports dans le monde

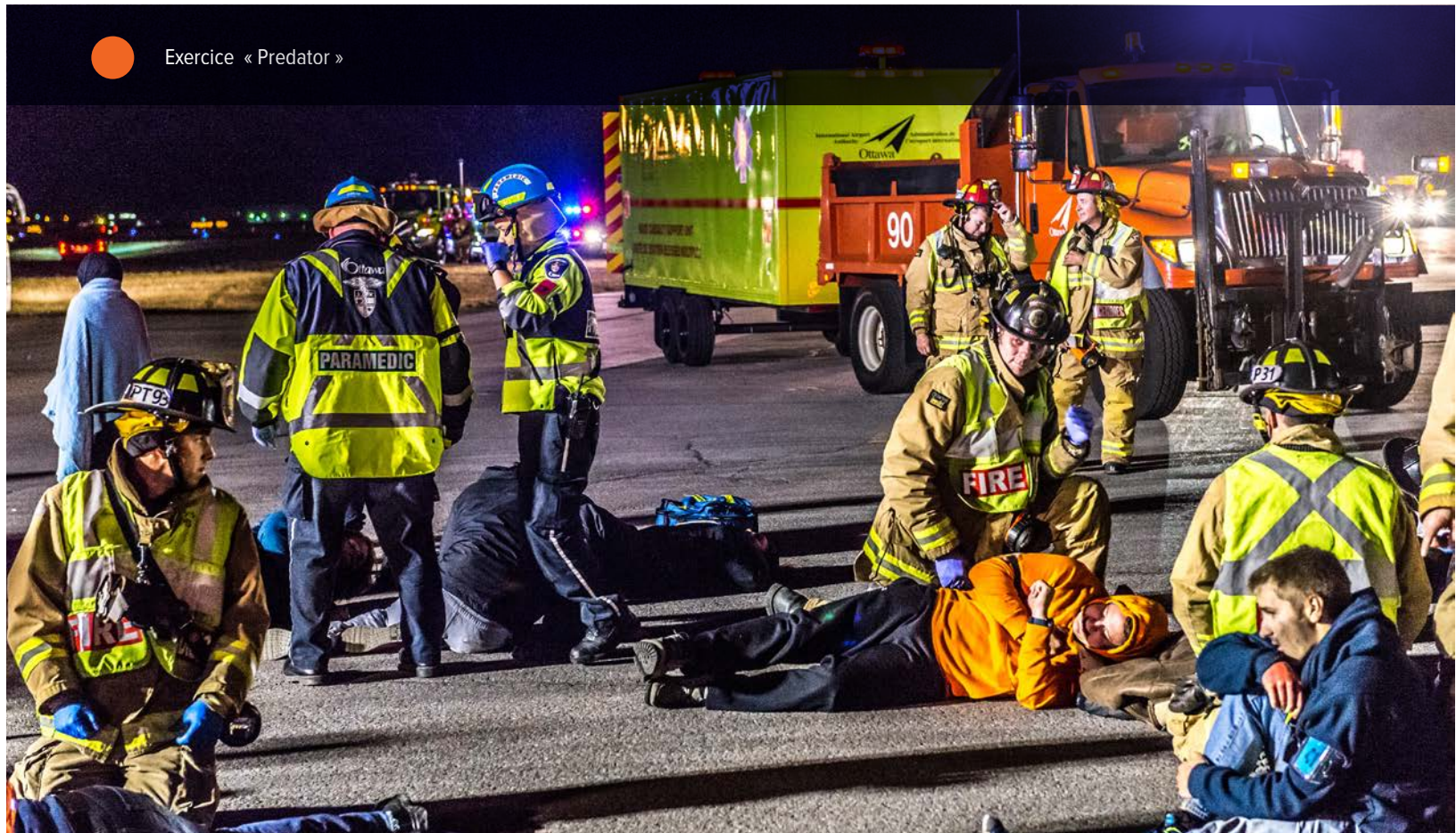
DES OPÉRATIONS SÛRES

Au cours de l'année 2015, plusieurs changements ont été apportés au volet sécurité. L'aéroport a entrepris de nouveaux programmes innovateurs qui font de nous un leader à ce chapitre, suscitent l'intérêt des autres aéroports et de l'organisme qui règlemente nos activités, Transports Canada, et partage volontiers ses connaissances avec les autres aéroports.

Programme de sûreté aéroportuaire

L'Administration poursuit la mise en œuvre des exigences du Programme de sûreté aéroportuaire de Transports Canada. Au nombre de celles-ci, soulignons l'ajout de points de contrôle des non-passagers - véhicules (CNP-V), la désignation des responsables de la sûreté aéroportuaire, des plans de gestion des urgences améliorés, des programmes de formation à la sécurité et des programmes d'identification des menaces, risques et vulnérabilités. Des progrès significatifs ont été réalisés sur tous ces projets durant l'année. L'Administration fait de la sécurité et de la sûreté de ses passagers sa priorité absolue non seulement en satisfaisant à toutes les exigences du Programme de sûreté aéroportuaire plus tôt que prévu, mais aussi en cherchant à se hisser au rang des leaders en matière de sécurité aéronautique en dépassant les normes, en maximisant son expertise, sa technologie et ses ressources, ainsi qu'en offrant des capacités rehaussés au chapitre de la sécurité uniques à son aéroport. Dans son rôle de leader dans le secteur, l'Administration est capable de s'adapter au contexte changeant de la menace et de réagir à des changements rapides.

Exercice « Predator »



Revue des cinq dernières années (en milliers de dollars)

	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	103 058 \$	105 845 \$	104 139 \$	112 271 \$	118 252 \$
Dépenses avant dépréciation	75 167	78 232	79 866	83 074	90 422
Revenus avant dépréciation	27 891	27 613	24 273	29 197	27 830
Immobilisations	27 079	24 403	30 390	54 752	31 206
Revenus des FAA	37 732	39 379	38 370	43 629	45 434

Exercice « Predator »

Le 27 octobre, l'Administration a tenu un important exercice de sécurité pour mettre à l'épreuve son plan d'intervention en cas d'urgences à partir du scénario suivant : l'écrasement d'un aéronef sur le terrain d'aviation faisant de multiples morts et blessés après avoir été heurté par un véhicule aérien sans pilote (UAV ou drone) alors qu'il était en descente finale.

Le personnel de l'Administration a travaillé avec les intervenants du Service de police d'Ottawa, du Service paramédic d'Ottawa et du Service des incendies d'Ottawa, d'Air Canada, les étudiants du Collège Algonquin, de MedVent et de La Cité, et orchestré le travail des 220 personnes qui ont fait de cet exercice un succès. L'exercice a permis à chaque organisme de mettre à l'essai différentes facettes de leurs procédures opérationnelles normalisées (PON) et leur mode d'application dans le cadre d'une intervention à grande échelle dans un aéroport. Cet exercice a également permis d'évaluer des domaines comme la sécurité du public, la coordination entre les intervenants, les soins aux passagers, les opérations sur le terrain d'aviation et les soins et services médicaux. Transports Canada oblige les principaux aéroports du Canada à tenir un exercice de sécurité fondé sur les opérations tous les deux ans pour mettre à l'épreuve et valider leurs plans d'intervention.

Programme de formation en gestion des urgences à l'aéroport

Pour poursuivre sur les thèmes du leadership et de l'innovation dans la planification de la sécurité, l'équipe de la sûreté et de la gestion des urgences de l'Administration a élaboré un programme de formation en gestion des urgences afin de mettre en place un système normalisé propre à l'aéroport à l'intention des employés en sûreté et gestion des urgences responsables des interventions et de la reprise des activités en cas d'incidents/d'urgences. Ce programme est également conçu pour assurer un soutien aux parties prenantes de l'aéroport (p.ex. locataires et lignes aériennes), les secteurs aviation du gouvernement et aux premiers intervenants qui peuvent être appelés à soutenir les opérations de sécurité/d'urgence à YOW. Le programme englobe le cours de base sur la Gestion des urgences à l'aéroport (ABEM), le cours sur le Système de gestion des incidents à l'aéroport (AIMS), le cours sur l'Analyse de comportements, les ateliers canins, et les tests de l'Équipe rouge, des exercices de simulation et d'alerte en temps réel. Le cours et la formation ont aidé l'aéroport à atteindre son objectif en le dotant d'un cadre cohérent impliquant diverses parties prenantes pour réagir à des menaces/risques potentiels qui pourraient nuire à la bonne marche des opérations aéroportuaires.

RENDEMENT FINANCIER

Faire en sorte que l'exploitation de l'aéroport soit financièrement viable et responsable fait également partie des priorités de l'Administration, c'est pourquoi nous prenons une approche très prudente par rapport à nos dépenses et à la fixation des redevances.

Survol de l'exercice financier

L'Administration est demeurée en excellente position financière tout au long de 2015. Les vecteurs de croissance ont continué de varier durant l'année alors que les revenus ont enregistré des records. En dépit d'une faible croissance de 0,9 % du nombre de passagers en 2015, notre volume de sièges a diminué de 0,5 % en regard de 2014. Le nombre de sièges sur les vols domestiques a augmenté de 0,3 %, tandis que celui des vols

Destinations directes

Mouvement d'aéronefs

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

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

Origine et Destination

93,0 % du trafic (estimé)

transfrontaliers et internationaux a connu une baisse, notamment en raison de facteurs comme les taux supérieurs d'annulation des vols en provenance des autres aéroports nord-américains dus aux conditions hivernales pires qu'à la normale durant le premier trimestre de 2015, et le commencement tardif de la saison hivernale des vols nolisés à la fin de 2015. De plus, les volumes ont été affectés par la tendance mondiale constatée parmi les transporteurs de réduire leurs vols et de privilégier des facteurs de charge plus élevés (taux d'occupation de sièges), tendance confirmée par la rationalisation de multiples départs vers la même destination, et l'impact de la consolidation des transporteurs basés aux États-Unis qui s'est soldée par l'annulation des vols vers Charlotte, en Caroline du Nord, à l'issue de la fusion entre American Airlines et US Airways. Les recettes totales en 2015 ont été de 118,3 millions \$, en hausse de 5,3 % par rapport à celles de 2014, qui s'étaient chiffrées à 112,3 millions \$. La modeste croissance du volume de passagers et l'incidence résiduelle d'un exercice sur l'autre de la hausse des FAA apportée en mars 2014 de 20 \$ à 23 \$ explique la croissance des revenus provenant des FAA. De plus, les augmentations des revenus aéronautiques provenant principalement des hausses de redevances au début de 2015, les incidences positives de l'accroissement du volume de passagers, et les activités d'optimisation des revenus provenant de sources non aéronautiques, y compris le transport terrestre, la location de véhicules et d'autres concessions sont à l'origine de ces résultats supérieurs.

Le 9 juin 2015, l'Administration a également procédé à l'émission d'obligations de Série E pour un montant de 300,0 millions \$ dans le but de se prévaloir des faibles taux d'intérêts et de bénéficier de conditions favorable dans sa stratégie de financement à long terme. Le produit net de cette émission a servi à préfinancer le remboursement en 2017 des obligations de Série D en déposant 200,0 millions \$ dans un fonds distinct, à refinancer les dettes bancaires contractées par l'Administration relativement à ses programmes de dépenses en immobilisations, et servira aux futurs frais généraux et dépenses en immobilisations de l'Administration. L'Administration a terminé l'exercice 2015 avec un résultat avant amortissement de 27,8 millions \$ comparativement à 29,2 millions \$ au 31 décembre 2014. L'Administration avait anticipé cette baisse des résultats due à l'incidence différentielle de la charge des intérêts sur les obligations de série E. Ces gains seront réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport.

