

RAPPORT ANNUEL 2023

NOS ASPIRATIONS, UN MOTEUR

International Airport Authority
Ottawa

Administration de
l'aéroport international





Table des matières



03

Message du président
du Conseil d'administration



07

Message du président
et chef de la direction



17

Initiatives stratégiques



24

Régie d'entreprise,
responsabilité et transparence



34

Rapport de gestion



41

États financiers

Message du président du Conseil d'administration



Code Cubitt
Président,
Conseil d'administration

Nous avons entrepris l'exercice 2023 avec un objectif clair, de grandes aspirations et des plans ambitieux et les résultats ont été supérieurs à nos attentes. L'Administration a connu une excellente année.

Pour commencer, nous avons eu le plaisir d'annoncer la décision de Porter Airlines de poursuivre son expansion à Ottawa et de construire à l'aéroport de hangars d'entretien pour sa nouvelle flotte d'avions à réaction Embraer E195-E2. Ce projet s'est déroulé de manière exceptionnelle et sera achevé dans les délais prévus. Le 20 juin, nous avons accueilli les représentants de Porter, leur architecte, et leurs partenaires de construction pour célébrer la clôture du chantier et l'installation de la dernière poutre du hangar préalablement signée par toutes les parties liées au projet, présentes avant d'être hissée au sommet.

Cet événement a été très spécial parce qu'un sapin, un symbole important dans le domaine de la construction, avait été fixé sur la poutre. Nous avons appris que les monteurs de structures métalliques ont une longue tradition qui consiste à ajouter un sapin à la dernière poutre d'une structure, la cérémonie du bouquet final, pour couronner les chantiers où il n'y a pas eu d'accidents avec arrêt de travail. Il va sans dire que cet objectif est prioritaire dans les moindres projets entrepris à l'aéroport. L'entrepreneur a résumé en ces mots la cérémonie : « Cela veut dire que tout le monde est rentré à la maison sans un doigt ou un orteil en moins. » Mes sincères félicitations à tous ceux et celles qui ont participé à ce projet pour leur engagement envers la sûreté et la sécurité de tous les ouvriers et ouvrières présents sur le site. ▾

TRANSACTION DE
L'ANNÉE – TOURISMEMEILLEURE
PERFORMANCE
MARKETINGSERVICE
EXCEPTIONNEL :
SERVICES DE
L'HOSPITALITÉCRÉATIVITÉ ET
EXCELLENCEMEILLEUR CHIEN :
1^{ER} AU CLASSEMENT
GÉNÉRAL, DÉTECTION
D'EXPLOSIFS

Nous avons d'autres nouvelles excitantes au sujet de Porter et je laisserai au président et chef de la direction de l'Administration le plaisir de vous en faire part. Je tiens cependant à féliciter Mark et toute son équipe de cet important partenariat, qui ajoutera de nombreux itinéraires et destinations pour la population de notre région. En novembre, la communauté des gens d'affaires d'Ottawa a souligné ce partenariat avec Porter et les investissements qu'il en résultera pour notre collectivité en décernant à l'Administration un prix *Best Ottawa Business Award* pour la Transaction de l'année - Tourisme. Ce n'est un secret pour personne que des ententes de cette nature exigent beaucoup de temps de la part d'une équipe dévouée. Je suis vraiment très fier du travail accompli.

Dans l'optique de toujours améliorer l'offre de vols directs, en janvier, nous avons eu le plaisir d'annoncer la décision d'Air France d'ajouter YOW parmi ses destinations pour la saison estivale. À la fin de juin, c'est avec tambours et trompettes que nous avons célébré le départ du premier vol Ottawa-Paris. Nous devons beaucoup

à nos partenaires touristiques, qui ont déployé tous leurs efforts de marketing pour assurer le succès de ce vol autant d'un côté et l'autre de l'océan. Les vols quasi complets durant tout l'été sont un signe certain que les voyageurs d'Ottawa-Gatineau, ainsi que ceux de l'Europe et d'ailleurs, se réjouissent de cette nouvelle liaison. La ligne aérienne l'a, elle aussi, remarqué et a prolongé le service jusqu'à l'hiver en y affectant un avion Boeing 787-9 encore plus grand, et qui se poursuivra jusqu'à la fin de l'été 2024.

Nous avons publié en 2023 notre premier Rapport sur les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), à partir des données recueillies en 2022 qui nous serviront de référence et de base et nous guideront dans nos efforts pour les années à venir. Les thèmes développés dans le rapport inaugural seront repris et présentés dans notre deuxième rapport ESG en 2024 afin d'assurer un suivi continu et de nous appuyer dans notre engagement en faveur de la durabilité, de la responsabilité et de la transparence.

En novembre, la communauté des gens d'affaires d'Ottawa a souligné ce partenariat avec Porter et les investissements qu'il en résultera pour notre collectivité en décernant à l'Administration un prix *Best Ottawa Business Award* pour la Transaction de l'année - Tourisme.

Le thème du Rapport annuel 2023 est « **Nos aspirations, un moteur** ». L'an dernier, j'ai proposé une initiative organisationnelle autour de l'élaboration d'un énoncé d'objet, qui serait une source d'inspiration et le reflet de nos aspirations en tant qu'organisation. « En s'appuyant sur le travail d'équipe et la viabilité, YOW relie en toute sécurité les personnes, déplace les marchandises et crée une prospérité économique pour sa collectivité. » est l'énoncé auquel nous sommes parvenus à l'issue d'une collaboration entre la direction, toute l'équipe de l'Administration et le Conseil d'administration (CA). ↘



Un travail considérable a été investi dans la communication de cet énoncé tant à l'interne qu'à l'externe. J'espère que vous avez eu l'occasion de voir l'une des compilations vidéo où notre équipe la récite fièrement et qui ont été mises en ligne tout au long de l'été et de l'automne. Cette campagne a suscité l'attention de la communauté des gens d'affaires d'Ottawa, et a valu à l'Administration un *Best Ottawa Business Award* dans la catégorie Meilleure performance – Marketing. Restez à l'affût car d'autres éléments de la campagne sont prévus en 2024. Félicitations à tous ceux et celles qui ont donné vie à notre énoncé d'objet.

L'énoncé reflète les valeurs considérées comme essentielles par notre personnel et qui sont ressorties au moment de discuter de notre énoncé d'objet. La sécurité est arrivée en tête et a fourni à l'organisation un outil pour explorer la culture du personnel. À partir du slogan « La sécurité avant tout », les Ressources humaines ont commencé à suivre dans l'ensemble de l'organisation les initiatives axées sur notre engagement en faveur de la sécurité du personnel et des passagers.

La question de l'accessibilité était également une valeur clé en 2023 et sera un domaine auquel nous porterons une attention particulière en 2024. Dans le but de nous conformer aux exigences de l'Office des transports du Canada tel que le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* (RTAPH) et pour garantir des déplacements sans obstacle, l'Administration a amélioré sa stratégie d'accessibilité relativement au bâtiment physique en s'appuyant sur la perspective des passagers. Des efforts complémentaires ont englobé l'élaboration, la tenue d'une consultation, et la publication d'un Plan d'accessibilité ainsi que la mise à jour du site Web pour répondre aux exigences du RTAPH. Les trois exigences combinées ont pris appui

sur des initiatives antérieures en vue d'offrir aux passagers qui ont besoin d'une aide une expérience de premier ordre de la porte d'entrée de l'aérogare jusqu'à la cabine de leur vol. Cela permet également de s'assurer que nos services sont faciles à trouver et toujours disponibles.

Une autre initiative importante que je souhaite mentionner est la formation sur la diversité, l'équité et l'inclusion qui a été offerte à tous les membres du personnel. J'ai eu le plaisir de participer à une séance avec l'ensemble du CA et de l'équipe de direction. Cette formation a été à la fois instructive et éducative, et a été livrée avec compassion. Cette formation a été déployée dans l'ensemble de l'organisation et les réactions ont été excellentes. Je félicite les ressources humaines d'avoir introduit ce sujet important et de poursuivre la conversation.

Une bonne gouvernance dépend de l'engagement des membres du Conseil d'administration, ce que nous avons la chance d'avoir au sein du Conseil d'administration de l'Administration. Je tiens à remercier tous mes collègues du CA pour leur engagement et leur dévouement dans toutes nos discussions, et pour avoir veillé à ce que chaque détail soit pris en compte avant qu'une ligne de conduite ne soit arrêtée. Je tiens à remercier en particulier Carole Presseault, dont le mandat au sein du Conseil d'administration a pris fin au cours de l'année. L'expertise de Carole en matière de communication et de relations publiques s'est avérée un atout précieux durant son mandat; sa contribution nous manquera. Nous avons accueilli au sein du groupe Vanessa Pilote qui a été nommée par la Chambre de commerce de Gatineau. L'expérience de Vanessa en affaires publiques et développement durable promet de nous être utile alors que nous avançons dans notre démarche ESG. ➔



Après avoir siégé pendant neuf ans au Conseil d'administration et l'avoir présidé pendant cinq ans, mon mandat prendra fin en avril. Je sais cependant que Bonnie Boretsky, la présidente élue, saura très bien me succéder dans ce rôle. Je suis sûr que sous le leadership de Bonnie, l'Administration continuera à se développer et à atteindre de nouveaux sommets.

Au cours de ma carrière, j'ai eu la chance de voyager dans le monde entier, et je me considère comme un voyageur chevronné. Tout ce que j'ai appris au cours de mes années au service du Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est incroyable. Ce travail m'a permis entre autres de découvrir dans toute sa complexité la gestion d'un aéroport, les défis à relever pour attirer de nouveaux services aériens (en passant, il ne suffit


pas de demander de nouvelles routes) et la rapidité avec laquelle un événement météorologique majeur peut bouleverser une journée de voyage parfaitement fluide. J'ai également pu mesurer tous les efforts déployés par l'équipe pour relever ces défis chaque jour. La pandémie, par exemple, illustre comment l'équipe de l'Administration a su en un clin d'œil se mobiliser pour répondre à un événement catastrophique sans précédent, tout en assurant le fonctionnement de l'Aéroport et en veillant à la sécurité et à la santé du personnel et des passagers.

Je tiens à remercier Mark et son équipe de n'avoir jamais perdu de vue notre objectif, pour avoir surmonté les moments difficiles, pour avoir célébré les victoires et pour avoir rendu notre collectivité meilleure, plus connectée et plus prospère. J'ai vraiment aimé travailler avec tous les

membres du Conseil d'administration et les discussions et les importantes discussions prises autour de la table du Conseil me manqueront.

Pour conclure, je tiens à remercier la population d'Ottawa-Gatineau de continuer à appuyer notre Aéroport. Et j'invite chacune et chacun à inclure YOW dans ses plans de voyage, parce que c'est l'ensemble de notre collectivité qui, au bout du compte, en sortira gagnante.

Je vous souhaite des cioux limpides et un bon voyage.

 **Code Cubitt**
Président,
Conseil d'administration

Message du président et chef de la direction

C'est avec plaisir que je vous résume les points forts d'une année exceptionnelle, que l'on peut décrire comme une année de croissance et de transformation. Comme l'a mentionné le président, nous avons des objectifs ambitieux au début de 2023, et la plupart ont été atteints comme prévu. Quelques obstacles nous ont toutefois ralentis, sans pour autant freiner nos progrès.

En 2023, YOW a accueilli 4,1 millions de passagers, ce qui représente une hausse de 37 % par rapport à 2022. Ce nombre correspond à 80 % des volumes de passagers enregistrés en 2019 et est un signe de reprise encourageant. Malgré des tendances et perspectives macroéconomiques mitigées en 2023, des signes rassurants pointent vers une amélioration de la situation en 2024 et une croissance continue du nombre de passagers grâce à une forte demande, aux horaires des transporteurs aériens et au nombre de vols. J'aborderai plus en détail les services aériens et leur apport dans la hausse de passagers plus tard dans ce message.

En 2023, nous avons célébré le 20^e anniversaire de la construction de l'aérogare. Les membres du personnel qui travaillaient pour l'Administration en 2003 conservent de vifs souvenirs de l'excitation qui a entouré l'achèvement de l'un des plus importants projets de construction dans la région à cette époque. Les membres de l'équipe se rappellent leur fierté d'inaugurer ces installations modernes et primées qui conservent encore aujourd'hui l'apparence et la convivialité d'un nouvel Aéroport.

Ces vingt années ont passé dans le temps de le dire, et je suis heureux de dire que nous sommes tous encore très fiers de cette réalisation, alors que nous poursuivons notre développement dans le but de répondre aux besoins changeants de l'industrie et de notre collectivité.

Tout le campus aéroportuaire vibre au rythme de la croissance. Dans l'aérogare, le projet YOW+ a continué à prendre forme dans l'aire des portes d'embarquement Canada/International. En août, nous avons inauguré le très attendu Big Rig Kitchen and Brewery, un restaurant entièrement accessible avec service aux tables, qui a suscité des critiques très favorables. Après quoi, nous avons inauguré le Marché du canal, où l'on retrouve des marques locales favorites comme La Bottega de Nicastro, réputée pour ses fameux sandwiches et ses produits fins importés d'Italie. L'aire de restauration avait accueilli un peu plus tôt en juillet, une autre antenne de Bridgehead Coffee, une enseigne locale très appréciée, un comptoir La Grille, qui offre de délicieux hamburgers, ainsi que Pizza Vino et Bento Sushi et leurs mets savoureux. ↘



Mark Laroche
Président
et chef de la direction



En accord avec notre engagement à réduire l’empreinte carbone de l’aéroport, la nouvelle cuisine du restaurant Big Rig et celles de l’aire de restauration sont entièrement électriques, exception faite du four à pizza. Ces cuisines électriques réduiront les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par la cuisson d’aliments.

La construction de la station de l’aérogare et son intégration au réseau de train léger sur rail (TLR) de la Ville d’Ottawa sont terminées. La Ville a effectué des essais de l’embranchement avec l’aéroport en prévision de la mise en service de la ligne Trillium.

À l’extérieur de l’aérogare, les choses commencent également à bouger. Après quelques années financières difficiles dans le domaine de l’hôtellerie, Germain Hôtels a donné le feu vert à la construction de l’hôtel Alt de l’Aéroport d’Ottawa. Leur entrepreneur a entrepris en octobre les travaux de construction très complexes qui s’échelonnent sur environ deux ans et qui devraient être achevés au début de 2026. Nous sommes très enthousiastes à l’idée qu’un hôtel de haute qualité, relié à l’aérogare et doté des commodités qui comptent pour nos clients et nos partenaires aériens, soit sur le point de prendre forme.

Ailleurs sur le campus, les hangars de Porter sont presque terminés et seront opérationnels dès la première moitié de 2024. Ces installations dont la superficie mesure environ 150 000 pieds carrés accueilleront les ateliers d’entretien pour sa nouvelle flotte d’avions à réaction Embraer E195-E2 et sa flotte actuelle d’avions à turbopropulseurs Dash 8 de Havilland Canada. Porter a indiqué que ces hangars représentent un investissement de 65 millions de dollars et emploieront 200 personnes, dont 160 techniciens d’entretien d’aéronefs brevetés.