Conformité à la Norme PCI DSS

Tous les ans, des milliers de transactions sont effectuées par carte de crédit à l'aéroport et l'Administration doit s'assurer de l'intégrité et de la transparence de chacune d'entre elles afin d'optimiser ses revenus et de veiller sur la sécurité et la sûreté de ces données. Compte tenu de l'importance d'offrir un environnement sûr et sécuritaire pour ces transactions, il y a quelques années l'Administration s'est engagée dans un processus pour satisfaire aux exigences de la Norme de sécurité des données du secteur des cartes de paiement (Norme PCI DSS). En 2015, l'Administration a fait l'objet d'un audit des processus de conformité PCI DSS en tant que commerçant et s'est vu assigner une faible cote de risque très positive. Cette cote confirme l'Administration dans l'application de politiques très strictes pour

s'assurer que l'ensemble de personnes, processus et technologies reliés à l'acceptation, à l'entreposage, au traitement et à la transmission des données sur les cartes de crédit satisfont aux exigences de la norme PCI DSS.

POUR SUIVRE NOTRE QUÊTE D'EXCELLENCE

L'engagement de l'Administration à l'égard de l'excellence prend plusieurs formes. Nous assurons un suivi, apportons des corrections, mesurons nos activités et procédons à des contrôles pour nous assurer d'offrir à nos clients la meilleure expérience possible à chacune de leur visite. Cet engagement à l'égard de l'excellence s'étend à tout le campus, et est manifeste dans les domaines dont l'Administration est directement responsable, ainsi que dans ceux où nous ne le sommes pas. En 2015, cette quête d'excellence s'est poursuivie dans plusieurs facettes de nos activités, notamment les suivantes :

Programme de Qualité des services aéroportuaires (ASQ) – Médaille d'argent

L'Administration est fière de s'être classée en deuxième position en Amérique du Nord dans le cadre du programme ASQ et d'être de retour sur le podium. Nous sommes également très satisfaits d'avoir obtenu une note supérieure à celle enregistrée en 2014 pour la satisfaction globale des voyageurs dans les domaines suivants :

- Temps d'attente pour la vérification des passeports/pièces d'identité/ contrôles de sécurité;
- Offre de boutiques et rapport qualité-prix;
- Service Internet/Wi-Fi;
- Courtoisie/serviabilité du personnel.

Ces résultats sont le fruit de la volonté d'offrir une expérience client de qualité présente dans tout le campus, et nous sommes reconnaissants à nos partenaires de se surpasser pour plaire à nos passagers. Nous sommes également très reconnaissants envers nos chers clients qui ont pris le temps de participer au sondage et de témoigner de leur satisfaction envers l'aéroport.

L'un des meilleurs employeurs de la région de la capitale nationale – Pour la troisième année consécutive!



L'excellence d'un organisme dépend de son équipe, et l'Administration a le privilège de pouvoir compter sur un effectif talentueux et engagé qui démontre quotidiennement sa volonté d'exceller dans les moindres volets des activités aéroportuaires. Ce niveau de dévouement rend la sélection de l'Administration parmi les meilleurs employeurs de la

région de la capitale nationale pour la troisième année d'affilée une source fierté encore plus grande pour chacun des membres de la famille de l'Administration.

Le concours des meilleurs employeurs de la région de la capitale nationale est organisé par les éditeurs du concours Canada's Top 100 Employers. Cette désignation spéciale reconnaît les employeurs qui, dans la région

Ottawa International @FlyYOW - Apr 24
Name our Canine Unit's new dog and win a prize. Details on our Facebook page at ow.ly/M5jnV #NameOurDog



d'Ottawa-Gatineau, se distinguent en offrant des conditions de travail exceptionnelles à leurs employés.

Prix d'excellence de l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) / Motorola en protection civile

Le Prix d'excellence ACCP / Motorola en protection civile a été créé pour reconnaître le niveau d'excellence qui résulte du travail combiné des services de police, des services d'incendie et des services médicaux d'urgence en vue de préparer leurs organismes à intervenir en cas de catastrophe naturelle ou d'origine humaine.

L'Administration a remporté ce prix pour l'exercice « Silver », un scénario « grandeur nature » de tireur actif à l'intérieur de l'aéroport, dont nous vous avons parlé en 2014. 266 personnes, des employés de l'Administration de l'aéroport, du Service de police d'Ottawa, du Service paramédic d'Ottawa, du Service des incendies d'Ottawa, d'Air Canada, ainsi que des figurants et divers observateurs y ont participé. L'Aéroport d'Ottawa est l'un des premiers aéroports dans le monde à avoir élaboré et mis en œuvre un exercice/programme de tireur actif. Après l'exercice, l'Administration a produit une vidéo de formation sur les situations de tireur actif qu'elle a mise à la disposition des aéroports et des autorités policières qui ont été nombreux à en faire la demande partout en Amérique du Nord.

Nous sommes très fiers d'avoir reçu le Prix d'excellence ACCP/Motorola pour le caractère innovateur, la complexité et le succès de l'exercice « Silver ».

Mobilisation sur les réseaux sociaux

Après avoir fait l'acquisition d'une nouvelle recrue à quatre pattes pour le programme canin de l'Administration, l'équipe des Communications a collaboré avec l'Escouade canine pour l'aider à trouver un nom pour le nouveau chiot. Des photos du chiot ont été affichées sur Twitter et Facebook accompagnées d'un appel invitant les gens à trouver « Un nom pour notre nouvelle recrue canine! ». Dans le temps de le dire, nous avons été inondés de suggestions par l'entremise des médias sociaux et du courrier électronique. Notre page Facebook a enregistré plus de 61 000 visiteurs en partie grâce au Ottawa Citizen qui avait publié un article et fait la promotion de la campagne dans le quotidien. En tout, 1 300 propositions ont été reçues et une petite équipe

représentant les deux services a fait la présélection. À la fin, c'est à l'unanimité que le nom « Jet » a été retenu pour le chiot.

Succès sur les médias sociaux

Le Conseil international des aéroports-Amérique du Nord (ACI-NA) a tenu sa cérémonie de remise des prix d'excellence en marketing, communications et service à la clientèle 2015 à sa conférence annuelle à Nashville, au Tennessee. Nous avons soumis notre concours « Un nom pour notre nouvelle recrue canine! » et avons remporté le 1^{er} prix dans la catégorie des campagnes sur les médias sociaux. Ce concours visait à mieux faire connaître notre Escouade canine et compte tenu du nombre de personnes qui a participé au concours, de la couverture reçue dans les médias locaux et de l'obtention de ce prix, nous pouvons dire : « Mission accomplie! ».

Bénévoles de l'Infoguide

L'excellence en matière de service à la clientèle est un effort collectif à notre aéroport et notre corps de quelque 80 bénévoles de l'Infoguide fait partie intégrante de l'équipe. Nos bénévoles répondent annuellement à des milliers d'appels, aident à retracer des bagages égarés, aident les voyageurs à retrouver leurs proches et les passagers en attente d'un vol à se trouver une chambre d'hôtel, chaque fois avec le sourire et une attitude bienveillante. En 2015, les bénévoles ont consacré 7 500 heures de travail à l'aéroport et ont représenté la région d'Ottawa-Gatineau avec fierté. Tout le campus leur est reconnaissant de leurs efforts.

L'Infoguide franchit une étape-jalon

Une bénévole de l'Infoguide, en particulier, a franchi une étape-jalon dans son travail à l'aéroport. Gladys Pfeffer est devenue la première bénévole à cumuler 25 années de service. Gladys a fait ses débuts comme bénévole dans l'ancienne aérogare à l'époque où le programme de l'Infoguide relevait de l'organisme Traveller's Aid. Aussi loin qu'on s'en souvienne, tous les vendredis après-midi Gladys est présente dans le kiosque d'information aux arrivées. Merci Gladys!

De gauche à droite : Krista Kealey, Vice-présidente des Communications et affaires publiques, Gladys Pfeffer, Bénévole Infoguide et Lynn Lauriault, Coordinatrice des bénévoles



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

« Les destinations des avions de ligne ne sont pas le fruit du hasard », a-t-on pu lire récemment dans un article du *Ottawa Business Journal*. Avant de prendre la décision de desservir un marché, une ligne aérienne doit être convaincue de sa rentabilité. Le développement des services aériens s'inscrit parmi les priorités stratégiques continues de l'Administration, comme il en va des efforts que nous déployons avec nos partenaires de l'industrie du tourisme et des congrès pour stimuler la demande dans notre région.

Activités de développement des services aériens

Les vols vers les destinations soleil demeurent l'un de nos plus forts secteurs de croissance dans notre marché. Air Canada a ajouté un vol hebdomadaire estival à destination d'Orlando, en Floride, ainsi qu'un vol sans escale vers Cayo Coco et Holguín, à Cuba, pour la saison hivernale 2015-2016. Le transporteur a également annoncé l'inauguration d'un vol direct pour Samana, en République dominicaine, en janvier 2016.

WestJet a transformé sa desserte quotidienne estivale de Halifax en un service annuel, y a ajouté des vols quotidiens pour la saison estivale, et offre désormais une liaison quotidienne à destination de Moncton.

Notre offre de destinations soleil a compris également un vol hebdomadaire estival de Sunwing vers Varadero, à Cuba, et le service d'Air Transat vers Orlando pour la saison hivernale.

La fusion entre American Airlines et US Airways a entraîné la suppression du vol quotidien vers Charlotte, en Caroline du Nord. Le service hebdomadaire estival d'Air Transat vers Londres-Gatwick, et le service hivernal d'Air Canada vers Providenciales, sur les îles Turques et Caïques ont également été supprimés en 2015.

Quelles liaisons directes souhaiteriez-vous?

L'Administration veut s'assurer que ses analyses de rentabilité des services aériens reflètent les besoins de sa clientèle. Bien que nous ne puissions pas garantir qu'une route demandée se matérialisera, il est important pour nous d'être en mesure de fournir des renseignements et des statistiques exacts aux lignes aériennes afin qu'elles puissent prendre des décisions éclairées dans le déploiement de leurs aéronefs. Pour recueillir ces renseignements, nous avons mené un sondage en partenariat avec InterVISTAS Consulting afin d'en apprendre plus long sur les besoins et les habitudes de voyage des gens d'affaires de la région. Ce sondage a été annoncé dans des articles diffusés dans les médias à la fin de 2015 et aura lieu officiellement dans le courant du 1^{er} trimestre 2016.

INITIATIVES STRATÉGIQUES

Le Plan stratégique de l'Administration a été élaboré de concert par le Conseil d'administration et l'équipe de la haute direction, et repose sur cinq orientations stratégiques clés. Voici quelles seront les initiatives greffées à chacune de ces orientations durant la période 2016-2020 :

1. Croître stratégiquement

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

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

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

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

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

4. Poursuivre notre quête d'excellence

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

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

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

Résultats réels de 2015 c. Plan d'affaires

(en millions de dollars)

	Réels	Prévus	Écart	
Recettes	118,3 \$	117,3 \$	1,0 \$	Augmentation des redevances d'atterrissage et d'aérogare, de l'incidence de la mise à jour de l'entente de service de taxi et de l'ajout de nouvelles concessions de restauration
Dépenses	116,4	113,8	2,6	Hausse de la dotation aux amortissements en raison du remplacement du système de traitement des bagages et des passerelles d'embarquement. Hausse des charges d'intérêt due au financement de la nouvelle émission d'obligations de Série E
Immobilisations	31,2	34,2	-3,0	Achèvement de divers projets, y compris des derniers éléments du système de traitement des bagages reportés en 2016

Projections financières 2016 - 2020

(en millions de dollars)

	2016	2017	2018	2019	2020
Recettes	125,1 \$	126,7 \$	130,7 \$	135,3 \$	140,2 \$
Dépenses	130,5	129,5	129,2	132,0	135,6
Immobilisations	32,0	65,0	65,2	45,7	37,0

Régie d'entreprise, responsabilité et transparence

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

Le Conseil d'administration

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

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

- il comprend des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation de 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 2015, 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 révisés

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

Organes de sélection	Nombre d'administrateur(s) nommés au Conseil
Ministre des Transports (gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Investir Ottawa	1
Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (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 qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. Collectivement, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion des affaires, et en gestion auprès d'un transporteur aérien. De plus, les Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les organes de sélection qui proposent des candidats pour siéger au Conseil aient les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2015.

	Nom et poste au sein de l'Administration	Profession	Organe de sélection et année de nomination
	Susan St. Amand Présidente du Conseil d'administration	Présidente, Sirius Financial Services	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	Craig Bater ^{(2) (4)}	Associé, Augustine, Bater, Binks LLP	Ottawa Chamber of Commerce 2012

	Nom et poste au sein de l'Administration	Profession	Organe de sélection et année de nomination
	Thom Bennett ⁽³⁾	Président, Bennett Insurance Agency Limited	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	John Boyd ⁽¹⁾	Conseiller financier, Client First Group	Province de l'Ontario 2010
	Chris Carruthers ^{(2) (3)} Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Expert-conseil en soins de santé et administrateur de sociétés	Hors cadre 2010
	Code Cubitt ⁽⁴⁾	Directeur général, Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	Scott Eaton ⁽¹⁾	Avocat en droit des affaires	Hors cadre 2013
	Barbara Farber ^{(2) (4)}	Présidente, Leikin Group Inc.	Ville d'Ottawa 2010 Hors cadre 2007
	Gilles Lalonde ^{(1) (2)}	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Brendan McGuinty ⁽²⁾ Président, Comité de régie d'entreprise	Président Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa 2011
	Carole Presseault ⁽³⁾	Principale experte-conseil, Presseault Stratégies+	Chambre de commerce de Gatineau 2014
	Jacques Sauvé ⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Ingénieur-conseil	Hors cadre 2012
	Janice Traversy ^{(1) (4)} Présidente, Comité de vérification	Dirigeante retraitée du secteur du transport aérien CPA, CMA	Hors cadre 2013
	Poste vacant		Tourisme Ottawa

⁽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 2015

Honoraires annuels	Président	45 000 \$
	Présidents des comités	20 000 \$
	Autres administrateurs	12 000 \$
Honoraires par réunion	550 \$ par réunion	
	200 \$ par conférence téléphonique	

Présence aux réunions des Comités et du Conseil d'administration

Membre du Conseil d'administration	Présence aux réunions du Conseil d'administration	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Craig Bater	10 sur 10	8 sur 8
Thom Bennett	8 sur 10	4 sur 4
John Boyd	9 sur 10	6 sur 6
Chris Carruthers	10 sur 10	6 sur 6
Code Cubitt (note 1)	7 sur 8	2 sur 2
Scott Eaton	10 sur 10	6 sur 6
Barbara Farber	10 sur 10	6 sur 6
Pat Kelly (note 2)	2 sur 2	1 sur 2
Gilles Lalonde	8 sur 10	12 sur 13
Brendan McGuinty	10 sur 10	4 sur 4
Carole Presseault	9 sur 10	4 sur 4
Jacques Sauvé	10 sur 10	4 sur 4
Susan St. Amand	10 sur 10	14 sur 14
Janice Traversy	10 sur 10	10 sur 10

Note 1 – membre du Conseil depuis le 29 avril 2015

Note 2 – fin de son mandat le 29 avril 2015

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

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement;

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

Comité de vérification

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

Comité des ressources humaines et de la rémunération

- revoir les plans de relève pour la haute direction;
- revoir la compétitivité et l'adéquation des politiques de l'Administration en ce qui a trait à la rémunération de ses dirigeants, y compris le

- système de primes, les régimes de pension et d'avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- recommander au Conseil d'administration un régime de rémunération pour les employés exclus ainsi que les changements à apporter aux conventions collectives des employés syndiqués;
- revoir les résultats du sondage triennal sur la satisfaction des employés.

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

Responsabilité

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

Le mandat de l'Administration est le suivant :

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

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

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

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

L'Administration doit également se prêter à un examen de son rendement au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen de rendement a eu lieu la dernière fois en avril 2012.

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 110 900 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC au 31 décembre 2014) 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 110 900 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2015 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Office de la sécurité des installations électriques	148 390 \$ Services d'inspection électrique – Entente de 5 ans	Voir la remarque B ci-dessous
Bell Mobilité – Division Radio	175 014 \$ Mise à niveau et soutien du système radio – Services de soutien et d'entretien annuels	Voir la remarque B ci-dessous
Ville d'Ottawa	190 947 \$ Étude sur le TLR conjointement avec la Ville d'Ottawa	Voir la remarque B ci-dessous
Beumer Group	286 928 \$ Soutien et entretien annuel sur les lieux du système de traitement des bagages	Voir la remarque D ci-dessous
Precise ParkLink	117 659 \$ Mise à niveau du logiciel du système de stationnement pour inclure une fonction de lecture des cartes à puce/NIP et cartes de débit	Voir la remarque D ci-dessous

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
ThyssenKrupp Airport Systems Inc.	1 206 985 \$ Fourniture et installation de la passerelle d'embarquement et des accessoires de la Porte 3	Voir la remarque A ci-dessous
Tallman Truck Centre	135 530 \$ Achat d'un véhicule châssis-cabine International 7500	Voir la remarque C ci-dessous
Mac-Tech Systems Inc.	379 100 \$ Fourniture d'une barrière anti-retour pour la sortie de la salle d'attente des vols domestiques	Voir la remarque B ci-dessous
Team Eagle Ltd.	110 000 \$ Équipement remis à neuf – camion de dégivrage	Voir la remarque B ci-dessous
Brock Solutions	188 560 \$ Services de conception rattachés au projet de modernisation des comptoirs d'enregistrement	Voir la remarque A ci-dessous
Produits Énergétiques GAL	287 000 \$ Génératrices de secours – Services de soutien et d'entretien pour 5 ans	Voir la remarque D ci-dessous
Precise ParkLink	121 961 \$ Système de stationnement – Services de soutien et d'entretien annuels	Voir la remarque D ci-dessous
ARINC	230 052 \$ Systèmes partagés – services de soutien et d'entretien pour 2 ans	Voir la remarque D ci-dessous
Johnson Controls	428 090 \$ Systèmes de contrôle automatique de bâtiments – services de soutien et d'entretien pour 3 ans	Voir la remarque D 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.
- C – Fournisseur unique – concessionnaire canadien exclusif pour cet équipement, qui assure le maintien d'une norme dans le parc d'équipement et une efficacité opérationnelle.
- D – Fournisseur unique de service et d'entretien du matériel acquis au terme d'un appel d'offres public.

Grilles salariales des membres de la haute direction

En 2015, l'échelle du salaire annuel de base du président de l'Administration allait de 250 000 \$ à 300 000 \$, et celle de chacun des vice-présidents, de 135 000 \$ à 216 000 \$.

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 des primes de rendement raisonnables en fonction de l'atteinte des cibles et objectifs connexes au Plan stratégique de l'Administration.

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 frais de stationnement, les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau stable les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il lui a fallu les rajuster à quelques occasions. 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 de prorogation de l'Administration 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 quinquennal du rendement de l'Administration.

- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613 248-2023;
- appeler des services en particulier de l'Administration de l'aéroport ou leur écrire, à l'adresse suivante :
Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway,
Ottawa, ON Canada K1V 9B4;
- transmettre par télécopie ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613 248-2068;
- twitter.com/flyyow;
- facebook.com/flyyow.

Pour communiquer avec l'Administration

Il y a plusieurs façons de communiquer avec l'Administration pour lui faire part de commentaires :

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à www.yow.ca;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux comptoirs d'information de l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613 248-2125 ou le 613 248-2141;

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

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



Le Conseil d'administration

Debout, de gauche à droite : Carole Presseault, John Boyd, Mark Laroche (Président et chef de la direction), Brendan McGuinty, Gilles Lalonde, Code Cubitt, Chris Carruthers. Assis, de gauche à droite : Janice Traversy, Thom Bennett, Craig Bater, Susan St. Amand, Jacques Sauvé, Barbara Farber. Absent : Scott Eaton

Rapport de gestion de 2015

Le présent rapport de gestion présente les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (« l'Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. Il doit être lu conjointement avec les états financiers audités et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière prévue de l'Administration. Ces énoncés sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et ceux envisagés dans les énoncés prospectifs.

Rendement global

Le résultat avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 s'est établi à 27,8 millions de dollars, comparativement à 29,2 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. L'augmentation des charges d'intérêts liée à l'émission, le 9 juin 2015, de 300 millions de dollars de nouvelles obligations-recettes décroissantes portant intérêt à 3,933 % (« série E ») a été le facteur ayant le plus d'incidence sur le résultat avant la dotation aux amortissements de l'exercice.

L'Administration a comptabilisé une dotation aux amortissements de 25,9 millions de dollars en 2015, comparativement à 22,5 millions de dollars en 2014, ce qui reflète l'amortissement de l'aérogare et des installations connexes sur leur durée d'utilité estimée. Après déduction de la dotation aux amortissements, l'Administration a dégagé un résultat net de 1,9 million de dollars en 2015, comparativement à 6,7 millions de dollars en 2014.

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 2015.

(en millions de dollars)	2015	2014	2013
Produits	118,2 \$	112,3 \$	104,1 \$
Charges avant la dotation aux amortissements	90,4	83,1	79,8
Résultat avant la dotation aux amortissements	27,8	29,2	24,3
Dotation aux amortissements	25,9	22,5	23,0
Résultat net	1,9 \$	6,7 \$	1,3
Total de l'actif	711,7 \$	461,9 \$	425,3 \$
Dette à long terme, montant brut	634,4 \$	337,5 \$	340,3 \$

Résultats d'exploitation

Activités d'exploitation

En 2015, le nombre de passagers de l'aéroport d'Ottawa a augmenté de 0,9 % par rapport à 2014 et de 1,7 % par rapport à 2013. Alors que la croissance de l'économie canadienne a diminué au premier semestre de 2015, la croissance au deuxième semestre a été plus encourageante autant au troisième qu'au quatrième trimestre. Cependant, la croissance au quatrième trimestre a été inférieure aux prévisions en raison de la baisse des prix de l'énergie et de la dépréciation du dollar canadien accentuées par la tiédeur des tendances économiques et des tendances des marchés mondiaux au début du nouvel exercice. L'Administration surveille de près les tendances du trafic passagers dans tous les secteurs, et analyse notamment l'incidence des nouvelles initiatives du gouvernement fédéral en matière de budget et de dépenses auxquelles s'ajoutent d'autres mesures budgétaires et monétaires visant à améliorer la conjoncture, afin d'augmenter le trafic passagers en 2016 et par la suite.