Canadian North a annoncé son intention de doubler la taille de son entrepôt de marchandises à YOW afin de répondre aux besoins croissants des communautés nordiques qu’elle dessert. Canadian North et le gouvernement fédéral se sont engagés chacun à hauteur de 11 millions de dollars, pour un investissement total de 22 millions de dollars. La planification est en cours; la construction devrait commencer en 2024, et l’installation devrait être ouverte et opérationnelle d’ici 2026.

De nombreux autres projets moins visibles ont été réalisés sur le campus. Les travaux annuels sur l’aérodrome comprenaient la reconstruction de la voie de circulation E, y compris la reconstruction en profondeur de 500 m de la voie de circulation, la construction de nouveaux accotements, le remplacement des conduites d’eaux pluviales et diverses restaurations de l’aire de trafic. Une route de secours a également été construite à partir de l’édifice Hendrick. Au printemps, nous avons commencé la construction d’une station de pompage d’eau qui, une fois achevée en 2024, fournira une deuxième source d’eau potable pour le campus. Ces projets représentent un investissement de 7 millions de dollars dans l’infrastructure aéroportuaire.

Un projet a été entrepris afin de réaligner les portes d’embarquement au moyen d’une approche peu coûteuse en vue d’améliorer notre capacité d’accueil de notre éventail actuel d’aéronefs dans le cadre de l’infrastructure existante de l’aire de trafic et des portes d’embarquement. Nous avons pu ainsi augmenter la disponibilité des portes d’embarquement pendant les périodes de pointe et réduire notre besoin de transport par navette. Les changements se sont déroulés sans heurt, ont amélioré l’efficacité et l’expérience des clients, et ont réduit les coûts d’exploitation.

Conformément à notre engagement continu en faveur de la carboneutralité, nous avons continué à installer des bornes de recharge à divers endroits du campus. Nous avons notamment installé quatre bornes de niveau 2 pour l’équipement de manutention au sol. Étant donné que l’électrification de cet équipement est déjà en cours, les bornes sont prêtes à être utilisées. Nous sommes sur le point d’achever une installation plus importante dans le stationnement étagé et aux quais de chargement, qui portera à 20 le nombre de bornes de niveau 2 pour le parc de véhicules de l’Administration au fur et à mesure de sa transition.

Comment finançons-nous les projets que j’ai mentionnés? Pour les projets d’immobilisations, nous comptons sur les frais d’améliorations aéroportuaires inclus dans le prix du billet pour tous les passagers embarqués. ▾



Les recettes non aéronautiques financent le reste. Nous générons des revenus non aéronautiques à partir de l'aménagement des terrains de l'Aéroport, des locations, des concessions, du stationnement et du transport au sol, et de la publicité, pour ne citer que quelques sources. Nous ne recevons pas d'argent des contribuables pour financer nos activités, c'est pourquoi les recettes non aéronautiques sont essentielles pour maintenir les redevances aéronautiques à un niveau aussi bas que possible.

Nous continuons à avoir des vues sur la mise en valeur de nos terrains conformément au mandat que nous a confié Transports Canada (TC). Les parcelles prioritaires comprennent la zone située au nord de la voie de circulation R, celles du passage ouest (adjacente à la station Uplands du TLR), ainsi que celle du chemin Hunt Club. Nous avons pris contact avec l'industrie et les promoteurs immobiliers et avons entamé des discussions dans le but d'évaluer la demande et d'identifier les meilleures occasions d'aménagement qui correspondent à notre mandat.

Dans le même ordre d'idées, nous avons collaboré avec le ministère de la Défense nationale pour accueillir à YOW, à titre temporaire (environ deux à quatre ans), deux avions CC-330 récemment acquis. La flotte actuelle d'avions vieillissants CC-150 Polaris sera remplacée par les appareils stratégiques CC-330 pour assurer le ravitaillement en vol et le transport. Nous continuerons à travailler avec le gouvernement fédéral jusqu'à ce que ces appareils soient transférés sur des bases permanentes.

Les activités relatives au stationnement et au transport au sol se sont bien redressées en 2023 et à un rythme supérieur à la croissance du nombre de passagers. Les recettes de stationnement ont augmenté de 85 % et celles du transport au sol de 88 % par rapport aux niveaux de 2019. Alors que les voyages d'affaires ont été plus lents à reprendre, les voyages de loisir sont en hausse, ce qui signifie des séjours plus longs dans les stationnements. Cela se traduit par une augmentation des recettes par passager, ce qui est une bonne nouvelle.

En 2023, les recettes se sont élevées à 145,6 millions de dollars, en hausse de 30 % par rapport à 2022. Tous les secteurs de recettes ont bénéficié de l'augmentation du nombre de passagers. L'Administration a terminé l'année 2023 avec un bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements (BAIIA) de 39,7 millions de dollars, contre 25,7 millions de dollars en 2022. Après amortissement, le bénéfice s'est élevé à 10,6 millions de dollars en 2023, comparativement à une perte de 4,8 millions de dollars en 2022. L'Administration a continué à tirer parti de son solide bilan et de ses facilités de crédit et a continué à respecter ses obligations réglementaires, opérationnelles et de service de la dette. Grâce au BAIIA positif, l'Administration pourra mettre de côté les fonds nécessaires au remboursement de la dette de 100 millions de dollars liée à la pandémie.

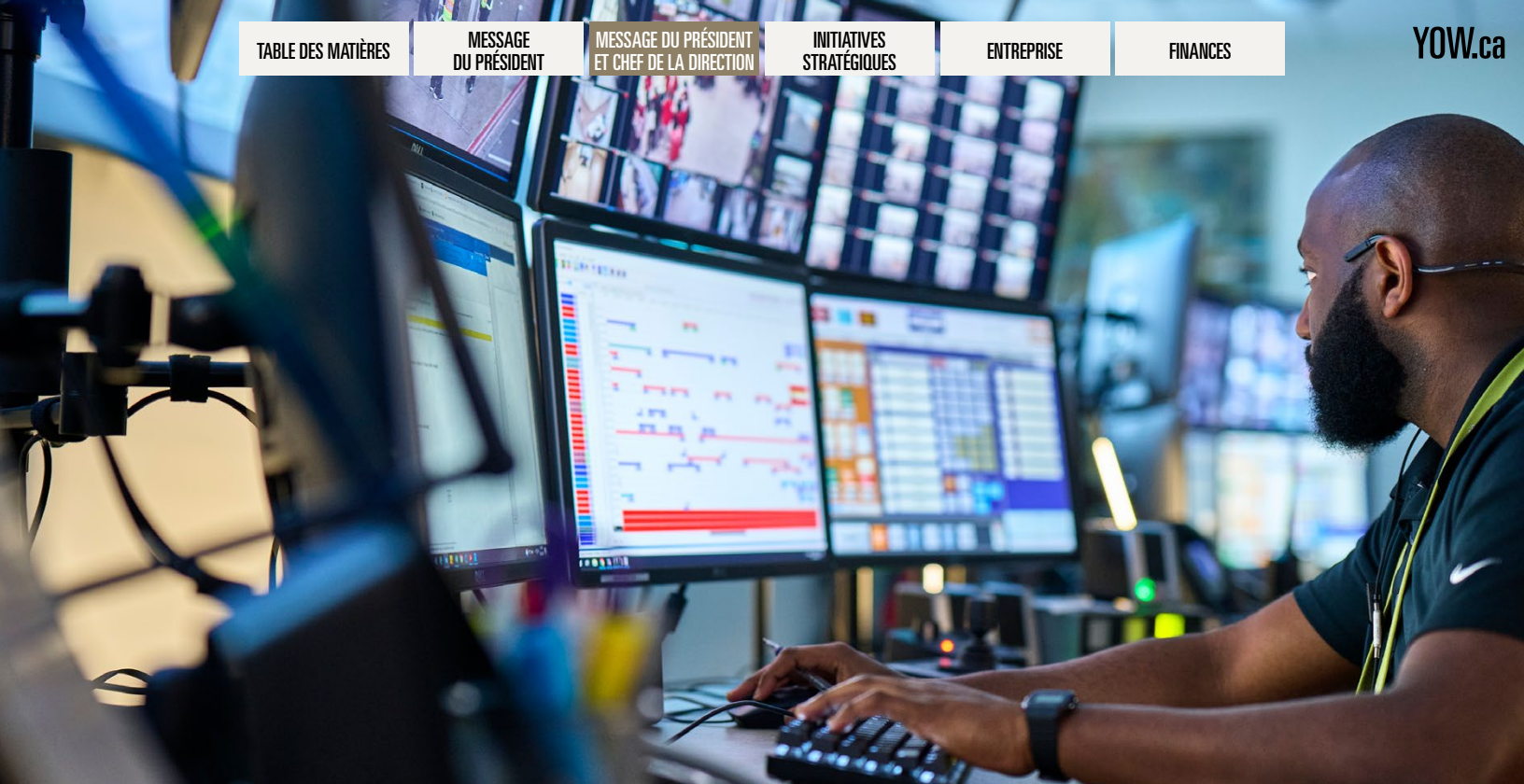


En 2023, les recettes se sont élevées à 145,6 millions de dollars, en hausse de 30 % par rapport à 2022. Tous les secteurs de recettes ont bénéficié de l'augmentation du nombre de passagers.

Qu'il s'agisse d'investissements dans les infrastructures ou d'améliorations des programmes, nos efforts visent clairement l'efficacité et l'excellence opérationnelle.

Le plan d'affaires pour les technologies de l'information (TI) que nous avons annoncé en 2022 en est un exemple. Lancé au début de l'année 2023, cet ambitieux projet se déroule bien, avec des avancées substantielles en ce qui concerne le personnel, les processus et les technologies, et devrait être achevé d'ici à la fin de l'année 2024. Ses principaux objectifs sont l'atténuation des risques opérationnels, le renforcement de notre programme de cybersécurité, l'amélioration de l'expérience des parties prenantes et un alignement plus étroit sur les meilleures pratiques de l'industrie en matière d'informatique. ➤





Alors que le nombre de passagers de l'Aéroport d'Ottawa continue de remonter à son niveau d'avant la pandémie, les équipes de sûreté et de sécurité de l'Administration se sont développées et ont gagné en ampleur et en profondeur.

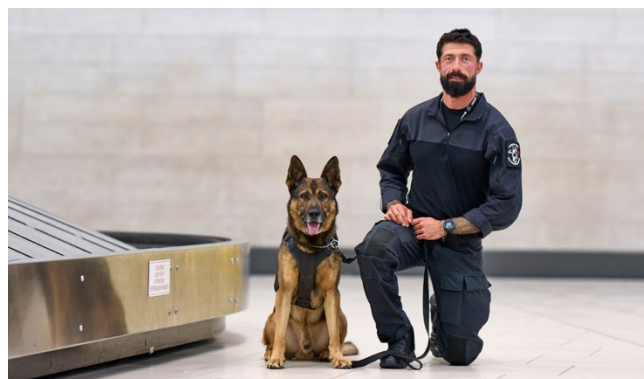
YOW a redoublé son engagement en matière de sécurité en créant un service de Gestion de sécurité et de reddition de compte qui met l'accent sur les principes de sécurité que sont la gestion des risques, l'assurance, la promotion et la documentation. L'Aéroport est tenu de disposer d'un solide système de gestion de la sécurité (SGS) pour suivre et rendre compte des objectifs clés qui comprennent les activités du personnel de l'Administration et des autres organisations actives sur le terrain d'aviation. Pour 2023, nous avons suivi les impacts d'oiseaux, les incursions sur piste, les incidents sur l'aire de trafic principale et impliquant les passerelles d'embarquement. Les objectifs des deux premiers ont été atteints, tandis que ceux des deux derniers n'ont pas été respectés. Ces résultats ont rendu nécessaire la mise en œuvre d'un solide plan d'action en 2024 et au-delà, y compris une formation supplémentaire, afin d'atténuer les éventuels incidents à l'avenir.

L'Administration a lancé une autre initiative destinée à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité opérationnelle. En partenariat avec l'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton, l'Aéroport d'Ottawa a développé le concept d'un système de gestion des responsabilités (SGR). L'approche structurée du programme intègre la classification des incidents, l'examen des performances et l'amélioration collaborative dans le but de favoriser un environnement coopératif entre les parties prenantes de l'Aéroport. L'objectif principal est d'améliorer les

normes de niveau de service en donnant accès à des indicateurs de performance clés au sein de l'écosystème aéroportuaire.

Les essais et les efforts de développement sont encore en cours. Cependant, nous pensons que cette initiative aura un impact positif net sur la sécurité et les performances opérationnelles et qu'elle permettra d'améliorer le service offert à nos passagers.

En ce qui concerne la sécurité, nous avons eu plusieurs activités notables.



L'Escouade canine de l'Administration a retrouvé ses effectifs complets en février, avec l'ajout d'une troisième équipe. La nouvelle équipe est pleinement intégrée à l'escouade et constitue un complément bienvenu à l'équipe de sécurité. La présence de l'Escouade canine sur place renforce notre dispositif de sécurité. ▾



Tout cela vient appuyer notre principale raison d'être : des voyages aériens sains et saufs.

En avril, l'Administration a signé un contrat avec Allied Universal Security (AUS) et lui a confié les fonctions liées à la sécurité dans l'aérogare, côté piste et sur les routes devant l'aérogare. Ce nouveau contrat nous a permis de revenir au niveau prépandémique des effectifs et d'incorporer une surveillance et une responsabilité supplémentaires dans les obligations du contractant.

En tant qu'Aéroport de la capitale du Canada, YOW reçoit régulièrement des chefs d'État et d'autres visiteurs importants. En 2023, nous avons eu de nombreuses visites de ce type, notamment celles du président des États-Unis, du président de l'Ukraine, du président de la République de Corée, du premier ministre du Japon et du roi de Jordanie. Notre équipe de sécurité s'est fortement impliquée dans l'organisation et le soutien de la sécurité à YOW à l'arrivée et au départ de ces visiteurs, et a bénéficié du soutien de l'ensemble de l'organisation pour les événements plus complexes.

La valeur de nos équipes a été reconnue par nos partenaires chargés de l'application de la loi ; l'Aéroport d'Ottawa fait désormais

partie du Centre de commandement de la région de la capitale nationale et dispose d'un bureau permanent au sein de son centre d'opérations. Nous sommes la seule agence non gouvernementale autorisée d'accéder à l'édifice et invitée à participer aux activations lors d'événements majeurs et de visites de dignitaires de haut niveau.

Depuis novembre 2020, l'Administration collabore avec les parties prenantes de la réglementation, de l'application de la loi et de l'industrie pour détecter et surveiller l'activité des drones à proximité de YOW, de ses trajectoires d'approche et d'autres zones d'alerte désignées dans la région de la capitale du Canada. En 2023, Transports Canada (TC) a émis une première sanction administrative pécuniaire pour une violation de la réglementation relative à l'activité des drones à proximité d'un aéroport après notre détection et signalement d'un événement qui s'est produit en décembre 2022. Une deuxième enquête de TC est en cours pour un autre incident de drone survenu en mars 2023.

L'équipe de gestion des urgences a été très occupée en 2023 avec des exercices et des événements de formation, y compris un exercice réglementaire d'intervention d'urgence à grande échelle. L'Aéroport d'Ottawa a également été l'hôte d'un exercice grandeur nature sur le train léger sur rail (TLR), facilité par la Ville d'Ottawa, afin d'assurer l'état de préparation des

intervenants en cas d'urgence à bord du train une fois que le service sera en place. Nous remercions les premiers intervenants de la ville et les partenaires du campus, ainsi que les équipes de l'Administration qui ont contribué à la réussite de ces exercices.

Le Service d'incendie de l'aéroport est un autre élément vital de la réponse aux urgences à l'Aéroport. Le Service répond au niveau d'intervention de catégorie 8 de TC, qui exige au minimum un commandant des interventions/capitaine d'équipe et trois pompiers pour faire fonctionner trois véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie. En 2023, le Service d'incendie de l'aéroport a répondu à 21 urgences d'aéronefs, 247 appels médicaux, 6 incidents liés à des incendies, 31 incidents liés à des matières dangereuses, 10 déversements de carburant et 3 incidents impliquant des véhicules à moteur. Les membres sont également titulaires d'un certificat de formation médicale avancée qui leur permet d'administrer des médicaments pour soulager les symptômes et sauver des vies.

Tout cela vient appuyer notre principale raison d'être : des voyages aériens sains et saufs. Je suis heureux de dire que nous sommes en mode croissance dans ce domaine également, et que nous sommes en passe de retrouver les niveaux de 2019 plus rapidement que prévu. ▾



4,1 millions

Le nombre total de passagers a atteint une augmentation de 37 % par rapport à 2022.

3,2 millions

Volume des passagers domestiques a augmenté de 18 % par rapport à 2022.

576 000

Voyages transfrontaliers ont connu un rebond de 202 % par rapport à 2022.

L'année 2023 a marqué un rebond important pour le secteur de l'aviation, qui se remet progressivement de l'impact de la pandémie. Le nombre total de passagers de YOW a atteint 4,1 millions, soit une augmentation notable de 37 % par rapport à 2022 et une étape positive vers les pics de 5,1 millions de passagers atteints avant la pandémie en 2018 et 2019.

La tendance à la reprise s'est amorcée par une hausse du volume des passagers domestiques, qui a augmenté de 18 % par rapport à 2022, pour atteindre un total de 3,2 millions de passagers. Par la suite, les voyages transfrontaliers ont connu

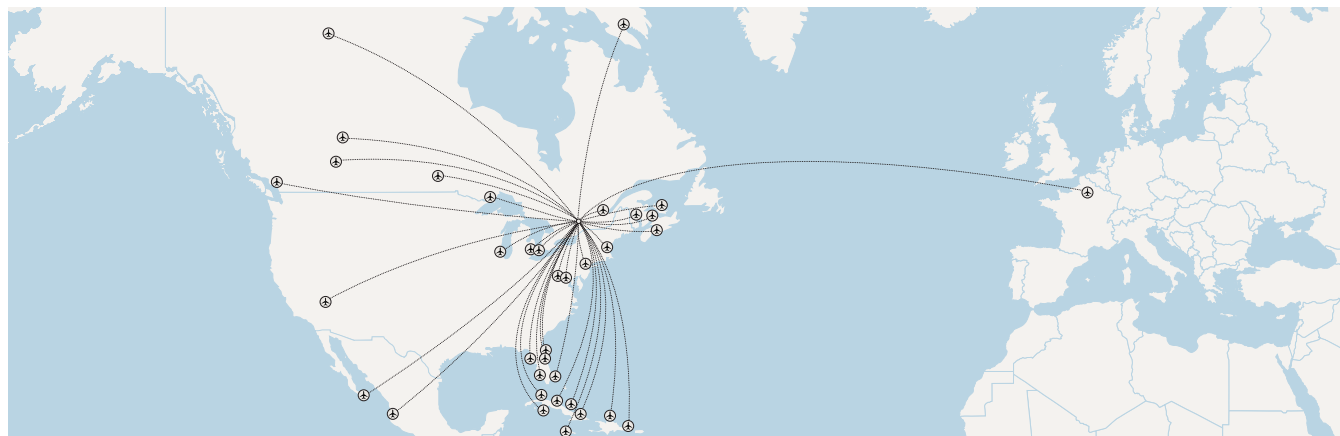
un rebond impressionnant de 202 %, avec 576 000 passagers à destination/en provenance des États-Unis. Le segment international, stimulé par Air France, a atteint 317 000 passagers, soit une augmentation remarquable de 240 % par rapport à 2022.

En analysant le mois d'août 2023 comme point de référence, YOW a facilité 521 départs hebdomadaires d'aéronefs de passagers, soit une augmentation globale de 12,5 %. Les départs domestiques sont passés à 433 par semaine, et les départs transfrontaliers à 83 par semaine. Le trafic international a également augmenté de manière significative, avec notamment la reprise du service sans escale vers l'Europe avec cinq départs hebdomadaires (Air France), alors qu'il n'y en avait aucun l'année précédente. Il est à noter que les vols internationaux sont plus actifs en hiver, grâce aux liaisons populaires vers les destinations soleil du Mexique et des Caraïbes.

Du point de vue des lignes aériennes, Air Canada a maintenu le statu quo avec 12 destinations estivales sans escale. Porter est devenu le transporteur qui a connu la croissance la plus rapide à YOW, avec une augmentation de 44 % des vols et de 60 % des sièges par rapport à 2022, avec 13 destinations desservies. United Airlines a également obtenu des résultats impressionnants avec de multiservices quotidiens vers Washington-Dulles (IAD), Newark (EWR) et Chicago-O'Hare (ORD). ↘

Destinations sans escale

Boston BOS É.-U	Orlando MCO É.-U
Calgary YYC Canada	Orlando SFB É.-U
Cancún CUN Mexique	Paris CDG France
Cayo Coco CCC Cuba	Puerto Plata POP République dominicaine
Cayo Largo Del Sur CYO Cuba	Puerto Vallarta PVR Mexique
Charlottetown YYG Canada	Punta Cana PUJ République dominicaine
Chicago ORD É.-U	Québec YQB Canada
Dulles IAD É.-U	San José Cabo SJD Mexique
Edmonton YEG Canada	Santa Clara SNU Cuba
Fort Lauderdale FLL É.-U	Tampa TPA É.-U
Fort Myers RSW É.-U	Thunder Bay YQT Canada
Fredericton YFC Canada	Toronto YYZ Canada
Halifax YHZ Canada	Toronto YTZ Canada
Holguín HOG Cuba	Vancouver YVR Canada
Iqaluit YFB Canada	Varadero VRA Cuba
Las Vegas LAS É.-U	Washington DCA É.-U
Moncton YQM Canada	Winnipeg YWG Canada
Montego Bay MJB Jamaïque	Yellowknife YZF Canada
Montréal YUL Canada	
New York EWR É.-U	





Parmi les faits marquants du développement des services aériens, on peut citer la nouvelle liaison sans escale d'Air France vers Paris-Charles de Gaulle, qui a débuté le 27 juin en grande pompe! Nous avons réuni les médias, les partenaires touristiques et les invités spéciaux d'Air France pour accueillir les passagers du vol inaugural à la porte d'embarquement. Les passagers en partance ont eu droit à des rafraîchissements et délices alors que nous coupons officiellement le ruban de cette route clé qui reconnecte Ottawa-Gatineau avec l'Europe. Les invités à l'arrivée ont dégusté des truffes offertes par l'institut Le Cordon Bleu Ottawa, une antenne de la renommée école culinaire de Paris.

En plus des célébrations à l'intérieur de l'Aéroport, nous avons été ravis que Son Excellence M. Michel Miraillet, ambassadeur de France au Canada, ait aidé à présenter la nouvelle liaison à la collectivité lors d'une charmante réception à l'Ambassade de France. Les voyageurs fréquents d'Air France et de KLM, les membres de la communauté diplomatique, les parties prenantes de l'Aéroport et de la collectivité, ainsi que nos partenaires du secteur du



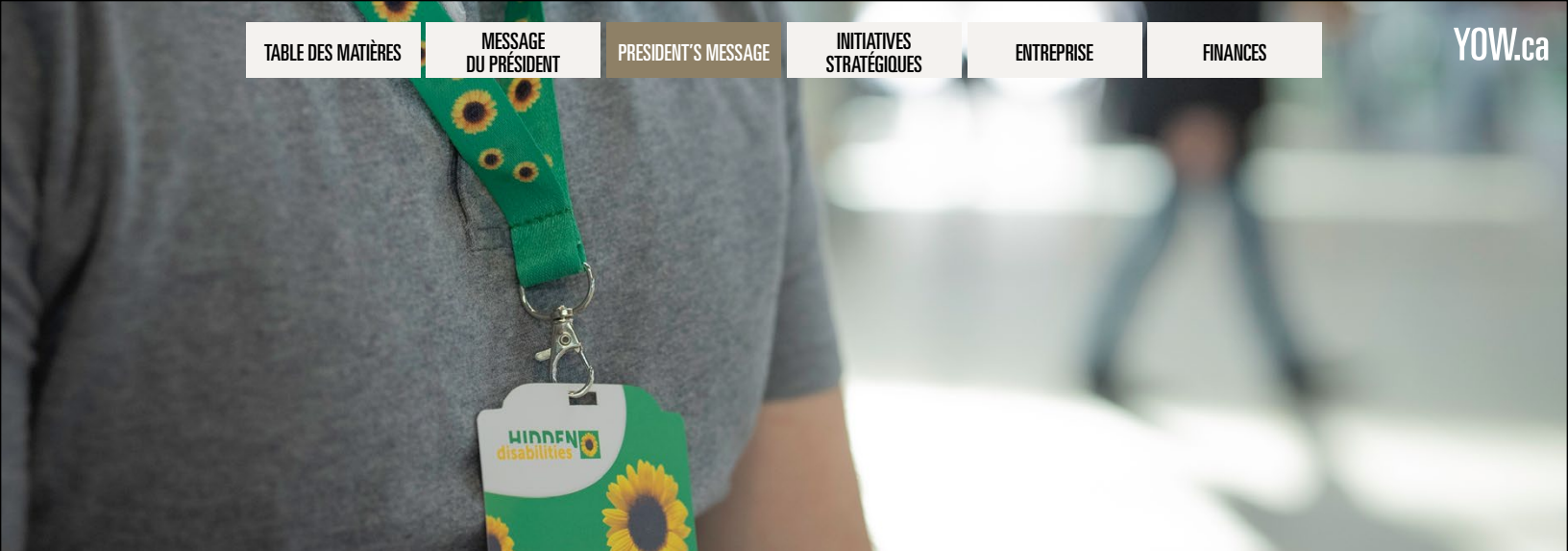
tourisme et de l'hôtellerie ont dégusté des plats délicieux et du champagne et des vins français dans le cadre élégant de l'ambassade.

Les réactions ont été élogieuses au sujet du service raffiné à bord d'Air France ainsi que de la facilité de connexion avec le reste de l'Europe et au-delà. Nous sommes ravis qu'Air France reconnaisse le succès de la liaison et prolonge le service jusqu'à l'été 2024. Nous remercions sincèrement

la collectivité d'avoir adopté Air France et d'avoir confirmé qu'il existe une véritable demande pour un service vers l'Europe au départ d'Ottawa-Gatineau.

Nous remercions vivement nos partenaires Tourisme Ottawa, Tourisme Outaouais et Destination Canada, qui ont appuyé nos efforts de marketing auprès d'Air France pour assurer le succès de cette liaison. ▾





Chaque ligne aérienne partenaire est importante pour YOW. Nous travaillons en étroite collaboration avec chacune d'entre elles pour explorer de nouvelles possibilités de services aériens au profit de notre communauté.

Avec l'augmentation du nombre de passagers, le service à la clientèle devient de plus en plus important. La pandémie nous a obligés à interrompre certaines initiatives, notamment notre participation au programme de qualité des services aéroportuaires (Airport Service Quality – ASQ), le programme de bénévolat Infoguide et les visites de chiens de thérapie. En 2023, nous avons créé un nouveau poste de directeur / directrice, Expérience passager, chargé de jeter un regard neuf et holistique sur le service à la clientèle à l'Aéroport d'Ottawa. Les premières activités de la nouvelle directrice ont porté sur la cartographie du parcours des passagers à travers chaque point de contact afin de valider les processus, de comprendre les rôles et les responsabilités de chacune et chacun et d'identifier les lacunes.

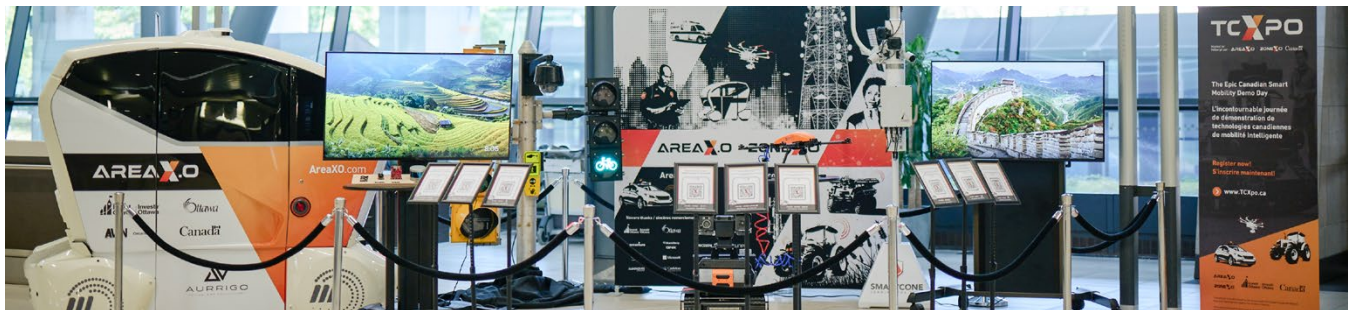
Ensuite, nous avons fait appel à Skytrax, l'agence internationale d'évaluation du transport aérien, pour nous aider à établir un niveau de référence en matière de service à la clientèle. L'enquête a porté sur 800 indicateurs qui ont permis d'attribuer une note de 4 étoiles à l'aéroport. Qu'est-ce que cela signifie pour YOW ? Cela signifie qu'il existe des possibilités d'amélioration, auxquelles nous allons nous atteler. La bonne nouvelle, c'est que des projets sont déjà en cours pour résoudre certains des indicateurs les moins bien notés.