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

	2015	2014	2013	Variation en % – 2015 par rapport à	
				2014	2013
Vols domestiques	3 488 629	3 434 209	3 363 685	1,6 %	3,7 %
Vols transfrontaliers	735 755	741 285	772 678	(0,7)%	(4,8) %
Vols internationaux	431 976	440 954	442 228	(2,0)%	(2,3) %
Total	4 656 360	4 616 448	4 578 591	0,9 %	1,7 %

Le nombre de passagers entre Ottawa et les autres villes canadiennes a augmenté de 0,3 % au premier trimestre de 2015, puis de 2,0 % pour chacun des trois derniers trimestres de l'exercice. Même si la croissance des vols domestiques a été de 1,6 % en 2015 par rapport à 2014, les résultats des transporteurs domestiques étaient mitigés. En 2015, Air Canada a déclaré une croissance de 5,3 % par rapport à 2014, car un plus grand nombre de passagers en transit vers les États-Unis sont passés par sa plaque tournante de Toronto et, dans une moindre mesure, celle de Montréal, donnant lieu à une baisse des vols exploités par Air Canada vers les États-Unis transitant par l'aéroport d'Ottawa. Les résultats de Westjet ont été conformes à ceux de 2014 et ont subi les conséquences défavorables de la baisse du trafic entre l'Alberta et les provinces maritimes. En 2015, les activités de Porter ont connu une baisse de 3,8 % par rapport à 2014, en raison de l'exploitation à sa capacité maximale du Billy Bishop Airport, qui a fait en sorte que Porter a délaissé l'aéroport d'Ottawa, dont les taux de fréquentation sont les plus élevés, sur ses nouveaux itinéraires.

Le nombre de passagers transfrontaliers a diminué de 0,7 % par rapport à 2014. Le trafic passagers aux États-Unis a subi les conséquences du regroupement de transporteurs américains, comme en témoignent la baisse des départs multiples et la hausse des vols plus pleins vers la même destination. En outre, l'annulation du vol de Charlotte, en Caroline du Nord,

devenu redondant par suite de la fusion d'American Airlines et de US Airways, a également eu une incidence sur le trafic passagers aux États-Unis.

Le nombre de passagers internationaux a diminué de 2,0 % en 2015. L'annulation par Air Canada des vols hivernaux entre Ottawa et Francfort a été compensée en partie par la hausse des vols nolisés desservant les destinations soleil autres que les États-Unis. Malgré la hausse du nombre de passagers au deuxième et au troisième trimestres de 2015, le lancement tardif de la saison des vols nolisés hivernaux par rapport aux exercices précédents a eu une incidence défavorable sur le nombre de passagers au quatrième trimestre.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers pour chaque trimestre de 2015 par rapport aux trimestres correspondants de 2014.

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
T1	Hausse de 0,3 %	Hausse de 10,4 %	Baisse de 5,5 %
T2	Hausse de 2,1 %	Hausse de 1,9 %	Hausse de 3,2 %
T3	Hausse de 1,8 %	Baisse de 6,9 %	Hausse de 3,1 %
T4	Hausse de 1,9 %	Baisse de 9,9 %	Baisse de 3,2 %
Total	Hausse de 1,6 %	Baisse de 0,7 %	Baisse de 2,0 %

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

	2015	2014	Variation en %
T1	1 182 767	1 169 679	1,1 %
T2	1 167 124	1 142 470	2,2 %
T3	1 176 548	1 169 072	0,6 %
T4	1 129 921	1 135 227	(0,5) %
Total	4 656 360	4 616 448	0,9 %

La taille (selon le poids maximal au décollage) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les frais aéronautiques imposés aux compagnies aériennes. En 2015, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 0,5 % par rapport à 2014 : une croissance de 0,3 % du nombre de sièges à l'atterrissage des vols domestiques a été contrebalancée par des baisses respectives de 4,6 % et de 0,9 % du nombre de sièges à l'atterrissage des vols transfrontaliers et internationaux. Parmi les facteurs ayant contribué à cette baisse, on compte le nombre plus élevé d'annulations au premier trimestre de 2015 des vols provenant d'autres aéroports nord-américains attribuables à des conditions météorologiques hivernales plus difficiles que les normales saisonnières et au lancement tardif de la saison des vols nolisés hivernaux vers fin 2015. En outre, le nombre de passagers a été touché par la tendance mondiale des compagnies aériennes à baisser le nombre de vols en faveur de vols présentant des coefficients d'occupation des sièges plus élevés, comme en témoigne la rationalisation des départs multiples vers une même destination et l'incidence du regroupement des transporteurs aériens américains, donnant notamment lieu à l'annulation du vol de Charlotte, en Caroline du Nord, par suite de la fusion d'American Airlines et de US Airways. De plus, la croissance du nombre de sièges à l'atterrissage des vols

domestiques a subi les contrecoups des aéronefs de plus petite taille, mais plus lourdement chargés, utilisés pour desservir des itinéraires existants.

Produits

Le total des produits a augmenté de 5,3 % pour atteindre 118,2 millions de dollars en 2015, contre 112,3 millions de dollars en 2014.

Produits par catégorie

(en milliers de dollars)	2015	2014	Variation	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	45 434	43 629	1 805	4,1 %
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	25 248	24 638	610	2,5 %
Redevances d'atterrissage	12 448	12 134	314	2,6 %
Concessions	10 923	9 982	941	9,4 %
Stationnement	13 746	13 454	292	2,2 %
Location de terrains et de locaux	6 237	5 817	420	7,2 %
Autres produits	4 216	2 617	1 599	61,1 %
	118 252	112 271	5 981	5,3 %

Les frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA ») de 45,4 millions de dollars en 2015 représentent une augmentation de 4,1 % par rapport à ceux de 2014, qui s'établissaient à 43,6 millions de dollars. Cette augmentation de 1,8 million de dollars est attribuable à l'effet résiduel de l'augmentation des tarifs entre 2014 et 2015, entrée en vigueur le 1er mars 2014, qui sont passés de 20 \$ à 23 \$ par passager embarqué, et à des frais marginaux liés à l'accroissement de 0,9 % du nombre de passagers en 2015. Les passagers qui transitent par Ottawa ne sont pas assujettis aux frais d'amélioration aéroportuaire imposés par l'Administration. En 2015, le point de départ d'environ 93,0 % des passagers en partance était Ottawa, comparativement à 92,0 % en 2014. Selon un accord conclu avec les compagnies aériennes, les FAA sont inclus dans le prix du billet d'avion et sont versés à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais de recouvrement de 6,0 % des transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques totaux, qui comprennent les redevances générales d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les redevances d'atterrissage facturées aux transporteurs, se sont chiffrés à 37,7 millions de dollars en 2015, soit une hausse de 2,5 % par rapport aux 36,7 millions de dollars enregistrés en 2014. L'incidence de la hausse de 3,0 % des redevances d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare (entrée en vigueur le 1er février 2015) a été contrebalancée par l'incidence d'une diminution de 0,5 % du nombre de sièges durant l'année ainsi que par de légères variations de la combinaison des vols domestiques et des vols internationaux et transfrontaliers desservant Ottawa. Les taux des redevances générales d'aérogare pour les vols transfrontaliers et les vols internationaux sont plus élevés que les taux s'appliquant aux vols domestiques. Étant donné que la croissance du nombre de sièges n'a pas suivi le rythme de l'inflation et en raison de la hausse des frais transférés et

des frais réglementaires dont le taux de croissance est sensiblement supérieur à l'inflation et sur lequel l'Administration n'a aucun contrôle, celle-ci a décidé d'augmenter ses tarifs aéronautiques de 4,0 % à compter du 1^{er} février 2016. Malgré ces augmentations, les frais aéronautiques moyens exigés à Ottawa demeurent parmi les moins élevés au Canada.

En 2015, les produits tirés des concessions se sont établis à 10,9 millions de dollars, en hausse de 9,4 % par rapport à 2014. Cette hausse de 0,9 million de dollars découle d'ajustements favorables aux garanties minimales annuelles données aux termes des accords de concession, de l'optimisation de l'espace par l'ajout de nouveaux locataires à l'aérogare, de la renégociation du contrat de services de courtage avec les taxis et de l'incidence de la hausse du nombre de passagers pour toutes les concessions.

Les produits tirés des parcs de stationnement se sont accrus, passant de 13,4 millions de dollars en 2014 à 13,7 millions de dollars en 2015, soit une hausse de 0,3 million de dollars ou de 2,2 %. L'augmentation d'un exercice à l'autre découle du changement de la structure tarifaire du stationnement en vigueur le 1^{er} mars 2014, du changement de la répartition des passagers et de la disponibilité des options de stationnement. Le changement de la structure tarifaire visait à optimiser les modèles d'établissement des tarifs et les produits selon le profil des passagers et leurs besoins précis. Les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant de plus courtes périodes pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée, alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers des vols transfrontaliers et les passagers des vols internationaux stationnent à l'aéroport pendant de plus longues périodes.

Les produits tirés de la location de terrains et de locaux, soit 6,2 millions de dollars, ont augmenté de 7,2 % par rapport à 2014. La hausse est principalement attribuable au renouvellement de contrats de location favorable avec les locataires existants, aux ajustements liés à l'inflation apportés aux taux locatifs des terrains et des locaux à usage exclusif et à l'incidence d'un ajustement rétroactif favorable à la signature du renouvellement d'un contrat de location.

La hausse de 1,6 million de dollars des autres produits, qui se sont établis à 4,2 millions de dollars, est attribuable à un profit sur un contrat à terme sur obligations dans le cadre d'un placement d'obligations de série E. Avant la clôture du financement des obligations de série E, l'Administration a conclu un contrat à terme sur obligations en vue de se protéger contre les fluctuations des taux d'intérêt, qui a donné lieu à la comptabilisation d'un profit de 1,6 million de dollars. Le contrat à terme a été comptabilisé en totalité et l'Administration a choisi de ne pas appliquer la comptabilité de couverture.

Charges

Les charges avant la dotation aux amortissements sont passées de 83,1 millions de dollars en 2014 à 90,4 millions de dollars en 2015, en hausse de 7,3 millions de dollars. La dotation aux amortissements est quant à elle passée de 22,5 millions de dollars en 2014 à 25,9 millions de dollars en 2015. La dotation aux amortissements tient compte des investissements permanents dans les

immobilisations corporelles en 2015. Le total de la dotation aux amortissements a augmenté en raison d'autres projets d'investissement, notamment le système de traitement des bagages, le remplacement d'une passerelle d'embarquement et la remise à neuf du poste de dégivrage, qui ont été menés à terme et utilisés dans le cadre des activités de l'aéroport d'Ottawa en 2015; par conséquent, l'amortissement connexe a été pris en compte dans les résultats de 2015.

Charges par catégorie

(en milliers de dollars)	2015	2014	Variation	%
Intérêt	24 105 \$	19 708 \$	4 397 \$	22,3 %
Loyer foncier	8 737	8 317	420	5,0 %
Matériaux, fournitures et services	31 106	29 231	1 875	6,4 %
Salaires et avantages sociaux	21 500	20 885	615	2,9 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 974	4 933	41	0,8 %
	90 422 \$	83 074 \$	7 348 \$	8,8 %

Les charges d'intérêts comptabilisées à l'état du résultat net découlent des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes de dépenses d'investissement. La hausse de 4,4 millions de dollars des charges d'intérêts découle du montant net des charges d'intérêts sur les obligations de série E émises le 9 juin 2015. Les charges d'intérêts engagées au titre des obligations de série E ont été compensées par les produits d'intérêts gagnés sur les 200 millions de dollars placés dans un fonds distinct maintenu par le fiduciaire et qui serviront à rembourser les obligations de série D de l'Administration échéant en mai 2017.