Le site Web de l'Aéroport, yow.ca, en est un excellent exemple. Je vous ai dit l'année dernière que nous aurions un nouveau site en 2023 qui serait plus moderne, plus convivial, plus robuste et entièrement accessible. Après avoir effectué une analyse complète des utilisateurs qui a permis de cerner davantage de besoins techniques et d'intégration, la portée du projet s'est considérablement élargie, ce qui a prolongé l'échéancier. Nous avons mené à bien un appel d'offres pour identifier un partenaire de développement. Nous travaillons avec l'entreprise retenue et nos partenaires de conception pour déployer le nouveau site à l'été 2024.

Le programme Voyageur vérifié de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien contribue à désengorger les aéroports et à améliorer les déplacements aériens des membres de NEXUS et des voyageurs qui ont fait l'objet d'une vérification approfondie de leurs antécédents et qui sont munis d'une carte d'identité spéciale avec photo, comme les membres des forces de l'ordre et les militaires. Initialement exclus de la liste des aéroports de niveau 1, nous avons plaidé sans relâche auprès du gouvernement fédéral pour y être inclus au bénéfice de nos passagers. Nos efforts ont porté leurs fruits et nous avons ouvert notre couloir Voyageur vérifié le 9 août dans le cadre d'un projet pilote. Les premiers résultats indiquent une utilisation plus importante que prévu. Nous espérons que les chiffres définitifs démontreront la nécessité d'un programme permanent à YOW et nous poursuivrons nos efforts dans ce sens.

L'accessibilité est devenue un thème clé dans le domaine des voyages, et je suis heureux de dire que YOW continue à travailler avec diligence pour assurer à tous des voyages sans obstacle. Sous la direction de l'équipe des Communications, l'Administration a publié son premier Plan d'accessibilité le 1^{er} juin. Nous avons également collaboré avec l'Office des transports du Canada afin de nous assurer que le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, qui s'applique à tous les points de service des voyageurs, est respecté. Les audits de plusieurs programmes et éléments de notre site Web ont été couronnés de succès et complètent les initiatives antérieures qui ont été saluées par des organisations telles que la Fondation Rick Hansen.

L'Administration a été très heureuse de lancer le programme Tournesol de l'organisme Hidden Disabilities à YOW pendant la Semaine nationale de l'accessibilité en octobre. Dans le cadre de ce programme, toute personne qui voyage et qui a un handicap invisible est invitée, durant son séjour à l'Aéroport, à porter une lanière verte arborant le symbole iconique du Tournesol comme signal discret pour le personnel d'avoir un handicap invisible et que c'est possible d'avoir besoin d'une aide supplémentaire ou de plus de temps tout au long du processus de voyage. Nous avons dispensé une formation aux compagnies aériennes et à d'autres personnels de première ligne afin d'assurer une large sensibilisation au programme et aux besoins uniques des utilisateurs. ↘



L'ampleur de la croissance que j'ai décrite a nécessité un niveau de recrutement que l'Administration n'avait pas connu depuis sa création. Notre service des ressources humaines (RH) a relevé le défi en étoffant ses propres rangs au cours du processus. Les RH ont également soutenu les révisions de service du côté des opérations au sol afin d'optimiser les ressources et de reclasser le personnel sur appel en personnel saisonnier, et dans les corps de métiers afin de procéder à un examen complet de la reclassification, ce qui a entraîné plusieurs changements de classe salariale.

La refonte des compétences et des capacités de l'équipe des TI est apparue comme la pierre angulaire du plan d'affaires des TI mentionné précédemment. Pour soutenir les objectifs du plan visant le renforcement de la résilience et de la fiabilité opérationnelles des principaux services, les RH ont procédé à un examen et à une analyse de la structure du service qui ont entraîné des promotions internes dont nous nous sommes réjouis et l'introduction de nouvelles compétences au sein du groupe qui aideront l'organisation à atteindre ses objectifs en matière d'informatique.

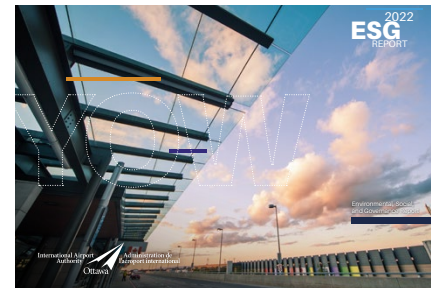
L'exploit le plus étonnant en 2023 a été le nombre de recrutements que l'équipe des RH a facilités : 69 nouvelles embauches, dont 27 nouveaux membres du personnel saisonnier; le retour de 28 membres du personnel saisonniers; et 21 promotions internes. Les efforts et le travail d'équipe nécessaires pour pourvoir tant de postes essentiels et organiser les activités d'intégration correspondantes ont été herculéens, et les ajouts et promotions qui en ont résulté vont assurer à l'Administration une base solide pour l'avenir.

Les RH et les Communications ont collaboré dans le cadre d'une approche inédite du recrutement avec deux grandes campagnes éclair sur les médias sociaux à la recherche de mécaniciens/mécaniciennes d'entretien et d'opérateurs/opératrices d'équipement lourd. Les deux campagnes ont connu un succès retentissant sur le plan de la portée et des candidatures reçues, et elles ont rehaussé le profil de l'Administration auprès des candidats à d'autres postes. Des plans sont déjà en cours pour lancer des campagnes éclair similaires en 2024.

Bien que l'embauche reste une priorité, compte tenu du nombre de postes vacants à pourvoir, l'équipe continuera à se concentrer sur l'équité salariale, conformément à la réglementation fédérale entrée en vigueur en août 2021. En vertu de cette réglementation, il incombe à l'Administration de documenter un plan d'équité salariale exhaustif, de déployer un outil d'évaluation, d'examiner chaque profil d'emploi au sein de l'organisation, et de mettre le tout en œuvre d'ici septembre 2024. Comme vous pouvez l'imaginer, il s'agit d'une tâche colossale pour une petite équipe très occupée. C'est pourquoi nous avons fait appel à une société indépendante pour nous aider dans cette tâche.

Avec toute cette croissance du personnel, des activités opérationnelles et des transactions financières, les équipes chargées des finances et de l'approvisionnement ont également été très occupées à former le nouveau personnel, à travailler en partenariat avec les équipes sur les activités d'approvisionnement importantes et sur la comptabilité afin de répondre à la croissance fulgurante du volume de transactions qui dépasse les niveaux de 2019.

Un grand nombre des programmes que nous avons entrepris sont indissociables d'une exploitation responsable, durable, transparente et d'une bonne gouvernance, ce qui faisait partie de notre motivation pour passer au rapport ESG en 2024. En s'appuyant sur notre premier effort, l'Administration publie son deuxième rapport ESG. Le développement durable est une expérience d'apprentissage continu et le rapport reflète les progrès réalisés au cours de la première année depuis l'officialisation de notre plan de développement durable. Il se concentre sur les principaux thèmes matériels identifiés l'année précédente, en mettant l'accent sur les buts, les objectifs et les principaux indicateurs de performance alignés sur les cadres de présentation de rapports sur le développement durable préétablis.



En introduisant un indice de divulgation de l'information, nous améliorons la transparence en alignant nos informations sur la Global Reporting Initiative (GRI), le Sustainability Accounting Standards Board (SASB) et le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), afin d'offrir une vue d'ensemble de notre engagement en faveur du développement durable. Je vous encourage à explorer ce rapport et les informations connexes sur notre site Web, pour en savoir plus sur nos avancées communes vers un avenir où notre Aéroport et notre collectivité prospèrent de manière durable. ↘



J'espère que vous conviendrez que 2023 a été productive, avec des projets transformateurs qui placent YOW sur la voie d'une croissance et d'un succès continus. Alors que nos volumes continuent de se redresser et que le paysage du transport aérien dans l'ère post-COVID ne cesse d'évoluer, l'Administration réexamine de manière proactive son Plan directeur. Cette initiative stratégique vise à positionner l'Aéroport de façon optimale pour l'avenir, en fournissant une plaque tournante résiliente et dynamique pour la croissance économique et la collaboration dans la région de la capitale du Canada.

Conscients de la nécessité d'une perspective à long terme pour le développement des infrastructures, et compte tenu des nouveaux profils de trafic qui mettent davantage l'accent sur les voyages d'agrément, nous avons lancé une série complète d'études visant à évaluer et à prévoir la croissance du trafic au cours de la prochaine décennie et au-delà. Nous étudions la nécessité d'une capacité supplémentaire et d'un projet d'expansion important pour répondre à l'augmentation prévue du trafic et aux nouveaux profils de trafic.

À l'horizon 2024, l'Administration est prête à s'engager dans la prochaine phase de cette initiative stratégique. En posant des fondations solides et en adoptant une approche durable et innovante de l'infrastructure aéroportuaire, nous visons à consolider notre rôle d'acteur clé dans le façonnement de l'avenir du transport aérien, en garantissant une expérience transparente et efficace aux passagers tout en nous adaptant aux réalités changeantes de la demande de trafic.

En réponse à la reprise vigoureuse du secteur et aux défis de capacité qui en découlent, ainsi qu'à la nécessité de revoir nos plans pour l'avenir, nous avons accueilli une nouvelle vice-présidente, Planification stratégique et investissements majeurs

pour renforcer notre équipe de direction et gérer ces analyses complexes à l'avenir.

Des années passionnantes nous attendent, mais je voudrais conclure 2023 par quelques mots de remerciement. Le président a mentionné l'énoncé d'objet et les efforts déployés pour l'élaborer et le communiquer. La priorité suivante est de le mettre en pratique, et notre équipe me montre chaque jour que c'est précisément ce qu'elle fait. Nous abordons de nouveaux projets et donnons vie à des projets en cours avec détermination afin de nous assurer que nous sommes à la hauteur de notre énoncé audacieux. Merci pour votre travail et votre dévouement - ils sont remarquables et appréciés.

Je tiens également à remercier le Conseil d'administration pour son engagement dans les dossiers et les questions qui ont nécessité une attention et un soin particuliers. J'apprécie également les discussions animées et la certitude que nous sommes tous engagés dans la même mission : la réussite de YOW. Monsieur le président, votre leadership au sein du Conseil d'administration a été exemplaire et nous manquera. Je me réjouis de travailler avec la présidente élue, Bonnie Boretsky, et de poursuivre l'excellent travail accompli par Code.

Nous remercions enfin la collectivité pour son soutien constant et pour avoir donné la priorité à Ottawa dans ses déplacements aériens. Ensemble, nous assurerons la reprise complète de l'Aéroport international d'Ottawa et sa croissance et sa transformation pour les décennies à venir.

Bon voyage,

 **Mark Laroche**
Président
et chef de la direction

Initiatives stratégiques



Les priorités et les plans de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) sont liés au Plan stratégique, qui est élaboré en collaboration avec le Conseil d'administration. Les paragraphes suivants présentent les initiatives de chaque orientation stratégique pour la période 2021-2025, de plus que les résultats réels par rapport au Plan d'affaires pour 2023: ▾



1

Croître stratégiquement

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

2

Augmenter le poids économique de l'Aéroport au sein de la région de la capitale du Canada

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



3

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

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

4

Poursuivre notre quête d'excellence

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

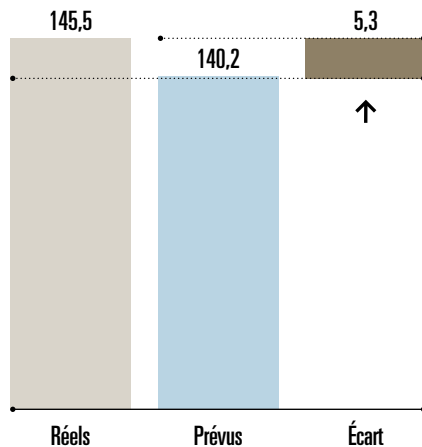
5

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

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

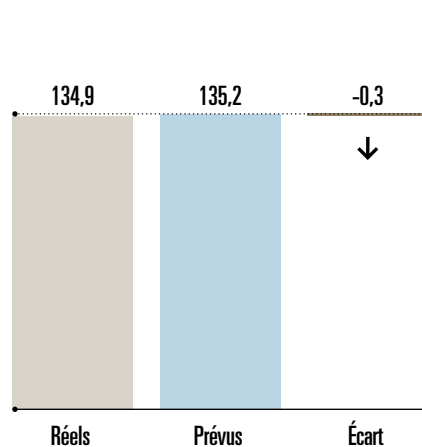
Résultats réels de 2023 c. Plan d'affaires (en millions de dollars canadiens)

Produits



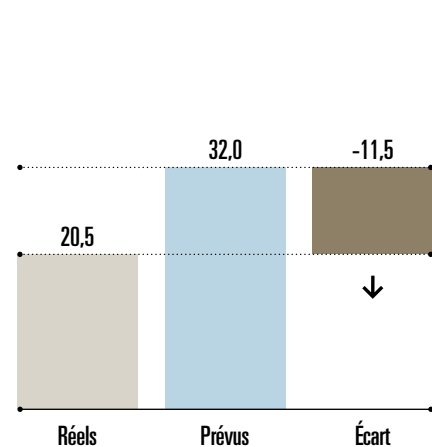
L'écart est dû à une meilleure performance des revenus des concessions, y compris la location de voitures, les services de restauration et le transport au sol, ainsi qu'à une bonne performance des revenus du stationnement. La solidité des revenus d'intérêts résulte d'un environnement de taux d'intérêt plus élevé combiné à des soldes de trésorerie plus importants que prévus.

Charges



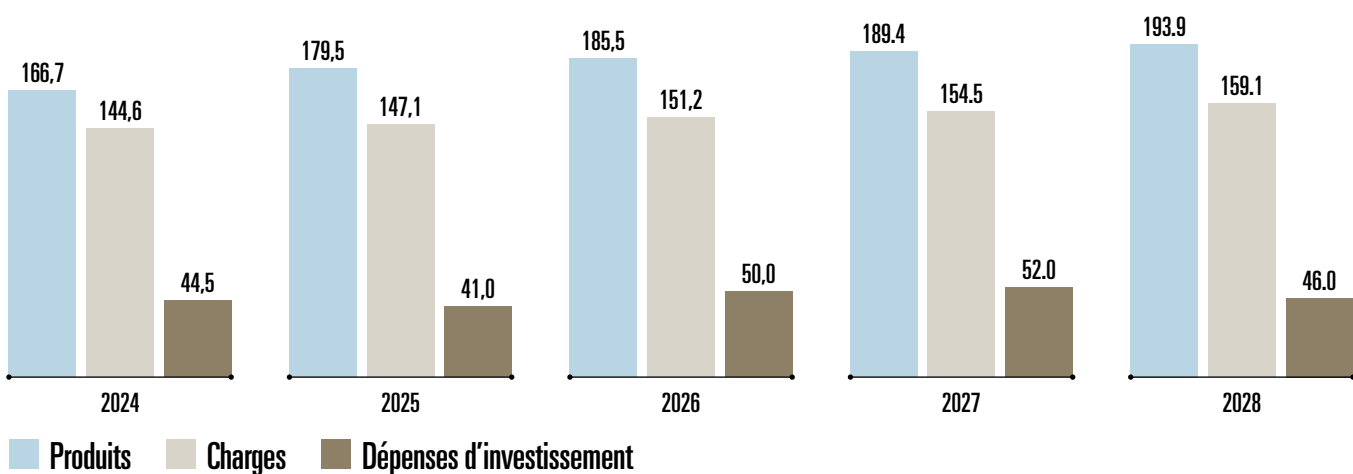
Les dépenses opérationnelles ont été conformes au Plan.

Dépenses d'investissement



L'Administration a connu une combinaison de courts retards en raison de la chaîne d'approvisionnement et la capacité de la main-d'œuvre, avec des dépenses de projet reportées à 2024.

Projections financières 2024 – 2028 (en millions de dollars canadiens)



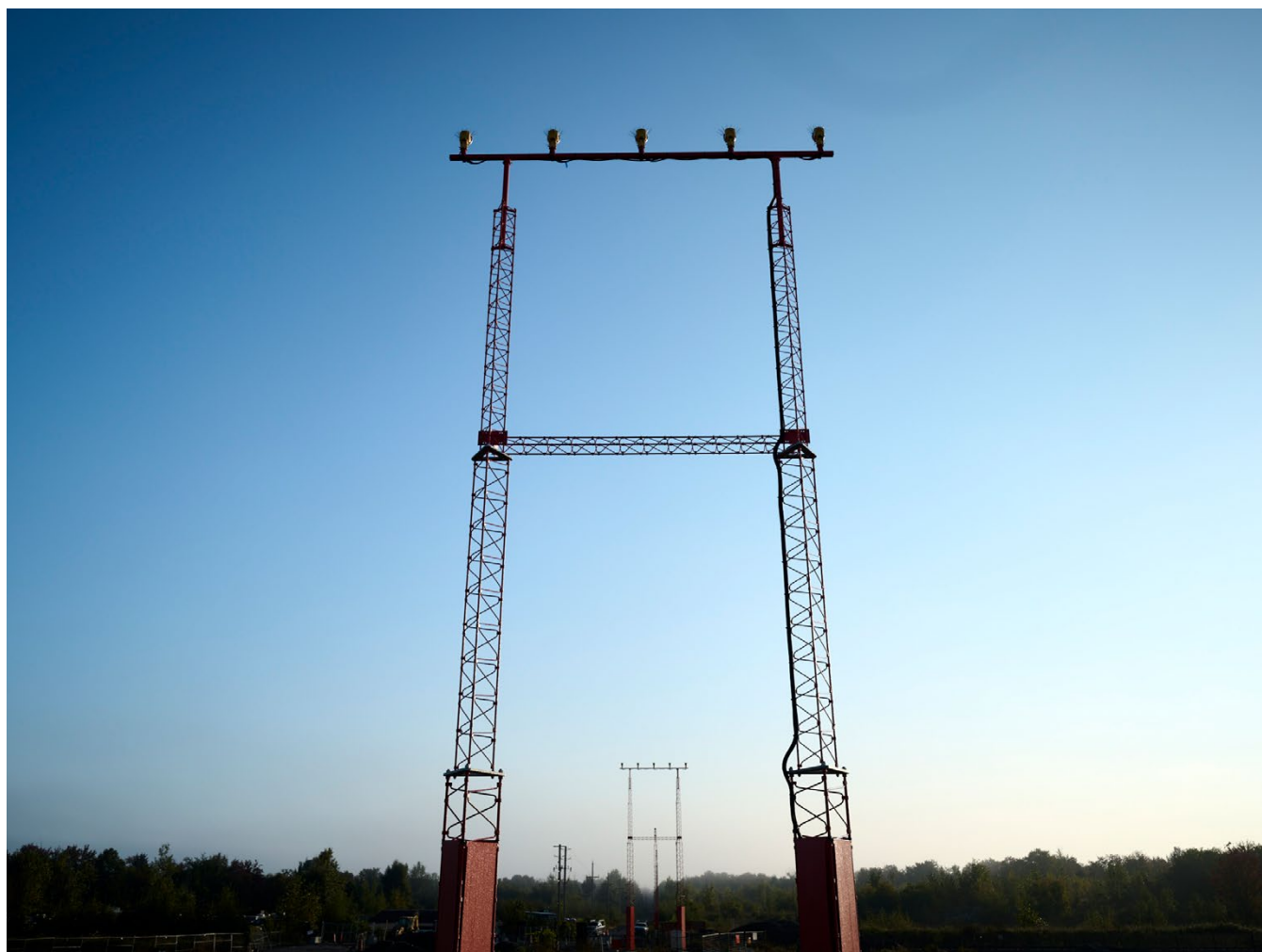
Bilan des retombées sur la région d'Ottawa (en millions de dollars canadiens)



	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$	TOTAL \$
Salaires	24,9	23,7	21,8	23,9	28,0	122,3
Paiements tenant lieu de taxes municipales	5,5	5,5	1,5	1,3	3,2	17,0
Frais d'exploitation	40,0	24,0	22,0	31,6	42,5	160,1
Dépenses en immobilisations	36,3	16,8	9,8	14,7	20,5	98,1
Total	106,7	70,0	55,1	71,5	94,2	397,5

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux et excluent les SSUC. Paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) – payés à la Ville d'Ottawa. Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, le PERI, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.



Croissance du volume de passagers par secteur



ANNÉE	DOMESTIQUES		TRANSFRONTALIERS		INTERNATIONAUX		TOTAL		
	CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		
ACTUEL	2013	3 363 685	(2,6)	772 678	(0,3)	442 228	(3,1)	4 578 591	(2,3)
	2014	3 434 209	2,1	741 285	(4,1)	440 954	(0,3)	4 616 448	0,8
	2015	3 488 629	1,6	735 755	(0,7)	431 976	(2,0)	4 656 360	0,9
	2016	3 679 232	5,5	673 434	(8,5)	390 425	(9,6)	4 743 091	1,9
	2017	3 813 672	3,6	647 574	(3,8)	378 431	(3,1)	4 839 677	2,0
	2018	4 002 209	4,9	720 770	11,3	387 822	2,5	5 110 801	5,6
	2019	3 993 553	(0,22)	686 297	(4,78)	426 637	10,01	5 106 487	(0,08)
	2020	1 032 037	(74,2)	163 093	(76,2)	168 382	(60,5)	1 363 512	(73,3)
	2021	1 143 950	10,8	11 242	(93,1)	15 597	(90,7)	1 170 789	(14,1)
	2022	2 708 999	136,8	190 335	1 593,1	93 000	496,3	2 992 334	155,6
	2023	3 202 899	18,2	576 133	202,7	316 883	240,7	4 095 915	36,9
PRÉVISION	2024	3 693 187	15,3	653 081	13,4	403 732	27,4	4 750 000	16,0
	2025	3 915 712	6,0	842 290	29,0	467 130	15,7	5 225 132	10,0
	2030	4 620 836	18,0	1 222 411	45,1	573 673	22,8	6 416 920	3,0
	2035	5 201 927	12,6	1 376 135	12,6	645 815	12,6	7 117 120	1,5

Chiffres clés



	ANNÉE	PASSAGERS		MOUVEMENTS D'AÉRONEFS COMMERCIAUX		LOYER VERSÉ À TRANSPORTS CANADA \$	
			CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %		CROISSANCE ANNUELLE %
ACTUEL	2013	4 578 591	(2,3)	83 567	(7,9)	7 420 000	(3,6)
	2014	4 616 448	0,8	78 073	(6,6)	8 317 000	12,1
	2015	4 656 360	0,9	75 107	(3,8)	8 737 000	5,0
	2016	4 743 091	1,9	74 345	(1,0)	8 994 000	2,9
	2017	4 839 677	2,0	74 755	0,6	9 626 000	7,0
	2018	5 110 801	5,6	77 728	4,0	10 553 000	9,63
	2019	5 106 487	(0,08)	75 799	(2,48)	10 530 000	(0,22)
	2020	1 363 512	(73,3)	23 388	(69,1)	439 000	(95,8)
	2021	1 170 789	(14,1)	17 397	(25,6)	—	(100,0)
	2022	2 992 334	155,6	39 716	128,3	7 832 000	100,0
	2023	4 095 915	36,9	51 484	29,6	11 032 000	40,9
PRÉVISION	2024	4 750 000	16,0	65 607	27,4	13 191 000	19,6
	2025	5 225 132	10,0	79 812	21,7	14 550 000	10,3
	2026	5 486 240	5,0	85 141	6,7	15 133 000	4,0
	2027	5 760 621	5,0	89 860	5,5	15 529 000	2,6
	2028	6 048 562	5,0	94 351	5,0	15 987 000	3,0

Valeur comptable nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions de dollars. Loyer total prévu pour 1997-2027 : 288 millions de dollars. Les projections quant au nombre de passagers sont fournies par des experts-conseils externes. Aux fins de la planification financière, l'Administration fournit des prévisions sur une base plus prudente.

Revue des cinq dernières années (en milliers de dollars canadiens)



	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$
Produits	138 062	48 584	56 638	111 795	145 624
Charges avant la dotation aux amortissements	101 838	68 110	62 029	86 123	105 629
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	36 224	(19 526)	(5 391)	25 672	39 995
Dépenses d'investissement	36 300	16 853	9 799	14 728	20 595
Produits des FAA	53 988	14 649	19 343	50 265	67 189

Moyenne des départs de vols sans escales (en période de pointe)



ANNÉE	PAR JOUR		PAR SEMAINE
	DOMESTIQUES	TRANSFRONTALIERS	INTERNATIONAUX
ACTUEL 2013	84	27	22
2014	80	24	23
2015	78	21	24
2016	80	20	23
2017	82	19	23
2018	85	20	20
2019	83	19	22
2020	27	4	11
2021	34	2	2
2022	61	5	10
2023	64	19	38

*Origine et destination
96,5 % du trafic (estimé)*

responsabilité et transparence, Régie d'entreprise,



La mission de l'Administration est d'être un chef de fil en matière d'offre de services de transport aérien de qualité, sûrs, sécuritaires, durables et abordables à la clientèle de l'Aéroport ainsi qu'à la collectivité, en plus d'être un moteur de croissance économique au sein de la région de la capitale du Canada.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption de la Politique nationale des aéroports en 1994 a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour par l'entremise de Conseils d'administration nommés par la collectivité qui a été chargée de surveiller la gestion de leur établissement local. Le Conseil de l'Administration suit les lignes directrices suivantes qui font partie des statuts de l'Administration :

- le Conseil doit être composé de professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, la collectivité et les associations d'entreprises;
- les membres du Conseil ne doivent pas être des élus ou du personnel gouvernemental;
- chaque membre du Conseil a une obligation fiduciaire envers l'Administration;
- le Conseil doit se réunir 8 à 10 fois au cours de l'année;
- le Conseil doit considérer avoir pour principale responsabilité de surveiller la conduite des activités de l'entreprise ainsi que de superviser la gestion afin d'atteindre les objectifs et les stratégies à long terme;
- le Conseil doit respecter les règles régissant les conflits d'intérêts, adhérer au Code de conduite des affaires de l'Administration et aux Principes de responsabilité publique pour les administrations aéroportuaires canadiennes.

Chaque membre a rempli une déclaration de conflit d'intérêts pour 2023, conformément aux statuts de l'Administration. Par ailleurs, tous les membres, pour autant que l'Administration sache, respectent les règles régissant les conflits d'intérêts et les lignes directrices mentionnées ci-dessus. ▾

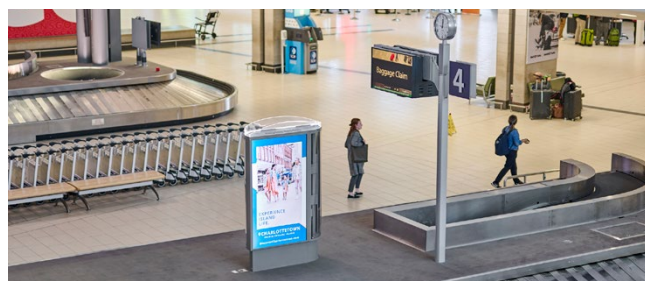


STATUTS

L'Administration a adopté des statuts en 1995, au moment de sa constitution en société, qui ont été modifiés plusieurs fois au fil des ans. Selon les statuts en vigueur, les organismes de sélection qui proposent des candidats au Conseil d'administration de 14 membres sont les suivants :

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

Un membre est nommé pour un mandat d'une durée maximale de trois ans. Chaque membre peut être réélu pour des mandats supplémentaires, mais ne peut être membre pour une durée de plus de neuf ans. Les compétences que l'on exige d'un membre se trouvent dans les statuts. Collectivement, les membres doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion des affaires et en gestion de l'industrie aéronautique. De plus, les statuts comprennent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des membres et renforce leur obligation fiduciaire envers l'Administration. Le Comité de gouvernance a le pouvoir d'assurer la nomination, par l'entremise d'organismes de sélection, de candidats et candidates ayant les aptitudes et les compétences nécessaires pour siéger au sein du Conseil afin qu'il puisse, dans son ensemble, exercer ses fonctions. ↘



Le tableau suivant représente la composition du Conseil (au 31 décembre 2023)

NOM ET POSTE		PROFESSION	ORGANISME DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Code Cubitt Président du Conseil	Directeur général Mistral Venture Partners	Investir Ottawa 2015
	Shane Bennett ⁽²⁾	Vice-président Bennett Insurance Agency Limited	Gouvernement de l'Ontario 2019
	Bonnie Boretsky ⁽¹⁾	Cadre retraitée	Transports Canada 2019
	Dick Brown ⁽²⁾⁽³⁾	Cadre retraité	Tourisme Ottawa 2016
	Mario Cuconato ⁽³⁾⁽⁴⁾	Vice-président, Est du Canada Civeo	Ville d'Ottawa 2020
	Marc Joyal ⁽¹⁾⁽⁴⁾	Cadre retraité	Hors cadre 2022
	Michèle Lafontaine ⁽²⁾ Présidente, Comité de régie d'entreprise	Notaire et conseillère juridique retraitée	Ville de Gatineau 2017