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a augmenté de 5,0 % pour atteindre 8,7 millions de dollars en 2015; cette augmentation découle de la hausse des produits en 2015. L'Administration exploite l'aéroport aux termes d'un bail foncier signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer foncier annuel. Le montant présenté comme charge de loyer foncier est estimé à partir de cette formule. 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 loyer foncier 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 5,0 millions de dollars de ses produits annuels. Le loyer foncier payable est majoré sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent. Il est plafonné au taux de 12,0 % des produits annuels excédant 250,0 millions de dollars, comme suit :

Produits bruts	Loyer à payer	Loyer foncier cumulatif maximal
Sur la première tranche de 5 M\$ des produits	0 %	0 \$
Sur la tranche de 5 M\$ suivante	1 %	50 milliers de dollars
Sur la tranche de 15 M\$ suivante	5 %	800 milliers de dollars
Sur la tranche de 75 M\$ suivante	8 %	6 800 milliers de dollars
Sur la tranche de 150 M\$ suivante	10 %	21 800 milliers de dollars
Sur les produits excédant 250 M\$	12 %	

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

2016	9,3 millions de dollars
2017	9,7 millions de dollars
2018	10,2 millions de dollars
2019	10,7 millions de dollars
2020	11,3 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services est passé de 29,2 millions de dollars en 2014 à 31,1 millions de dollars en 2015, soit une augmentation de 1,9 million de dollars. La hausse de 6,4 % par rapport à 2014 découle surtout de la hausse des volumes et des taux de service faisant l'objet d'un contrat à l'égard des services des aérogares, notamment les réparations d'immeubles, les coûts des contrats d'entretien, les services publics et autres services externalisés et services professionnels. En particulier, les coûts d'exploitation additionnels liés au nouveau système de traitement des bagages ont totalisé plus de 1,0 million de dollars et rendaient compte de services professionnels en matière de surveillance, de soutien au système et d'entretien. De plus, le premier et le quatrième trimestres de 2015 ont connu un cocktail de conditions météorologiques exigeant une utilisation plus importante qu'en 2014 de matériaux et de produits chimiques en vue de l'entretien hivernal de l'aérodrome. En outre, les hausses continues des tarifs d'électricité par rapport à 2014 ont eu une incidence défavorable sur les charges d'un exercice à l'autre.

Le coût des salaires et des avantages sociaux est passé de 20,9 millions de dollars en 2014 à 21,5 millions de dollars en 2015, soit une hausse de 2,9 %. Cette hausse découle de l'augmentation des taux des services faisant l'objet d'un contrat et de l'incidence, d'un exercice à l'autre, de l'augmentation de l'effectif au milieu de 2014 du Centre de coordination des opérations aéroportuaires par suite du remplacement jugé plus rentable par l'Administration de services externalisés par des employés.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 0,8 % 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 5,0 millions de dollars versé pour 2015 tient compte de ce calcul. En 2015, le nombre de passagers en transit par l'aéroport d'Ottawa a augmenté de 0,9 % par rapport à 2014. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront de 0,9 % en 2016 par rapport à ceux de 2015 compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers enregistrée en 2015.

Résumé des résultats trimestriels

Les résultats trimestriels de l'Administration fluctuent en fonction du trafic de passagers, 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 à long terme, selon la saison. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels historiques ne peuvent être garants des tendances futures.

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

Trimestres clos en (en millions de dollars)	2014				2015			
	Mars	Juin	Sept.	Déc.	Mars	Juin	Sept.	Déc.
Produits	28,3 \$	27,4 \$	28,1 \$	28,5 \$	30,1 \$	28,7 \$	29,0 \$	30,4 \$
Charges	21,1	19,4	19,3	23,3	22,0	21,4	22,7	24,3
Résultat avant la dotation aux amortissements	7,2	8,0	8,8	5,2	8,1	7,3	6,3	6,1
Dotation aux amortissements	5,5	5,5	5,4	6,1	5,8	6,0	7,2	6,9
Résultat net	1,7 \$	2,5 \$	3,4 \$	(0,9) \$	2,3 \$	1,3 \$	(0,9) \$	(0,8) \$

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 2015, l'Administration a versé des paiements bruts en trésorerie de 37,5 millions de dollars liés à ses programmes de dépenses d'investissement et a comptabilisé un montant de 6,4 millions de dollars à recevoir de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (« l'ACSTA ») (dont une tranche de 4,6 millions de dollars a été reçue) au titre de la quote-part des coûts du nouveau système de traitement des bagages de l'aéroport assumée par l'ACSTA. Avant de déduire ce montant reçu de l'ACSTA, l'Administration a consacré plus de 12,0 millions de dollars en 2015 à un projet visant à moderniser le système de traitement des bagages et à en accroître la capacité afin de le rendre conforme à la nouvelle réglementation sur l'inspection des bagages. L'Administration a entrepris ce projet en 2012 et, même si plusieurs aspects ont été menés à terme en 2015, les travaux ne seront pas achevés avant le premier semestre de 2016. Le coût total de ce projet et des travaux s'y rattachant, déduction faite des coûts devant être assumés par l'ACSTA, devrait atteindre environ 37,0 millions de dollars. En outre, en 2015, l'Administration a remplacé quatre passerelles d'embarquement au coût de 6,0 millions de dollars, effectué des travaux liés à une voie de circulation et une aire de trafic dans la zone de dégivrage de l'aérodrome au coût de 3,6 millions de dollars et redessiné le système des bagages surdimensionnés dans la zone des vols transfrontaliers au coût de 1,7 million de dollars.

Obligations contractuelles

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

(en milliers de dollars)	Paiements pour les exercices se terminant les 31 décembre						Par la suite
	Total	2016	2017	2018	2019	2020	
Dettes à long terme (note 1)	634 429 \$	3 272 \$	203 695 \$	4 152 \$	4 643 \$	8 753 \$	409 914 \$
Engagements liés à l'exploitation	10 744	8 382	1 208	575	336	184	59
Engagements en capital	10 982	10 982	-	-	-	-	-
Total des obligations contractuelles	656 155 \$	22 636 \$	204 903 \$	4 727 \$	4 979 \$	8 937 \$	409 973 \$

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

Situation de trésorerie et sources de financement

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins en matière d'exploitation, dont le service de la dette, au moyen des produits d'exploitation et des produits tirés des FAA. L'Administration gère son exploitation de façon à s'assurer que les produits tirés des FAA ne sont pas utilisés pour financer les charges d'exploitation courantes ou les investissements de maintien. Les produits tirés des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres charges liées aux projets de construction d'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 d'un montant global de 140,0 millions de dollars (132,0 millions de dollars avant mai 2015) auprès de deux banques canadiennes. En mai 2015, certaines des facilités de crédit ont fait l'objet de renégociations en prévision du financement des obligations de série E. Les facilités de crédit ont été augmentées afin de rendre compte de manière plus fidèle des besoins de financement actuels de l'Administration. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 17 octobre 2015 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 14 octobre 2016. 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	Avant mai 2015	Montant disponible	Échéance	Fins visées
	CDN\$ (millions)	CDN\$ (millions)		
Renouvelable – 364 jours	115,0 \$	40,0 \$	14 octobre 2016	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 M\$ US)	14,0 \$	14,0 \$	14 octobre 2016	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	3,0 \$	6,0 \$	14 octobre 2016	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette
Renouvelable – 5 ans	néant	80,0 \$	mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	132,0 \$	140,0 \$		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont augmenté de 91,4 millions de dollars en 2015. Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu l'émission d'obligations de série E d'un montant de 300,0 millions de dollars portant intérêt à 3,933 %. Le produit net tiré de ce placement a été utilisé pour le préfinancement du remboursement des obligations de série D par le

biais d'un dépôt de 200,0 millions de dollars dans un fonds distinct détenu par le fiduciaire, du refinancement de la dette bancaire existante contractée par l'Administration et des besoins généraux et des dépenses d'investissement. Avant la clôture du placement, l'Administration a conclu un contrat à terme sur obligations en vue de se protéger contre les fluctuations des taux d'intérêt; ce contrat a donné à la comptabilisation d'un profit de 1,6 million de dollars. L'Administration ayant choisi de ne pas appliquer la comptabilité de couverture à ce contrat, le profit a été comptabilisé dans l'état du résultat net et du résultat global de l'exercice.

En 2002, l'Administration a mis en œuvre un programme général relatif aux marchés financiers aux termes d'un acte de fiducie globale (« AFG ») qui stipule les modalités de tous les emprunts, dont les facilités bancaires et les obligations-recettes. Aux termes de l'AFG, l'Administration est tenue de maintenir, auprès du fiduciaire, un 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 2015, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait un solde en trésorerie et des placements admissibles de 11,2 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'AFG, l'Administration doit également maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation 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 2015, une tranche de 13,2 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 2015, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de

crédit, y compris les dispositions de l'AFG se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

En 2015, Standard & Poors et Moody's ont de nouveau confirmé les notations de l'Administration avec perspectives stables en ce qui concerne les

obligations-recettes de l'Administration aux termes de l'AFG en lui accordant respectivement les notations A+ et Aa3, respectivement.

Autres points saillants de la situation financière

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 0,7 million de dollars au cours de l'exercice par suite d'une hausse de 1,8 million de dollars des montants à recevoir de l'ACSTA relativement au système de traitement des bagages; cette hausse a été contrebalancée par des réductions des FAA et de la TVH à recevoir. Les FAA perçus ont été inférieurs aux prévisions en raison du versement par un important transporteur à la fin de décembre 2015.

Au cours de l'exercice, le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi a diminué de 4,0 millions de dollars, ce qui rend compte d'une baisse de 1,1 million de dollars du montant à payer au titre du régime à prestations définies et de 2,9 millions de dollars au titre du régime d'avantages postérieurs à l'emploi. Les variations du régime à prestations définies au 31 décembre 2015 sont liées, à des fins comptables, à la transition du régime, qui est passé d'une position déficitaire à une position excédentaire. Cette transition du régime à une position excédentaire découle surtout des cotisations patronales et des profits actuariels sur les actifs du régime. Plus précisément, l'Administration a versé des paiements spéciaux de solvabilité de 2,3 millions de dollars au cours de l'exercice, tel qu'il est requis par les lois sur les régimes de retraite. Par suite de l'application des normes internationales d'information financière portant sur la limitation relative aux actifs du régime à prestations définies, la position excédentaire figurant à l'état de la situation financière, à savoir 0,1 million de dollars, a été limitée à la valeur actualisée de l'avantage économique futur de l'Administration. L'ajustement de 2,1 millions de dollars requis afin d'ajuster cette position a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global.

Les variations du régime d'avantages postérieurs à l'emploi sont principalement attribuables aux profits et pertes actuariels découlant des hypothèses économiques et démographiques et des résultats techniques du régime. Ces profits et pertes actuariels ont été comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

Risques et incertitudes

Niveaux d'activité aéronautique

L'Administration continuera de faire face à certains risques indépendants de sa volonté qui sont susceptibles d'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, l'instabilité géopolitique (le 11 septembre 2001), la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets et l'incertitude financière touchant l'industrie du transport aérien.

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable présentement au Canada, l'incertitude financière qui règne dans cette industrie expose

l'Administration à un risque permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 93,0 % (92,0 % en 2014) des passagers qui ont fréquenté l'aéroport en 2015 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, 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 réclamation et à la performance de l'Administration. Celle-ci fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Montréal et d'Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance. Au cours des dernières années, des changements importants sont survenus dans les marchés des assurances visant l'aviation qui découlent en grande partie des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité l'accès à certains produits d'assurance et ont entraîné une hausse des coûts. Le gouvernement du Canada a alors décidé de fournir une indemnité aux tiers à titre d'assurance aviation pour risques de guerre à tous les exploitants de services aéronautiques essentiels au Canada. Le gouvernement du Canada a indemnisé l'Administration pour les pertes dépassant la limite de protection de 50,0 millions de dollars US qu'offre le marché aux exploitants d'aéroports. Initialement, le gouvernement du Canada avait décidé de fournir cette couverture en réponse à une décision des assureurs internationaux de résilier les couvertures d'assurance responsabilité envers les tiers à l'égard des risques de guerre qui étaient disponibles avant le 11 septembre 2001. Le gouvernement du Canada ayant indiqué qu'il cessera de fournir cette indemnité au 30 juin 2016, l'Administration est activement engagée avec les autres membres du groupe d'achat d'assurances et le marché des assurances en vue d'assurer d'obtenir une protection permanente qui soit rentable après le 30 juin 2016.

États financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald- Cartier d'Ottawa

Au 31 décembre 2015

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

Les états financiers ont été audités par PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., soit l'auditeur qui a été désigné lors de l'assemblée générale annuelle. Son rapport d'audit se trouve ci-après.



Mark Laroche
Président et
chef de la direction



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

Rapport de l'auditeur indépendant

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2015 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 constituées d'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2015, 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.

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)

Le 24 février 2016


État de la situation financière**Aux 31 décembre**

(en milliers de dollars canadiens)

ACTIF	<u>Note</u>	<u>31 décembre 2015</u>	<u>31 décembre 2014</u>
ACTIFS COURANTS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		42 719 \$	- \$
Créances clients et autres créances		11 837	11 117
Fournitures renouvelables		3 531	2 420
Charges payées d'avance et acomptes		1 090	1 225
		<u>59 177</u>	<u>14 762</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	8(a)	11 232	11 035
PLACEMENTS DANS LE FONDS D'AMORTISSEMENT	3	200 000	-
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	4	435 821	430 571
AUTRES ACTIFS	5	5 463	5 520
		<u>711 693 \$</u>	<u>461 888 \$</u>
PASSIF			
PASSIFS COURANTS			
Dettes bancaires	6	- \$	48 682 \$
Dettes d'exploitation et charges à payer		21 861	18 959
Partie courante de la dette à long terme	8	3 272	3 111
		<u>25 133</u>	<u>70 752</u>
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	10	7 411	11 429
DETTE À LONG TERME	8	627 588	332 117
		<u>660 132</u>	<u>414 298</u>
Engagements et éventualités	15		
CAPITAUX PROPRES			
Résultats non distribués	9	56 881	55 004
Cumul des autres éléments du résultat global		(5 320)	(7 414)
		<u>51 561</u>	<u>47 590</u>
		<u>711 693 \$</u>	<u>461 888 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL


, administrateur


, administrateur

(Se reporter aux notes annexes)

État du résultat net et du résultat global**Exercices clos les 31 décembre**

(en milliers de dollars canadiens)

	<u>Note</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
PRODUITS			
Frais d'amélioration aéroportuaire	9	45 434 \$	43 629 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement		25 248	24 638
Redevances d'atterrissage		12 448	12 134
Concessions		10 923	9 982
Stationnement		13 746	13 454
Locations de terrains et de locaux	12	6 237	5 817
Profit sur les couvertures de flux de trésorerie	8	1 588	-
Autres produits		2 628	2 617
		118 252	112 271
CHARGES			
Charges d'intérêts (montant net)	8(c)	24 105	19 708
Loyer foncier	12	8 737	8 317
Matériaux, fournitures et services		31 106	29 231
Salaires et avantages sociaux	10	21 500	20 885
Paiements tenant lieu de taxes municipales		4 974	4 933
		90 422	83 074
RÉSULTAT AVANT LA DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		27 830	29 197
DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		25 953	22 525
RÉSULTAT NET		1 877	6 672
Autres éléments du résultat global			
Éléments qui ne seront jamais reclassés ultérieurement en résultat net			
Réévaluation des régimes à prestations définies	10	2 094	929
TOTAL DU RÉSULTAT GLOBAL		3 971 \$	7 601 \$

(Se reporter aux notes annexes)

État des variations des capitaux propres**Exercices clos les 31 décembre**

(en milliers de dollars canadiens)

	<u>Note</u>	<u>2 0 1 5</u>	<u>2 0 1 4</u>
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice		55 004 \$	48 332 \$
Résultat net de l'exercice		1 877	6 672
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice		56 881	55 004
Cumul des autres éléments du résultat global			
Réévaluation des régimes à prestations définies (élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net)			
Solde à l'ouverture de l'exercice		(7 414)	(8 343)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	10	2 094	929
Solde à la clôture de l'exercice		(5 320)	(7 414)
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES		51 561 \$	47 590 \$

(Se reporter aux notes annexes)

Tableau des flux de trésorerie**Exercices clos les 31 décembre**

(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2015	2014
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation			
Résultat net		1 877 \$	6 672 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :			
Dotation aux amortissements		25 953	22 525
Amortissement des frais de financement différés		320	260
Diminution des autres actifs		57	57
Diminution du passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi		(1 924)	(1 544)
Charges d'intérêts (montant net)		24 105	19 708
Intérêts payés		(25 207)	(19 586)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation	13	(457)	(1 658)
Total des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		24 724	26 434
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Émission de dette à long terme		300 000	-
Coûts de transaction liés à l'émission de titres d'emprunt		(1 577)	-
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette	8(a)	(197)	(172)
Remboursement sur la dette à long terme		(3 111)	(2 747)
Total des flux de trésorerie liés aux activités de financement		295 115	(2 919)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisition d'immobilisations corporelles	4	(31 206)	(54 752)
Augmentation des placements dans le fonds d'amortissement		(200 000)	-
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liée aux activités d'investissement		2 768	1 594
Total des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(228 438)	(53 158)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		91 401	(29 643)
Dettes bancaires à l'ouverture de l'exercice		(48 682)	(19 039)
Trésorerie et équivalents de trésorerie (dettes bancaires) à la clôture de l'exercice		42 719 \$	(48 682) \$

(Se reporter aux notes annexes)

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2015

1. Description de l'entreprise

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (« l'Administration » ou « l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa ») 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 ayant été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* le 17 janvier 2014. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

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

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

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

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 principales méthodes comptables

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 24 février 2016.

Les états financiers et les montants figurant dans les notes annexes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

Les méthodes comptables décrites ci-dessous ont été appliquées de la même façon à toutes les périodes présentées dans les états financiers.

L'Administration établit ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Les présents états financiers ont été dressés selon la base du coût historique, sauf pour la réévaluation de certains actifs et passifs financiers à la juste valeur.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les 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 période de construction des immobilisations corporelles.

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, composantes des immeubles et installations auxiliaires	3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 à 50 ans
Amélioration des terrains	10 à 25 ans
Mobilier et équipement	3 à 25 ans
Équipement et systèmes informatiques	2 à 25 ans
Véhicules	3 à 20 ans

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

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

Coûts d'emprunt

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

Dépréciation d'actifs non financiers

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

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

Frais de financement différés

Les coûts de transaction relatifs à l'émission de dette à long terme, y compris les 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 est inclus dans les charges d'intérêts. Les frais de financement différés sont portés en réduction de la valeur comptable de la dette à long terme visée.

Contrats de location

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

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

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

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

Comptabilisation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration a établi un programme d'avantages incitatifs aux compagnies aériennes offrant des vols vers de nouvelles destinations pour une durée d'au moins un an, tels qu'un congé de redevances d'atterrissage. Les obligations au titre de ces avantages incitatifs sont comptabilisées en réduction des produits jusqu'à leur expiration.

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

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

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire (« FAA »), déduction faite des frais d'administration liés aux activités aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers au moyen de l'information obtenue des transporteurs aériens après l'embarquement des passagers, ainsi que d'après l'expérience passée en ce qui a trait au pourcentage des passagers en transit et exclus. Selon un accord conclu avec les compagnies aériennes, les FAA sont inclus dans le prix du billet d'avion et sont versés à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais de recouvrement des transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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, calculés 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. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement en résultat. 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 (c.-à-d. les profits ou les pertes 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 comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inscrits dans le résultat global, sans reclassement subséquent à l'état du résultat net et du résultat global.

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

Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite

L'Administration comptabilise la charge liée aux salaires, aux primes et aux absences rémunérées, comme les congés de maladie et les congés payés, à titre d'avantages à court terme dans la période durant laquelle le membre du personnel rend les services. Les coûts liés aux régimes de soins médicaux, de soins dentaires et d'assurance-vie sont comptabilisés dans la période durant

laquelle les dépenses sont engagées. Les passifs relatifs à ces avantages ne sont pas actualisés en raison de leur échéance rapprochée.

Contrats déficitaires

Les obligations actuelles découlant de contrats déficitaires sont constatées et évaluées comme des provisions. Un contrat déficitaire est un contrat pour lequel les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat.

À l'heure actuelle, l'Administration n'a aucun contrat en vigueur qui soit désigné comme contrat déficitaire.

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 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 courante et les périodes futures.

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

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

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

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

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

Instruments financiers

Les actifs financiers de l'Administration, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, les acomptes (inclus avec les charges payées d'avance), le fonds de réserve pour le service de la dette et le fonds d'amortissement, sont classés comme des prêts et créances. Par conséquent, ils sont comptabilisés au coût amorti, lequel avoisine la juste valeur.

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

Résultat global

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

Changements de méthodes comptables à venir

IAS 17 cherche à améliorer le traitement comptable actuel des contrats de location en instaurant une approche plus cohérente avec la définition des actifs et des passifs dans le cadre conceptuel. Un preneur sera tenu de comptabiliser un actif

et un passif au titre des droits et des obligations découlant d'un contrat de location. La norme révisée s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'Administration poursuit l'évaluation de l'incidence de l'IAS 17.

3. Placements dans le fonds d'amortissement

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu l'émission de 300,0 millions de dollars d'obligations-recettes décroissantes de série E (voir la note 8). Du produit net tiré de ce placement, 200,0 millions de dollars ont été placés dans un fonds distinct maintenu par le fiduciaire et ils ont été investis conformément à la politique en matière de placement du conseil. Ce placement servira à rembourser les obligations-recettes décroissantes de série D de l'Administration échéant le 2 mai 2017.

Au 31 décembre 2015, le fonds d'amortissement se composait des éléments suivants :

Dépôts portant intérêt dans des comptes de placement à une banque de l'Annexe 1	52 500 \$
Certificats de placement garanti auprès de diverses banques de l'Annexe 1	47 500
Obligations hypothécaires de la Fiducie du Canada pour l'habitation échéant le 15 décembre 2016	100 000
Total	200 000 \$

4. Immobilisations corporelles

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

	Immeubles et installations auxiliaires	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	Technologies de l'information, mobilier et équipement	Véhicules	Améliorations des terrains	Constructions en cours	Total en 2015
Valeur comptable brute							
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	436 217 \$	96 706 \$	37 404 \$	24 493 \$	9 734 \$	28 800 \$	633 354 \$
Entrées	7 766	3 740	3 475	5 251	22	10 952	31 206
Transferts	25 641	117	1 759	-	542	(28 059)	-
Cessions	(7 737)	-	(2 577)	(488)	-	-	(10 802)
Au 31 décembre 2015	461 887 \$	100 563 \$	40 061 \$	29 256 \$	10 298 \$	11 693 \$	653 758 \$
Amortissement cumulé							
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	136 307 \$	22 850 \$	27 708 \$	9 921 \$	5 997 \$	- \$	202 783 \$
Amortissement	16 802	3 966	3 231	1 511	443	-	25 953
Cessions	(7 737)	-	(2 577)	(485)	-	-	(10 799)
Au 31 décembre 2015	145 372 \$	26 816 \$	28 362 \$	10 947 \$	6 440 \$	- \$	217 937 \$
Valeur comptable nette							
Au 31 décembre 2015	316 515 \$	73 747 \$	11 699 \$	18 309 \$	3 858 \$	11 693 \$	435 821 \$