NOM ET POSTE		PROFESSION	ORGANISME DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION
	Bruce Lazenby ⁽³⁾⁽⁴⁾	Cadre semi-retraité Coach	Hors Cadre 2022
	Kevin McGarr ⁽³⁾ Président, Comité des ressources humaines et de la rémunération	Directeur McGarr Advisory Services	Hors Cadre 2019
	Deanna Monaghan ⁽¹⁾ Présidente, Comité de vérification	Cadre retraitée	Hors Cadre 2022
	Laurel Murray ⁽¹⁾	Présidente Murray Consulting Inc.	Transports Canada 2019
	Vanessa Pilotte ⁽⁴⁾	Présidente Fondation Choquette-Legault PDG Gestion Choquette-Legault	Chambre de commerce de Gatineau 2023
	John Proctor ⁽⁴⁾ Président, Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Cadre retraité	Ottawa Board of Trade 2021
	Lisa Stilborn ⁽²⁾	Vice-présidente Affaires publiques et relations gouvernementales Association canadienne des carburants	Ville d'Ottawa 2016

(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



PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL ET DES COMITÉS

MEMBRE DU CONSEIL	PARTICIPATION AUX RÉUNIONS DU CONSEIL	PARTICIPATIONS AUX RÉUNIONS DE COMITÉ
Shane Bennett	9 sur 10	5 sur 5
Bonnie Boretsky	10 sur 10	7 sur 7
Dick Brown	10 sur 10	7 sur 7
Code Cubitt	10 sur 10	22 sur 23
Mario Cuconato	10 sur 10	11 sur 11
Marc Joyal	10 sur 10	7 sur 10
Michèle Lafontaine	10 sur 10	7 sur 8
Bruce Lazenby	9 sur 10	8 sur 8
Kevin McGarr	10 sur 10	8 sur 8
Deanna Monaghan	10 sur 10	7 sur 7
Laurel Murray	9 sur 10	7 sur 7
Vanessa Pilotte ⁽²⁾	7 sur 7	3 sur 3
Carole Presseault ⁽¹⁾	3 sur 3	4 sur 4
John Proctor	8 sur 10	6 sur 6
Lisa Stilborn	7 sur 10	2 sur 5

(1) Fin du mandat le 26 avril 2023

(2) Membre du Conseil depuis le 26 avril 2023

RÉMUNÉRATION DES MEMBRES EN 2023

Honoraires annuels

- Personne à la présidence du Conseil : 56 040 \$
- Personne à la présidence du Comité de vérification : 27 399 \$
- Personne à la présidence de chacun des Comités : 24 908 \$
- Autres membres : 14 944 \$

Honoraires par réunion

- 686 \$ par réunion
- 249 \$ par téléconférence

COMITÉS DU CONSEIL

La liste qui comprend le nom des Comités du Conseil ainsi que leur mandat général respectif est la suivante :

Comité de régie d'entreprise

- surveiller et mettre en place des procédures visant à fournir les meilleures pratiques dans le domaine de la gouvernance d'entreprise;
- passer en revue le rapport annuel rédigé par la personne à la présidence;
- établir les procédures de nomination, les compétences requises pour les candidats et candidates, et la durée du mandat des candidatures sélectionnées au sein du Conseil;
- évaluer des candidats et candidates et les recommander pour des postes au sein du Conseil;
- surveiller les règles régissant les conflits d'intérêts que les membres du Conseil ainsi que les candidats et candidates doivent appliquer;
- élaborer un processus de nomination de la personne à la présidence du Conseil d'administration et surveiller ce processus;
- passer en revue le processus d'évaluation annuelle du Conseil et toute recommandation de modification qui en découle;
- passer en revue les recommandations de la personne à la présidence du Conseil concernant la composition des Comités du conseil et la nomination de la personne à la présidence de chaque Comité;
- passer en revue les modifications apportées aux chartes de tous les Comités du Conseil et recommander les modifications au Conseil pour fin d'approbation;
- passer en revue la rémunération des membres et recommander toute modification au Conseil pour fin d'approbation;
- passer en revue les structures et les procédures de l'Administration afin que le Conseil soit en mesure d'agir de façon indépendante de la haute direction;
- passer en revue et surveiller les engagements des parties prenantes de l'Administration;
- passer en revue et surveiller du rapport sur les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

- surveiller les grands projets d'infrastructure de l'Administration;
- surveiller les meilleures pratiques en matière d'intendance environnementale;
- passer en revue l'ensemble des atouts techniques des grands projets d'infrastructure proposés, des rapports et d'autres documents de conception, des coûts (non abordables) ainsi que la qualité, l'échéancier, le risque et la construction;
- passer en revue les mises à jour du Plan directeur de l'Administration;
- passer en revue les plans d'investissement liés aux infrastructures et préparés dans le cadre du Plan d'affaires annuel, en consultation avec le Comité d'audit et les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- passer en revue les rapports de gestion environnementale de l'Administration, y compris les questions liées au bruit;
- passer en revue les rapports sur les technologies de l'information de l'Administration, incluant ceux reliés à la sécurité;
- passer en revue les plans de gestion du Défi carboneutre.





Comité de vérification

- aider le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités en matière de surveillance, en ce qui a trait aux rapports financiers, à la gestion du risque et aux fonctions de vérification;
- surveiller la sélection, la nomination, l'indépendance, la rémunération, les évaluations de performance et la cessation des fonctions d'auditeurs externes;
- surveiller le processus annuel d'audit externe, y compris l'examen du Plan de vérification, les questions émergentes, les principes comptables et les communications avec les auditeurs externes;
- passer annuellement en revue les budgets d'exploitation et d'investissement proposés dans le but de les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- passer en revue les états financiers annuels vérifiés de l'Administration dans le but de les recommander au Conseil pour fin d'approbation;
- passer en revue et approuver les états financiers trimestriels provisoires non vérifiés de l'Administration;
- surveiller la sélection, la nomination, la cessation des fonctions, la rémunération, l'évaluation de la performance et le Plan de vérification interne de l'Administration, y compris la révision des rapports importants préparés par le service de vérification interne en plus des réponses à ces rapports et des mesures de suivi de ces derniers de la part de la haute direction;
- surveiller les processus de l'Administration liés à la gestion du risque de l'entreprise, y compris l'évaluation des risques financier et économique, la conformité aux exigences légales et réglementaires, et passer en revue le programme d'assurance, le Code de conduite et les programmes de dénonciation;
- surveiller les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les exigences concernant le financement et la liquidité, ainsi que la conformité envers les obligations des créanciers, et faire des recommandations au Conseil, le cas échéant.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

- passer en revue les plans de succession pour la haute direction;
- passer en revue la compétitivité et la pertinence des politiques de l'Administration concernant la rémunération de ses dirigeants, y compris le programme de rémunération à risque, les régimes de retraite, les avantages sociaux et tous les autres aspects de la rémunération;
- recommander au Conseil le Plan de rémunération du personnel exclu ainsi que les mandats de négociation collective et les modifications aux conventions collectives pour le personnel syndiqué;
- passer régulièrement en revue les paramètres clés des ressources humaines, y compris les résultats des sondages sur la satisfaction des membres du personnel et les principaux indicateurs de rendement;
- observer la culture du milieu de travail de l'Administration et recommander des initiatives pour améliorer l'engagement;
- veiller à ce que des politiques et des procédures appropriées soient en place en ce qui concerne le harcèlement en milieu de travail et faire en sorte que ces politiques et procédures sont respectées pour tout incident lié au harcèlement en milieu de travail;
- observer la conformité aux exigences légales en matière d'emploi et de travail.

D'autres comités ad hoc peuvent être formés de temps à autre et peuvent inclure des membres du Conseil.





RESPONSABILITÉ

L'Administration a comme politique de rendre des comptes à la collectivité et d'être transparente dans ses relations avec ses partenaires d'affaires et sa clientèle. Le mandat de l'Administration, tel que défini dans son statut de continuation, est d'établir une norme par rapport à laquelle sa performance peut être mesurée.

Le mandat de l'Administration est le suivant :

- gérer, exploiter et développer l'Aéroport international d'Ottawa, dont les lieux seront loués à l'Administration par Transports Canada, et tout autre aéroport de la région de la capitale du Canada dont l'Administration devient responsable, de manière sûre, sécuritaire, efficace, rentable et financièrement viable, en imposant des frais d'utilisation raisonnables et en offrant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir le développement des terrains de l'Aéroport, dont elle est responsable, pour des utilisations compatibles avec les activités de transport aérien;
- agrandir les installations affectées au transport et générer une activité économique de manière compatible avec les activités de transport aérien.

Dans l'accomplissement de sa mission, l'Administration doit s'entretenir régulièrement avec les gouvernements et la collectivité sur les questions touchant l'exploitation et le développement des aéroports dont elle est responsable et ne doit s'engager que dans les activités conformes à sa mission.

L'Administration rend compte de ses actions à la collectivité de plusieurs façons, dont les suivantes :

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une réunion publique annuelle;
- en organisant une réunion annuelle avec les organismes de sélection;
- en créant des comités consultatifs suivants ou en leur rendant des comptes :
 - Comité sur le bruit de l'Aéroport;
 - Comité consultatif des compagnies aériennes;
 - Comité des exploitants d'aéroport;
 - Comité consultatif communautaire;
 - Comité sur la sécurité côté piste;
- par le biais de réunions ou de consultations avec les dirigeants municipaux locaux;
- par des consultations publiques approfondies sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'Aéroport, qui a été mis à jour en 1998, 2008 et 2018, et du Plan d'utilisation des sols, dont la dernière mise à jour a été approuvée par le ministre des Transports en 2022;
- en maintenant un site Web d'entreprise à l'adresse www.yow.ca.

En outre, une évaluation du rendement doit être effectuée au moins une fois tous les cinq ans, conformément au bail foncier de l'Administration avec Transports Canada. Cette évaluation du rendement a été effectuée pour la dernière fois en février 2023.



TRANSPARENCE

Approvisionnement et contrats

L'Administration est transparente dans ses pratiques d'approvisionnement. Les principes des administrations aéroportuaires canadiennes en matière d'obligation de rendre des comptes au public et le bail foncier de l'Administration exigent que tous les contrats d'acquisition de biens, de services et de services de construction d'une valeur supérieure à 136 706 \$ (75 000 \$ en 1994, dollars ajustés en fonction de l'IPC, jusqu'au 31 décembre 2022), soient attribués par le biais d'un processus d'appel d'offres public concurrentiel, ou soient divulgués dans le rapport annuel de l'Administration avec les raisons pour lesquelles ils n'ont pas été attribués par le biais d'un processus concurrentiel public.

Les contrats de plus de 136 706 \$ qui n'ont pas été attribués par le biais d'un processus concurrentiel public au cours de 2023 sont les suivants : (voir le tableau ci-dessous)



ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRACT	RAISON DE L'OCTROI A UN FOURNISSEUR
Peter J.W VanZyl & Sons Limited	Service d'enlèvement d'arbres en cas d'urgence – mai 2022 tempête de vent Derecho	Voir la remarque C ci-dessous
Aviramp Limited	Rampes d'embarquement mobiles	Voir la remarque B ci-dessous
Campbell Ford	Achat de quatre (4) camionnettes Ford Lightning (électrique)	Voir la remarque A ci-dessous
Johnson Controls Canada LP	Système d'automatisation de l'immeuble - modernisation 2023	Voir la remarque B ci-dessous
Bell Mobility Inc. (Division radio)	Mise à niveau des consoles d'acheminement Avtec du Centre de contrôle des opérations aéroportuaires	Voir la remarque B ci-dessous
Decisive Group Inc.	Services professionnels d'assistance avec la livraison des projets de modernisation technologique	Voir la remarque B ci-dessous
Hydro Ottawa	Concevoir, fournir et installer un nouveau branchement pour un poste de pompage de l'eau potable	Voir la remarque B ci-dessous
Johnson Controls Canada LP	Système d'automatisation de l'immeuble - modernisation 2024 - 2027	Voir la remarque B ci-dessous

A. Source unique pour garantir l'intégration, la fonctionnalité et la familiarité avec les systèmes et règlements existants ainsi qu'avec les produits ou services achetés à l'origine par le biais d'un processus concurrentiel public.

B. Source unique pour de l'équipement exclusif spécialisé et/ou les services sont disponibles d'un seul fournisseur.

C. Source unique en raison du besoin urgent du service dans laquelle un retard serait nuisible à la communauté des utilisateurs.

Fourchettes de salaire de la haute direction

Le salaire de base de la personne à la présidence de l'Administration en 2023 se situait entre 367 000 \$ et 477 000 \$. L'échelle de salaire de base des personnes à la vice-présidence en 2023 se situait entre 133 261 \$ et 269 836 \$.

De plus, en vertu du programme de rémunération à risque pour les membres du personnel exclus, la personne à la présidence et les personnes à la vice-présidence reçoivent leur rémunération à risque après la fin de l'exercice financier en fonction de l'atteinte des cibles ou des objectifs de rendement en conformité avec le Plan stratégique de l'Administration.

Droits et redevances

L'Administration annonce 60 jours à l'avance dans les médias locaux toute modification des frais d'utilisation (à l'exclusion du loyer), ainsi qu'une explication de l'augmentation indiquée. Cela comprend les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA). Bien que l'Administration ait pour objectif de maintenir les redevances aéronautiques qu'elle facture aux transporteurs aériens à un niveau raisonnable, il a été nécessaire d'ajuster ces redevances à l'occasion. Le processus de l'Administration pour ajuster les frais aéronautiques et les redevances comprend les éléments suivants :

- avant toute modification, consulter les transporteurs aériens par l'entremise du Comité consultatif des compagnies aériennes, en indiquant les explications et les calculs nécessaires qui ont mené à la détermination de ces frais, au moins 65 jours avant la date d'entrée en vigueur de la modification;
- fournir un préavis de 60 jours de l'augmentation des redevances aux compagnies aériennes.

L'Administration rend publique la raison pour laquelle elle impose des FAA, ou pour laquelle elle apporte des modifications aux frais. La dernière fois où l'Administration a annoncé une modification à ses FAA était le 27 février 2021, date à laquelle elle confirmait augmenter ces frais à 35 \$ à compter du 1^{er} juin 2021. Les FAA existants ont pour but de payer la construction et les obligations au titre du service de la dette associé aux principaux programmes d'investissement de grandes infrastructures de l'Administration.

Le processus d'ajustement des FAA est similaire au processus d'ajustement des droits et redevances aéronautiques, y compris un avis public dans les médias locaux.

Accès public aux documents

Conformément aux principes des administrations aéroportuaires canadiennes en matière d'obligation de rendre des comptes au public, l'Administration met à la disposition du public les documents suivants pour fin d'examen, et ce sans frais.

Les documents énumérés ci-dessous peuvent être consultés à tout moment sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : www.yow.ca

- les cinq (5) derniers rapports annuels, dont chacun contient un résumé général de ses activités et de ses affaires au cours de l'année fiscale précédente;
- les états financiers annuels les plus récents et les précédents, avec les rapports des auditeurs qui les accompagnent;
- le résumé de son Plan d'affaires pour l'année de bail en cours et le Plan d'affaires contenant les prévisions pour les cinq (5) prochaines années (qui se retrouve dans chaque rapport annuel);
- le résumé du plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- l'étude d'impact économique (actuelle et archivée);
- le rapport environnemental (actuel et archivé);
- le plan d'utilisation des sols actuel;
- le rapport le plus récent sur les facteurs ESG.

Les documents suivants peuvent être consultés sur rendez-vous pendant les heures normales d'ouverture des bureaux :

- le Plan directeur actuel de l'Aéroport;
- une copie de l'examen quinquennal du rendement conformément à l'article 9.02 du bail foncier;
- ses documents constitutifs et ses règlements, y compris toutes les modifications qui y sont apportées;
- le bail foncier signé et tous les accords de cession d'aéroport signés.



Rapport de gestion 2023

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 2023. Ce rapport doit être lu conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes annexes de l'Administration. Le présent document contient également des énoncés prospectifs portant notamment sur les activités et la performance financière prévues de l'Administration. Ces énoncés sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et ceux envisagés dans les énoncés prospectifs.

RENDEMENT GLOBAL

L'Administration a enregistré un résultat de 40 millions de dollars avant la dotation aux amortissements pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, comparativement à un résultat de 25,7 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. L'Administration a affecté à la dotation aux amortissements 29,2 millions de dollars en 2023, comparativement à 30,5 millions de dollars en 2022. Après déduction des amortissements, l'Administration a terminé l'exercice 2023 avec un résultat net de 10,8 millions de dollars, comparativement à un résultat net (perte) de 4,8 millions de dollars en 2022.

Le tableau suivant résume les résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2023.

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2023	2022	2021
Produits	145,6	111,8	56,6
Charges	105,6	86,1	62,0
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	40,0	25,7	(5,4)
Amortissements	29,2	30,5	31,3
Résultat net (perte)	10,8	(4,8)	(36,7)
Total des actifs	483,9	488,6	500,0
Dettes à long terme – montant brut	465,8	482,8	496,8

Le nombre de passagers a eu tendance à augmenter tout au long de 2023. Bien que le retour à des volumes plus élevés soit encourageant, les volumes de passagers de 2023 représentent 80 % des niveaux de 2019 et l'Administration espère que l'élan se poursuivra en 2024, car elle se rapproche de l'objectif d'atteindre et de dépasser les volumes de passagers de 2019 au cours des prochaines années. L'Administration reste prudente quant aux perturbations potentielles provenant de diverses sources, y compris les tendances et les perspectives macroéconomiques, et elle continue de surveiller le mélange de passagers qui transitent par l'Aéroport et l'évolution du profil des passagers à l'avenir. Le retour en force du volume de passagers de loisir a ancré la reprise à l'aéroport et dans l'ensemble de l'industrie, et 2023 a connu un retour en force des passagers transfrontaliers et internationaux. Il y a toujours un décalage dans le nombre de passagers d'affaires qui arrivent et partent de l'aéroport, car la région de la capitale nationale s'adapte à des activités commerciales normalisées qui comprennent l'utilisation de réunions numériques et d'activités de travail à distance. La composition du marché local de l'aéroport, avec une grande partie de la communauté qui travaille à distance, peut entraîner un décalage dans le retour des passagers d'affaires par rapport à d'autres grands aéroports au Canada.

L'Administration continue d'appliquer un rigoureux contrôle des coûts et de moduler ses activités en fonction des volumes de passagers prévus. L'Administration continue d'honorer ses obligations en matière de service de la dette.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Activités d'exploitation

En 2023, l'Aéroport a enregistré une hausse de 37 % du nombre de passagers par rapport à 2022, et de 250 % par rapport à 2021. Le tableau suivant résume le nombre de passagers pour les trois derniers exercices :

	2023	2022	2021	VARIATION EN % – 2023 C.	
				2022	2021
Vols domestiques	3 202 899	2 708 999	1 143 950	18	180
Vols transfrontaliers	576 133	190 335	11 242	203	5 025
Vols internationaux	316 882	93 000	15 597	241	1 932
Total	4 095 914	2 992 334	1 170 789	37	250

Les trois secteurs ont continué à afficher des tendances encourageantes, mais le nombre de passagers et de vols reste inférieur aux niveaux d'activité d'avant la pandémie. Les transporteurs aériens ont continué à développer leurs réseaux sur le marché domestique pour répondre à la demande de voyages croissante. Les augmentations notables de Porter Airlines et d'Air Canada en 2023 ont contribué à l'amélioration de 18 % d'un exercice financier à l'autre par rapport à 2022.

Les secteurs transfrontalier et international ont continué de connaître une forte croissance d'une année à l'autre grâce au retour de la capacité et de la demande pour les destinations transfrontalières et internationales tout au long de 2023. Les augmentations notables de Porter Airlines, d'Air Canada, de United, de Flair et d'Air France dans le volume des vols transfrontaliers et internationaux ont contribué aux solides résultats d'une année à l'autre.

Le tableau suivant compare le nombre de passagers par secteur pour chaque trimestre de 2023 par rapport aux trimestres correspondants de 2022 :

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	Hausse de 77 %	Hausse de 611 %	Hausse de 373 %
T2	Hausse de 17 %	Hausse de 212 %	Hausse de 278 %
T3	Hausse de 8 %	Hausse de 183 %	Hausse de 100 %
T4	Hausse de 3 %	Hausse de 107 %	Hausse de 90 %
Total	Hausse de 18 %	Hausse de 203 %	Hausse de 241 %

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

	2023	2022	VARIATION EN %
T1	951 321	417 518	128
T2	1 001 994	768 326	30
T3	1 107 227	926 891	20
T4	1 035 372	879 599	18
Total	4 095 914	2 992 334	37

La taille d'un aéronef (selon la masse maximale au décollage) et son nombre de sièges « à l'atterrissage » (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants dans la détermination des recettes aéronautiques. En 2023, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 28 % par rapport à la période correspondante en 2022.

Le nombre de sièges sur les vols domestiques, transfrontaliers et internationaux a augmenté respectivement de 13 %, 181 % et 141 % sur une base annuelle. Les écarts dans ces secteurs reflètent ceux indiqués précédemment dans les volumes de passagers.

PRODUITS

En 2023, le total des produits a enregistré une hausse de 33,8 millions de dollars pour atteindre 145,6 millions de dollars, alors qu'il avait été de 111,8 millions de dollars en 2022.

PRODUITS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE \$)	2023	2022	VARIATION	
			\$	%
Frais d'améliorations aéroportuaires	67 189	50 265	16 924	34
Redevances générales d'aérogare	22 875	18 218	4 657	26
Redevances d'atterrissage	11 345	9 592	1 753	18
Concessions	16 345	12 229	4 116	34
Stationnement	13 739	9 994	3 745	38
Location de terrains et de locaux	7 214	6 886	328	5
Autres produits	6 917	4 611	2 306	50
	145 624	111 795	33 829	30

Les frais d'amélioration aéroportuaire ["FAA"] de 67,2 millions de dollars en 2023 ont augmenté de 16,9 millions de dollars par rapport à 2022. L'augmentation de 37 % du nombre de passagers d'une année sur l'autre a eu un impact favorable sur les revenus des FAA et a été compensée par une légère augmentation du nombre de passagers en correspondance (96,5 % contre 96,8 % en 2022).

Les passagers en correspondance à l'Aéroport d'Ottawa sont exemptés des FAA. En vertu d'une entente avec les transporteurs aériens, les FAA sont inclus par les transporteurs dans le prix du billet et sont remis à l'Administration sur une base estimative, déduction faite des frais administratifs de 6 % prélevés par les transporteurs, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel d'embarquements a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Les produits aéronautiques de 34,2 millions de dollars, qui comprennent les redevances générales d'aérogare et les redevances d'atterrissage, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits liés aux services de sûreté facturés aux transporteurs, ont été de 23 % supérieurs à ceux enregistrés en 2022.

Cette augmentation est attribuée en grande partie à la croissance de 28 % d'une année sur l'autre du nombre de sièges débarqués en 2023 et légèrement compensée par l'impact du changement de la composition d'aéronefs, ayant passé d'aéronefs à gros gabarit à des aéronefs à petit gabarit qui bénéficient de tarifs moins élevés.

Les produits de 16,3 millions de dollars tirés des concessions représentent une hausse de 34 % en 2023 par rapport à ceux enregistrés durant la même période en 2022. Ce résultat est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de passagers et de leurs dépenses consacrées aux services de restauration, de vente au détail et de transport terrestre.

Les produits tirés des stationnements se sont chiffrés à 13,7 millions de dollars, soit 3,7 millions de dollars de plus qu'en 2022, ce qui représente une hausse de 38 % d'une année sur l'autre. La hausse d'un nombre de passagers de 37 % sur une base annuelle est principalement à l'origine de cette différence favorable.

Les autres produits ont augmenté de 2,3 millions de dollars par rapport à 2022. Cette augmentation est attribuable à une hausse de 1,8 million de dollars des revenus d'intérêts à cause de taux d'intérêt élevés sur des soldes de trésorerie plus importants, ainsi qu'à des recouvrements plus importants de la part des locataires au titre des services publics.

CHARGES

Les charges totales avant la dotation aux amortissements ont augmenté de 23 % et se sont chiffrées à 105,6 millions de dollars en 2023, comparativement à 86,1 millions de dollars en 2022.

CHARGES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE \$)	2023	2022	VARIATION	
			\$	%
Intérêts	20 844	21 588	(744)	(3)
Loyer foncier	11 032	7 832	3 200	41
Matériaux, fournitures et services	42 519	31 550	10 969	35
Salaires et avantages sociaux	28 010	23 892	4 118	17
Paiements tenant lieu de taxes municipales	3 224	1 261	1 962	156
	105 629	86 123	19 506	23

La charge d'intérêt comptabilisée dans l'état des résultats découle des emprunts contractés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'immobilisations. La baisse de 0,7 million de dollars des charges d'intérêt en 2023 est liée aux intérêts sur le solde dégressif de trois obligations détenues par l'Administration.

Le loyer à payer au gouvernement du Canada a augmenté de 41 % pour atteindre 11 millions de dollars en 2023 en raison de l'augmentation des recettes. L'Administration exploite l'Aéroport aux termes d'un bail foncier (dans sa version modifiée, le « bail ») signé avec le gouvernement du Canada, qui établit la formule servant au calcul du loyer annuel. Le montant présenté comme charge de loyer est estimé à partir de cette formule. Cette formule permet de calculer le loyer comme une redevance fondée sur un pourcentage des produits bruts annuels d'après un barème progressif. Le loyer est calculé comme étant un pourcentage des produits bruts annuels, comme il est précisé dans le bail, sans loyer versé par l'Administration sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses produits annuels. Le taux du loyer à payer augmente sur une base cumulative à mesure que les produits augmentent.

Le loyer est prélevé à un taux maximum de 12 % sur les recettes annuelles excédant 250 millions de dollars, comme suit :

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

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

2024	13,2 millions de dollars
2025	14,6 millions de dollars
2026	15,1 millions de dollars
2027	15,5 millions de dollars
2028	16 millions de dollars

Le coût des matériaux, fournitures et services a augmenté de 11 millions pour atteindre 42,5 millions de dollars en 2023. Tout en maintenant un rigoureux contrôle de ses coûts, l'Administration continue de moduler ses dépenses d'exploitation pour assurer l'harmonisation de ses conditions opérationnelles en fonction de l'augmentation du nombre de passagers et de vols prévus. Les coûts liés à la saison hivernale 2023 ont été de 0,9 million de dollars supérieurs à ceux de l'année précédente en raison des besoins accrus pour l'exploitation du terrain d'aviation. La facture des services publics a été de 0,7 million de dollars de plus que l'année antérieure, compte tenu d'une utilisation plus importante des services et de tarifs plus élevés pour le gaz et l'électricité. Les coûts des services contractuels et des réparations ont augmenté de 5,7 millions de dollars par rapport à 2021, car la demande de services a augmenté avec l'augmentation des flux de passagers. De plus, les frais administratifs versés aux transporteurs pour le traitement des FAA ont été de 1,1 millions de dollars plus élevés en raison de l'augmentation des produits des FAA.

Le coût des salaires et des avantages sociaux a augmenté de 17 %, pour atteindre 28 millions de dollars en 2023. Cette hausse est le résultat d'augmentations contractuelles pour les salaires et les avantages sociaux connexes, de l'embauche réussie de nouveaux postes et de postes de remplacement prévus, combinée à une augmentation des heures supplémentaires nécessaires pour assurer une dotation complète pendant la pénurie de personnel et les événements de formation, les exercices d'urgence et les conditions météorologiques hivernales de la saison d'hiver 2023.

Les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux (PERI) ont augmenté de 156 % par rapport à l'année précédente, ce qui reflète l'impact de la législation provinciale qui prescrit le calcul de ce paiement. En vertu de cette mesure législative, les PERI sont basés sur un taux fixe par passager prescrit par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'année précédente. Cette loi a été modifiée en 2022 pour suspendre temporairement le taux plafond inclus dans la formule de calcul prescrite et qui limitait à 5 % l'augmentation maximale par rapport au montant de l'année précédente. Dès que le nombre de passagers retournera au niveau de 2019, le taux plafond de 5 % sera remis en vigueur dans la méthode de calcul prescrite. La levée du taux plafond est avantageuse pour la municipalité étant donné que les paiements versés en remplacement d'impôts municipaux augmenteront au même rythme que le nombre de passagers [dont la hausse devrait être supérieure à 5 % par année jusqu'à ce que les niveaux de 2019 soient atteints] à mesure que l'Administration se relève de la pandémie de COVID-19. Les 3,2 million de dollars versés pour 2023 reflètent ce calcul prescrit.

La dotation aux amortissements reflète la répartition des coûts sur la durée de vie utile des actifs et des investissements en immobilisations corporelles. En 2023, la dotation aux amortissements de 29,1 millions de dollars représentait 1,3 million de dollars de moins que le montant affecté en 2022. Cette baisse comparativement à 2022 était attendue en raison de la diminution des dépenses d'investissement annuelles au cours de chacune des quatre dernières années et de la dépréciation connexe de ces biens.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Les résultats trimestriels de l'Administration fluctuent en fonction du trafic passager, des mouvements d'aéronefs, restrictions sur le plan de la santé publique, ainsi que d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques et économiques, et ne varient pas nécessairement de façon régulière selon la saison. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels historiques ne peuvent être garants des tendances futures.

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

TRIMESTRE CLOS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2022				2023			
	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.	MARS	JUIN	SEPT.	DÉC.
Produits	18,2	27,8	32,8	33,0	35,7	35,8	37,7	36,4
Charges	20,0	20,0	21,6	24,5	26,2	25,4	25,0	29,0
Résultat (perte) avant la dotation aux amortissements	(1,8)	7,8	11,2	8,5	9,5	10,4	12,7	7,4
Dotation aux amortissements	7,5	7,8	7,9	7,3	7,2	7,2	7,3	7,5
Résultat net (perte)	(9,3)	0,0	3,3	1,2	2,3	3,2	5,4	(0,1)

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Conformément au mandat de l'Administration, tous les revenus nets sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'Aéroport, y compris les investissements en immobilisations corporelles, afin de répondre aux besoins d'exploitation permanents.