	Immeubles et installations auxiliaires	Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	Technologies de l'information, mobilier et équipement	Véhicules	Améliorations des terrains	Constructions en cours	Total en 2014
Valeur comptable brute							
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	419 836 \$	73 759 \$	33 798 \$	22 976 \$	9 485 \$	19 950 \$	579 804 \$
Entrées	12 747	22 947	3 606	1 517	249	13 686	54 752
Transferts	4 836	-	-	-	-	(4 836)	-
Cessions	(1 202)	-	-	-	-	-	(1 202)
Au 31 décembre 2014	436 217 \$	96 706 \$	37 404 \$	24 493 \$	9 734 \$	28 800 \$	633 354 \$
Amortissement cumulé							
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	122 518 \$	19 627 \$	25 163 \$	8 578 \$	5 574 \$	- \$	181 460 \$
Amortissement	14 991	3 223	2 545	1 343	423	-	22 525
Cessions	(1 202)	-	-	-	-	-	(1 202)
Au 31 décembre 2014	136 307 \$	22 850 \$	27 708 \$	9 921 \$	5 997 \$	- \$	202 783 \$
Valeur comptable nette							
Au 31 décembre 2014	299 910 \$	73 856 \$	9 696 \$	14 572 \$	3 737 \$	28 800 \$	430 571 \$

5. Autres actifs

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2014
Quote-part du produit futur lié au 4160, Riverside Drive, au coût	2 930 \$	2 930 \$
Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail, déduction faite de l'amortissement	2 533	2 590
	5 463 \$	5 520 \$

Quote-part du produit futur lié au 4160, Riverside Drive

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) à acquérir des terrains connus sous la désignation civique de 4160, Riverside Drive, en accordant à la Ville d'Ottawa 50,0 % des fonds requis pour son acquisition. En retour, la Ville a convenu d'établir des restrictions quant à l'utilisation des terrains afin de s'assurer que leur utilisation éventuelle soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50,0 % du produit net futur provenant de la vente, du transfert, de la location ou de tout acte de transport des terrains, le cas échéant.

Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un bail à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la prise à bail, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de

services publics et à d'autres améliorations du site. Les incitatifs à la prise à bail liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du bail visé et comptabilisés en réduction des revenus locatifs. La valeur de ces incitatifs à la prise à bail est comptabilisée comme une réduction des loyers durant les 20 premières années du bail, dont la durée est de 47 ans.

6. Facilités de crédit

L'Administration maintient un accès à des facilités de crédit fermes d'un montant global de 140,0 millions de dollars (132,0 millions de dollars avant mai 2015) auprès de deux banques canadiennes. En mai 2015, certaines des facilités de crédit ont fait l'objet de renégociations en prévision du financement des obligations de série E. Les facilités de crédit ont été augmentées afin de rendre compte de manière plus fidèle des besoins de financement actuels de l'Administration. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 17 octobre 2015 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 14 octobre 2016. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu de l'acte de fiducie globale (voir la note 8) et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes de ces facilités 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 de ces facilités de crédit, ainsi que les dates d'échéance et les fins visées.

Type de facilité	Avant mai 2015	Montant disponible	Échéance	Fins visées
	CDN\$ (millions)	CDN\$ (millions)		
Renouvelable – 364 jours	115,0 \$	40,0 \$	14 octobre 2016	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Éventualités en \$ US (10 M\$ US)	14,0 \$	14,0 \$	14 octobre 2016	Couverture de taux d'intérêt
Lettre de crédit	3,0 \$	6,0 \$	14 octobre 2016	Garantie pour le fonds de réserve pour le service de la dette
Renouvelable – 5 ans	Néant	80,0 \$	Mai 2020	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	132,0 \$	140,0 \$		

Au 31 décembre 2015, 13,2 millions de dollars de ces facilités renouvelables avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 8).

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

Au 31 décembre 2014, la dette bancaire contractée en vertu de ces facilités de crédit portait intérêt à un taux moyen de 1,77 %.

7. Gestion du capital

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

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

L'Administration gère de manière avisée ses tarifs et ses charges liés à l'aéronautique, de même que ses autres frais, en vue d'assurer la continuité de son exploitation et de maintenir une structure du capital prudente. L'Administration modifie ces tarifs dans le

but de s'ajuster à la conjoncture économique et 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 8a)] et de manière à ne pas nuire à ses notations de crédit et à continuer de jouir du meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.

8. Dette à long terme

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2014
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	134 429 \$	137 308 \$
Obligations-recettes, 4,733 %, série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts exigibles le 2 mai et le 2 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 2 novembre 2007	200 000	200 000
Obligations-recettes décroissantes, 3,933 %, série E, échéant le 9 juin 2045, intérêts exigibles le 9 juin et le 9 décembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 9 décembre 2015, remboursables en versements semestriels prévus de capital et d'intérêts d'un montant fixe de 9 480 000 \$ exigible à chaque date de versement des intérêts à compter du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	300 000	-
Loyer différé, ne portant pas intérêt, remboursable au gouvernement du Canada en versements mensuels égaux de 19 000 \$ sur une période de 10 ans commençant en 2006	-	232
Dette à long terme, montant brut	634 429	337 540
Moins : frais de financement différés	3 569	2 312
	630 860	335 228
Moins : partie courante	3 272	3 111
Dette à long terme	627 588 \$	332 117 \$

(a) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes, d'un montant de 270,0 millions de dollars, en deux séries, soit les obligations-recettes de série A à 5,64 % d'un montant de 120,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2007, et les obligations-recettes de série B à 6,973 % d'un montant de 150,0 millions de dollars, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200,0 millions de dollars, notamment pour refinancer les obligations recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Les obligations recettes de 200,0 millions de dollars, qui sont des obligations-recettes de série D à 4,733 % échéant le 2 mai 2017, et le fonds d'amortissement ont été mis de côté au 31 décembre 2015 aux fins du remboursement de l'encours (voir les obligations de série E ciaprès).

Le 9 juin 2015, l'Administration a conclu une émission d'obligations-recettes décroissantes d'un montant de 300,0 millions de dollars portant intérêt à 3,933 % et échéant le 9 juin 2045. Une partie du produit net tiré de ce placement a été utilisée pour le préfinancement du remboursement des obligations de série D par le biais d'un dépôt de 200,0 millions de dollars dans un fonds distinct détenu par le fiduciaire (voir la note 3). Avant la clôture du placement, l'Administration a conclu un contrat à terme sur obligations en vue de se protéger contre les fluctuations des taux d'intérêt; ce contrat a donné lieu à la comptabilisation d'un profit de 1,6 million de dollars. L'Administration ayant choisi de ne pas appliquer la comptabilité de couverture à ce contrat, le profit a été comptabilisé dans l'état du résultat net et du résultat global de l'exercice.

Les obligations sont rachetables, en totalité ou en partie, au gré de l'Administration, en tout temps ou, dans le cas des obligations de série E, 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 à recevoir 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, de 0,14 % pour les obligations de série D et de 0,42% pour les obligations de série E. Si les obligations de série E sont rachetées dans un délai de six mois avant la date d'échéance, les obligations de série E seront rachetables à un prix équivalant à 100,0 % du montant en capital non remboursé, 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, qui comprenaient le refinancement de la dette bancaire existante contractée par l'Administration dans le cadre de ces programmes de construction et le financement du Fonds de réserve pour le service de la dette.

Aux termes de l'Acte de fiducie globale conclu par l'Administration dans le cadre de l'émission obligataire initiale de mai 2002, toutes les obligations

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

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit de majorer les tarifs et les frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'Acte de fiducie globale, l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut une augmentation des tarifs, si elle prévoit que son ratio de couverture du service de la dette 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.

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 2015, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait un solde en trésorerie et des placements admissibles de 11,2 millions de dollars. En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations de série E, 5,9 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'Acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25,0 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien de l'exercice précédent (soit environ 13,2 millions de dollars pour l'exercice 2015, selon les dépenses de l'exercice 2014). L'Administration a satisfait à la condition relative au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien au moyen du montant inutilisé de la facilité de crédit ferme (voir la note 6).

Au 31 décembre 2015, 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) Le 16 juillet 2003, le ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration avait la possibilité de différer environ 10,0 % de son loyer pour la période de deux ans débutant le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Le montant différé devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de 10 ans commençant le 1^{er} janvier

2006 et se terminant le 31 décembre 2015. Comme il s'agit d'un report de loyer, et non d'une réduction permanente, le montant total des loyers a été comptabilisé comme un passif.

(c) Charges d'intérêts (montant net)

	2015	2014
Intérêts sur les obligations	25 589 \$	19 157 \$
Charges d'intérêts - autres	636	672
	26 225	19 829
Moins :		
Intérêts gagnés sur le fonds de réserve pour le service de la dette et les placements dans le fonds d'amortissement	2 120	121
Total des charges d'intérêts (montant net)	24 105 \$	19 708 \$

(d) Les versements annuels de capital futurs exigibles au titre de la dette à long terme s'établissent comme suit :

À moins de un an	
2016	3 272 \$
De un an à cinq ans	
2017	203 695
2018	4 152
2019	4 643
2020	8 753
Après cinq ans	409 914 \$

(e) Frais de financement différés

	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2014
Frais de financement différés	5 975 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	(2 406)	(2 086)
	3 569 \$	2 312 \$

9. Frais d'amélioration aéroportuaire

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires majeures. Les produits tirés des FAA sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement de 6,0 % imputés par les compagnies aériennes, d'un montant de 2,9 millions de dollars (2,8 millions de dollars en 2014).

	2015	Cumul à ce jour
Dépenses liées aux programmes de construction d'infrastructures majeurs :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses	22 792 \$	597 658 \$
Intérêts inscrits à l'actif	-	18 096
Intérêts comptabilisés en charges majorés des intérêts imputés sur les fonds provenant des activités d'exploitation	27 783	274 937
	50 575	890 691
Rentrées de fonds provenant des FAA :		
Produits tirés des FAA – déduction faite des frais de recouvrement	45 434	456 693
Intérêts sur les fonds distincts excédentaires	3 708	14 041
	49 142	470 734
Diminution (augmentation) des créances clients	484	(3 539)
Produits tirés des FAA – montant net encaissé	49 626	467 196
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	949 \$	423 495 \$

Les FAA continueront d'être perçus jusqu'à ce que l'excédent cumulé des dépenses sur les FAA encaissés soit ramené à zéro.

Aux 31 décembre, les résultats non distribués de l'Administration se composaient de ce qui suit :

	2015	2014
Résultats non distribués provenant des frais d'amélioration aéroportuaire : Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et des intérêts sur les fonds excédentaires	470 734 \$	421 592 \$
Moins : Cumul des amortissements des actifs des programmes d'infrastructures Charges d'intérêts et autres frais	198 990 282 247	178 829 253 919
Total des résultats non distribués provenant des frais d'amélioration aéroportuaire	(10 503)	(11 156)
Résultats non distribués provenant des autres activités	67 384	66 160
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	56 881 \$	55 004 \$

10. Régime de retraite et avantages postérieurs au départ à la retraite

(Les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

Le passif au titre des avantages postérieurs au départ à la retraite inclus dans le passif à long terme à l'état de la situation financière se présente comme suit :

	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2014
Déficit (surplus) du régime de retraite à prestations définies	(148) \$	970 \$
Autres avantages postérieurs au départ à la retraite à verser	7 559	10 459
	7 411 \$	11 429 \$

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 est destiné 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 international Macdonald-Cartier d'Ottawa (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 8,0 % pour n'importe quelle année.

Les coûts du régime de retraite sont portés en résultat 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, telles que l'assurance-santé et des versements forfaitaires au moment de la retraite ou de la cessation d'emploi. L'Administration comptabilise le coût de ces avantages futurs à mesure que les membres du personnel rendent les services, d'après une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé.

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2014 et déposée en juin 2015, comme l'exige la loi, le régime présentait un déficit de 1 761 000 \$ sur une base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 4,25 % (4 258 800 \$ au 31 décembre 2013 en présumant un taux d'actualisation de 5,0 %). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous, du fait que l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime. Aux fins comptables, cette obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* 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 2014, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 11 591 500 \$ (11 520 800 \$ au 31 décembre 2013), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2015, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 2 318 300 \$ (2 520 000 \$ en 2014) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies en date du 31 décembre 2015 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2016. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* 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 2016 seront d'environ 2 318 000 \$ (2 318 300 \$ en 2015). De plus, l'Administration prévoit verser

un montant d'environ 673 000 \$ (642 000 \$ en 2015) au titre de la cotisation pour services rendus en 2016 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée en date du 31 décembre 2014 et extrapolée au 31 décembre 2015 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Obligation au titre des prestations constituées, régime à prestations définies		
Solde à l'ouverture de l'exercice	53 110 \$	49 636 \$
Cotisations salariales	149	185
Prestations versées	(1 654)	(2 375)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	719	807
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 123	2 325
Perte actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	309	443
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	(311)	2 089
Solde de l'obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	54 445	53 110
Actifs du régime, régime à prestations définies		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	52 140	44 776
Cotisations salariales	149	185
Cotisations patronales	673	777
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	2 318	2 520
Prestations versées	(1 654)	(2 375)
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	1 988	2 051
Profit actuariel sur les actifs du régime	1 080	4 206
Juste valeur des actifs du régime à la clôture de l'exercice	56 694	52 140
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(2 101)	-
Situation de la capitalisation – déficit (surplus) du régime	(148) \$	970 \$

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

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	719 \$	807 \$
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 123	2 325
Intérêts sur les actifs du régime	(1 988)	(2 051)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	854 \$	1 081 \$

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, d'autres avantages postérieurs à l'emploi aux membres de son personnel. La situation des régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi se présentait comme suit aux 31 décembre :

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Obligation au titre des prestations constituées, autres avantages postérieurs à l'emploi :		
Solde à l'ouverture de l'exercice	10 459 \$	9 042 \$
Prestations versées (cotisations patronales)	(199)	(239)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	598	467
Crédit des services passés	(473)	-
Coût financier	287	444
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	400	(68)
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	(2 453)	813
Profit actuariel – résultats techniques du régime	(1 060)	-
Passif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	7 559 \$	10 459 \$
La charge nette liée aux autres avantages postérieurs à l'emploi s'établissait comme suit pour les exercices clos les 31 décembre :		
	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	593 \$	467 \$
Crédit des services passés	(473)	-
Coût financier	287	444
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	412 \$	911 \$

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 :

	2015	2014
Régimes de retraite à prestations définies		
Perte actuarielle – changements des hypothèses démographiques	309 \$	443 \$
Perte (profit) actuarielle – changements des hypothèses financières	(311)	2 089
Profit actuariel sur les actifs du régime	(1 080)	(4 206)
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	2 101	-
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses démographiques	400	(68)
Perte (profit) actuarielle – changements dans les hypothèses financières	(2 453)	813
Profit actuariel – résultats techniques du régime	(1 060)	-
Total du profit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(2 094) \$	(929) \$

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

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

	2015	2014
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	4,00 %	4,75 %
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	4,00 %	4,00 %
Taux d'intérêt des actifs des régimes	4,00 %	4,75 %
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,25 %	3,25 %
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite	2,00 %	2,00 %
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé	3,00 % à 7,00 %	3,00 % à 7,00 %

Les régimes de retraite à prestations définies et les régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration sont soumis à un certain nombre de risques, dont l'inflation, le plus important étant toutefois le risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation). Les passifs des régimes de retraite à prestations définies sont calculés à des fins diverses au moyen des taux d'actualisation établis selon les rendements des obligations de sociétés. Lorsque les actifs des régimes ont un rendement inférieur à celui des obligations de sociétés, le déficit augmente. Une

diminution du taux d'actualisation engendre une augmentation des passifs du régime, qui sera toutefois en partie neutralisée par une augmentation de la valeur des placements en obligations des régimes. Selon les hypothèses actuarielles utilisées dans l'évaluation des obligations au titre des régimes de retraite, une hausse de 1,0 % du taux d'actualisation entraînerait une diminution de 7,4 millions de dollars des obligations. Une baisse de 1,0 % du taux d'actualisation entraînerait une augmentation de 9,4 millions de dollars des obligations. D'après les calculs des actuaires de l'Administration pris en compte dans l'évaluation actuarielle au 31 décembre 2014, une baisse de 1,0 % du taux d'actualisation entraînerait une augmentation de 12,6 millions de dollars du passif de solvabilité.

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, on estime qu'une augmentation de 1,0 % du taux d'inflation donnera lieu à une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 8,4 millions de dollars, tandis qu'une diminution de 1,0 % du taux d'inflation donnera lieu à une diminution des obligations au titre des prestations définies de 6,8 millions de dollars. On estime en outre qu'une augmentation de 1,0 % de l'hypothèse liée aux salaires entraînerait une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 0,6 million de dollars. On estime qu'une augmentation de un an de l'espérance de vie entraînerait une augmentation des obligations au titre des prestations définies de 1,3 million de dollars et une augmentation des obligations au titre des autres avantages postérieurs à la retraite de 0,2 million de dollars. Une diminution de 1,0 % du taux d'actualisation donnerait lieu à une augmentation des obligations estimatives au titre des avantages postérieurs à la retraite d'environ 1,1 million de dollars, tandis qu'une augmentation de 1,0 % du taux d'actualisation donnerait lieu à une diminution de ces obligations de 0,8 million de dollars. Une augmentation de 1,0 % des coûts de soins de santé entraînerait une augmentation des obligations au titre des avantages postérieurs à la retraite d'environ 1,1 million de dollars.

Les régimes de retraite et d'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. Cela s'avère particulièrement important, car une hausse de l'inflation donne lieu à une plus grande sensibilité aux changements dans l'espérance de vie. Les obligations de ces régimes au 31 décembre 2015 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des tables de mortalité disponibles les plus récentes (Canadian Pensioner Mortality 2014 Combined Sector Mortality Table).

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée au début de 2012 pour adopter une approche plus prudente comportant moins de risques afin de mieux réagir aux fluctuations des obligations au titre des prestations constituées résultant des variations des taux d'intérêt. Selon cette stratégie, la proportion d'actifs (fonds de revenu fixe) correspondant aux obligations sera augmentée et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) sera réduite au fil du

temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs et le ratio de solvabilité du régime augmenteront. Le ratio de solvabilité du régime fait l'objet d'une surveillance mensuelle par les actuaires du régime. Le régime à prestations définies est fermé. Au moment de l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée en date du 31 décembre 2014, les 27 membres actifs avaient en moyenne 53 ans, tandis que les 54 membres à la retraite avaient en moyenne 66 ans.

La responsabilité de la gouvernance des régimes, dont la supervision de certains aspects comme les décisions de placement, incombe à l'Administration par l'entremise d'un comité de retraite. Ce dernier a nommé des experts indépendants d'expérience tels que des conseillers en placement, des gestionnaires de placement, des actuaires et un fiduciaire pour les actifs des régimes. Conformément à la politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies, aux 31 décembre, les actifs non liquides et non courants du régime étaient investis dans des fonds maintenus par la Manuvie (anciennement, la Compagnie d'assurance Standard Life du Canada) et gérés par plusieurs gestionnaires de placement, comme suit :

	2015	2014
Fonds de titres à revenu fixe	54,0 %	49,0 %
Fonds d'actions – fonds canadiens	5,0 %	11,0 %
Fonds d'actions – fonds américains	5,0 %	4,0 %
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	18,0 %	16,0 %
Fonds de marchés émergents	5,0 %	5,0 %
Fonds de placement immobilier	8,0 %	10,0 %
Fonds de placements non traditionnels incluant des dérivés	5,0 %	5,0 %

Les cotisations de l'Administration au volet à cotisations définies du régime de retraite correspondent à un maximum de 8,0 % des gains bruts des membres du personnel pour correspondre aux cotisations salariales. L'information relative à ce volet se présente comme suit :

	2015	2014
Cotisations patronales, régime de retraite à cotisations définies	860 \$	727 \$
Cotisations salariales, régime de retraite à cotisations définies	964 \$	868 \$
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	860 \$	727 \$

11. Instruments financiers

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

Justes valeurs

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti. Au 31 décembre 2015, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme

des séries B, D et E s'élevait respectivement à 179,2 millions de dollars, à 210,8 millions de dollars et à 297,5 millions de dollars (178,7 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B et 215,5 millions de dollars pour les obligations-recettes de série D en 2014). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

Gestion des risques

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

	2015		2014	
	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)	11 232 \$	0,67 %	11 035 \$	1,19 %
Placements dans le fonds d'amortissement (taux variables)	200 000 \$	1,61 %	-	-
Trésorerie et équivalents (dette bancaire) (taux variables)	42 719 \$	0,60 %	(48 682) \$	1,97 %
Dette à long terme (taux fixes)	630 860 \$	Voir la note 8	335 228 \$	Voir la note 8

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

De plus, la dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration

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

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,5 %) 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 0,5 million de dollars en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. La direction estime cependant que cette exposition n'est pas représentative de l'exposition durant l'exercice et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

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

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

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 clients et autres créances. Les contreparties pour la trésorerie, les équivalents de trésorerie et le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances clients et autres créances comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les frais d'amélioration aéroportuaire dus par les compagnies aériennes. La majeure partie des créances clients de l'Administration sont payées dans les 35 jours suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit.

Environ 50,0 % (47,0 % en 2014) 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 93,0 % (92,0 % en 2014) du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

12. Contrats de location simple

L'Administration à titre de preneur à bail : Le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada (Transports Canada) un bail foncier de 60 ans visant la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier 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 foncier.

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

En 2005, le Gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer, qui s'est traduite par une réduction du loyer pour les autorités aéroportuaires canadiennes, y compris l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Selon cette nouvelle

formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle progressive.

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

2016	9,3 millions de dollars
2017	9,7 millions de dollars
2018	10,2 millions de dollars
2019	10,7 millions de dollars
2020	11,3 millions de dollars

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

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

2016	6,2 millions de dollars
2017	6,3 millions de dollars
2018	6,7 millions de dollars
2019	6,8 millions de dollars
2020	6,9 millions de dollars

13. Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

	2015	2014
Créances clients et autres créances	(720) \$	(3 471) \$
Charges payées d'avance, acomptes et fournitures renouvelables	(976)	(767)
Dettes d'exploitation et charges à payer	1 236	2 580
Autres	3	-
	<u>(457) \$</u>	<u>(1 658) \$</u>

14. Transactions entre parties liées

(les montants présentés dans les tableaux sont en milliers de dollars)

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

	2015	2014
Salaires et avantages à court terme	2 075 \$	1 922 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	156	159
	<u>2 231 \$</u>	<u>2 081 \$</u>

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

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

15. Engagements et éventualités

Engagements aux termes d'un bail foncier

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

Engagements d'exploitation

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 8,4 millions de dollars en 2015; ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices à mesure que des contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2015, le total de ces engagements se chiffrait à 10,7 millions de dollars. Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 11,0 millions de dollars.

Éventualités

L'Administration est, de temps à autre, partie à des actions en justice, des réclamations et des litiges dans le cours normal de ses activités. L'Administration ne s'attend pas que l'issue de ces poursuites aura 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 s'est produit entre la date de clôture et le 24 février 2016, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.