En 2023, l'Administration a investi 20,5 millions de dollars dans ses programmes de dépenses d'immobilisations. Les dépenses importantes pour les projets d'investissement comprennent la remise en état des voies de circulation (8 millions de dollars), la modernisation des concessions et de l'aérogare (5,1 millions de dollars), les mises à niveau technologiques (3,7 millions de dollars), l'agrandissement majeur de la flotte (1,7 million de dollars), le système de pompage d'appoint (1,3 million de dollars) et les projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre (0,8 million de dollars).

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	PAIEMENTS POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE						
	TOTAL	2024	2025	2026	2027	2028	PAR LA SUITE
Dette à long terme 1	467 788	16 014	17 107	18 271	19 509	20 828	376 059
Engagements à long terme liés à l'exploitation	25 145	12 965	8 673	3 411	96		
Engagements liés au capital	17 797	17 797					
Total des obligations contractuelles	510 730	46 776	25 780	21 682	19 605	20 828	376 059

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

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

L'Administration maintient l'accès à des facilités de crédit consenties (facilités de crédit) d'un montant global de 120 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Le tableau suivant présente un sommaire des montants disponibles aux termes de chacune de ces facilités de crédit, ainsi que les échéances et les fins visées :

TYPE DE FACILITÉ	31 DÉC. 2023 [EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS]	31 DÉC. 2022 [EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS]	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES
Renouvelable — 364 jours	40,0	40,0	13 octobre 2024	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 2 ans	-	50,0	31 mai 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 3 ans	40,0	40,0	4 juillet 2026	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Renouvelable — 5 ans	40,0	40,0	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement
Total	120,0	170,0		

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont augmenté de 2,8 million de dollars en 2023 et se chiffraient à 49 millions de dollars au 31 décembre 2023.

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

Au 31 décembre 2023, la trésorerie et les placements admissibles détenus dans le fonds de réserve pour le service de la dette sur les obligations-recettes à amortissement de série B et les obligations-recettes de série F étaient de 8,6 millions de dollars.

En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes à amortissement de série E, 9,5 millions de dollars prélevés aux termes des facilités de crédit de l'Administration ont été attribués à une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire.

En vertu de l'acte de fiducie globale, l'Administration doit également maintenir un fonds pour l'exploitation (le « fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ») au montant équivalant à 25 % du total des frais d'exploitation et d'entretien de l'exercice précédent. Ce fonds peut être conservé sous forme de trésorerie et de placements détenus par l'Administration ou de disponibilité inutilisée du crédit consenti par les établissements financiers. Au 31 décembre 2023, une tranche de 17,6 millions de dollars des crédits bancaires de l'Administration avait été allouée exclusivement au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023, les facilités de crédit disponibles, moins les montants désignés et perçus, étaient de 92,9 millions de dollars [146,6 millions de dollars en 2022].

Le 23 avril 2021, l'Administration a reçu le soutien des détenteurs d'obligations, qui ont accepté de la libérer temporairement pour les exercices clos le 31 décembre 2021 et 2022, de l'obligation de se conformer aux clauses restrictives concernant les taux [ratio de couverture du service de la dette et ratio d'amortissement brut de la dette], de l'autre clause restrictive relative à l'endettement supplémentaire, et de l'obligation de se conformer à la clause sur le ratio en vue de la vente d'actifs. Par conséquent, l'Administration respectait toutes les dispositions liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie cadre se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et aux clauses restrictives sur les taux, tel que consenties par les détenteurs d'obligations pour la période terminée le 31 décembre 2022.

En 2023, S&P Global a de nouveau confirmé la notation A en ce qui concerne les obligations de l'Administration aux termes de l'acte de fiducie et a revu sa perspective de l'Administration de stable à positif, compte tenu de l'amélioration des volumes de passagers.

BILAN ET AUTRES POINTS SAILLANTS

Les créances clients de l'Administration ont augmenté de 0,2 millions de dollars pour atteindre 13,8 millions de dollars au 31 décembre 2023, ce qui concorde les créances connexes enregistrées en 2022.

Les comptes créditeurs et les charges à payer ont diminué de 1,2 millions de dollars pour atteindre 21 millions de dollars au 31 décembre 2023, en raison des paiements opportuns aux fournisseurs, ce qui a permis de maintenir le solde à un niveau comparable à celui de l'année précédente.

RISQUES ET INCERTITUDES

Activité aéronautique

L'Administration continuera à être confrontée à certains risques hors de son contrôle, qui peuvent avoir une incidence importante sur sa situation financière. Le modèle des aéroports canadiens est basé sur le fait que la communauté des utilisateurs paie pour toutes les activités de l'Administration sans aucun financement gouvernemental. Les aéroports établissent des taux et des frais raisonnables pour la communauté des utilisateurs et les parties prenantes qui doivent assurer sa viabilité financière. Les revenus des aéroports sont directement liés au nombre de passagers. La demande de transport aérien détermine la capacité et l'offre.

La santé financière de l'aviation commerciale constitue un risque permanent pour l'Administration. Les événements mondiaux de ces dernières années, y compris la pandémie, et les vents contraires des facteurs macroéconomiques émergents ont tous mis en évidence la nature volatile de l'aviation. Une multitude de facteurs externes ont un impact sur le secteur de l'aviation commerciale, notamment les pressions à la hausse sur les taux d'intérêt, l'inflation, les tendances à la récession, les épidémies, les tendances au travail à distance, la fréquence des voyages d'affaires, les tendances géopolitiques, la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires sur les billets d'avion, la fuite des passagers vers les aéroports voisins, les modes de transport alternatifs et l'incertitude financière de l'industrie du transport aérien.

L'incertitude financière du secteur aérien s'est améliorée au cours des douze derniers mois et reste un risque permanent pour l'Administration, étant donné l'impact continu des nouveaux transporteurs aériens, le rythme différent de la reprise pour les voyageurs d'affaires et de loisir, la discrétion des voyageurs sur le mode de transport et l'impact environnemental associé et le rythme de la reprise économique peuvent présenter des risques pour la reprise des vols à leurs niveaux d'activité antérieurs ainsi que pour toutes les destinations antérieures. Le niveau élevé quant à l'origine et à la destination des passagers accueillis à l'aéroport (96,5 % en 2023 et 96,8 % en 2022) continue d'être un moteur et un indicateur important de la vigueur du marché d'Ottawa.

Assurance responsabilité aérienne

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

États financiers

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

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

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

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

Les états financiers ci-joints ont été examinés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration. Les états financiers ont été audités par Ernst & Young LLP, soit l'auditeur qui a été désigné lors de l'assemblée générale annuelle. Son rapport d'audit se trouve ci-après.



Mark Laroche
Président et chef de la direction



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

Ottawa Ontario Canada, 23 février, 2024

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux membres du Conseil d'administration de

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

OPINION

Nous avons effectué l'audit des états financiers de **l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa** (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2023, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2023, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

FONDEMENT DE L'OPINION

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

AUTRES INFORMATIONS

Les autres informations obtenues à la date du rapport de l'auditeur comprennent le rapport de gestion inclus dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états. La responsabilité des autres informations incombe à la direction.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date de notre rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION ET DES RESPONSABLES DE LA GOUVERNANCE À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

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

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

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



RESPONSABILITÉS DE L'AUDITEUR À L'ÉGARD DE L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en oeuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

Ottawa, Canada
Le 21 février 2024

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

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés



Société membre d'Ernst & Young Global Limited

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE [en milliers de dollars — au 31 décembre]

	2023 \$	2022 \$
ACTIF		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	48 991	46 219
Créances et autres débiteurs [note 11]	13 807	14 046
Fournitures renouvelables	4 330	3 781
Charges payées d'avance et acomptes	2 654	1 922
Total des actifs courants	69 782	65 968
Actifs non courants		
Fonds de réserve pour le service de la dette [note 7(a)]	8 631	8 507
Créances au titre de contrats de location-financement [note 12]	11 687	11 668
Immobilisations corporelles, montant net [notes 3 et 13]	388 776	397 395
Autres actifs [note 4]	5 035	5 098
	483 911	488 636
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	20 988	22 144
Partie courante de la dette à long terme [note 7]	16 014	14 988
Total des passifs courants	37 002	37 132
Passifs non courants		
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi [note 9]	6 399	6 969
Dette à long terme [note 7]	449 726	465 503
Total du passif	493 127	509 604
Engagements et éventualités [note 15]		
Capitaux propres		
Déficit	(2 701)	(13 545)
Cumul des autres éléments du résultat global	(6 515)	(7 423)
Total de l'insuffisance des capitaux propres	(9 216)	(20 968)
	483 911	488 636

Voir les notes ci-jointes.

Au nom du Conseil
d'administration :



Administrateur



Administratrice

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DU RÉSULTAT GLOBAL

[en milliers de dollars — exercice clos le 31 décembre]

	2023	2022
	\$	\$
PRODUITS		
Frais d'améliorations aéroportuaires [note 8]	67 189	50 265
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	22 875	18 218
Redevances d'atterrissage	11 345	9 592
Concessions	16 345	12 229
Stationnement	13 739	9 994
Locations de terrains et de locaux [note 12]	7 214	6 886
Autres produits	6 917	4 611
	145 624	111 795
CHARGES		
Charges d'intérêts [note 7[b]]	20 844	21 588
Loyer foncier [note 12]	11 032	7 832
Matériaux, fournitures et services	42 519	31 550
Salaires et avantages [note 9]	28 010	23 892
Paiements tenant lieu de taxes municipales	3 224	1 261
	105 629	86 123
Résultat avant la dotation aux amortissements	39 995	25 672
Dotation aux amortissements	29 151	30 474
Résultat net pour l'exercice	10 844	(4 802)
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera jamais reclassé ultérieurement en résultat net		
Réévaluation des régimes à prestations définies [note 9]	908	2 006
Résultat global pour l'exercice	11 752	(2 796)

Voir les notes ci-jointes.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES [en milliers de dollars — exercice clos le 31 décembre]

	2023	2022
	\$	\$
Résultats non distribués au début de l'exercice	(13 545)	(8 743)
Résultat net pour l'exercice	10 844	(4 802)
Résultats non distribués à la fin de l'exercice	(2 701)	(13 545)
Cumul des autres éléments du résultat global au début de l'exercice	(7 423)	(9 429)
Élément qui ne sera jamais reclassé en résultat net		
Résultat à la réévaluation des régimes à prestations définies [note 9]	908	2 006
Cumul des autres éléments du résultat global à la fin de l'exercice	(6 515)	(7 423)
Total de l'insuffisance des capitaux propres	(9 216)	(20 968)

Voir les notes ci-jointes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE [en milliers de dollars — exercice clos le 31 décembre]

	2023 \$	2022 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	10 844	(4 802)
Ajouter les éléments hors trésorerie		
Dotation aux amortissements	29 151	30 474
Amortissement des frais de financement différés	236	239
Charge d'intérêts	20 844	21 588
Diminution des autres actifs	64	64
Augmentation du passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	338	294
	61 477	47 857
Variation des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation		
Créances et autres débiteurs	(736)	(5,532)
Charges payées d'avance et fournitures renouvelables	(1 281)	(1 246)
Créditeurs et charges à payer	(2 203)	7 212
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	57 257	48 291
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(20 592)	(14 728)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	63	—
Paiements de loyers reçus au titre de contrats de location-financement	527	519
Variation des créiteurs et charges à payer liée aux activités d'investissement	1 095	(262)
Intérêts reçus	448	318
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(18 459)	(14 153)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette	(374)	(211)
Intérêts payés	(20 664)	(21 401)
Remboursement de la dette à long terme	(14 988)	(14 023)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(36 026)	(35 635)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice	2 772	(1 497)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	46 219	47 716
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	48 991	46 219

Voir les notes ci-jointes.

NOTES DES ÉTATS FINANCIERS [en milliers de dollars, à moins d'avis contraire — 31 décembre 2023]

1. Description de l'entreprise

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

Les objectifs de l'Administration sont les suivants :

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

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

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

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

2. Base d'établissement et sommaires des méthodes comptables

Les présents états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration en vue de leur publication le 21 février 2024. Les états financiers et les montants figurant dans les notes sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Aide publique

Les subventions publiques ne sont comptabilisées que lorsqu'il existe une assurance raisonnable que l'Administration se conformera aux conditions attachées aux subventions et que les subventions seront reçues.

Les subventions publiques à recevoir qui prennent le caractère d'une créance soit en compensation de charges ou de pertes déjà engagées, soit pour apporter un soutien financier immédiat à l'Administration, sont comptabilisées dans l'état du résultat net et du résultat global de la période au cours de laquelle les créances deviennent acquises, dans les autres produits, déduction faite des charges d'exploitation ou en réduction des acquisitions d'immobilisations corporelles.

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide publique, le cas échéant, et elles comprennent uniquement les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier de l'Administration conclu avec le gouvernement du Canada viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations qui étaient incluses dans le bail foncier initial auprès du gouvernement du Canada. Le coût tient toutefois compte des coûts d'emprunt marginaux engagés durant la phase de construction des actifs qualifiés. Pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022, aucun coût d'emprunt marginal n'a été inscrit à l'actif.

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

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

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

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et sont inscrites à l'actif dans les immeubles et installations auxiliaires ou d'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 constructions en cours commence uniquement lorsque le projet est achevé et que l'actif concerné est prêt 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 l'état du résultat net et du résultat global au moment où l'immobilisation est décomptabilisée.

Dépréciation d'actifs non financiers

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

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

Frais de financement différés

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

Contrats de location

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

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

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

L'Administration à titre de preneur

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

Bail foncier

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

L'Administration à titre de bailleur

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

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

Si un contrat de location renferme des composantes locatives et non locatives, l'Administration applique IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, pour répartir la contrepartie entre les différentes composantes du contrat.

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

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

Comptabilisation des produits

Les principales sources de revenus de l'Administration sont constituées des redevances d'atterrissage tirées de la prestation de services, des redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement, des Frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA »), du stationnement, des concessions, de la location de terrains et de locaux et d'autres revenus.

Les produits sont évalués au prix de transaction convenu par l'Administration et le client pour les services rendus, déduction faite des rabais et des remises.

Les produits sont comptabilisés lorsque l'Administration a rempli, ou à mesure qu'elle remplit, une obligation de prestation en transférant le contrôle du produit ou service au client, ce qui survient lorsque les critères pour chacune des différentes activités de l'Administration sont satisfaits, comme décrits ci-dessous.

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

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

Les produits tirés des concessions sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'engagement et sont calculés en pourcentage des ventes déclarées par les concessionnaires, sous réserve de garanties minimales annuelles. Sur une période en 2022 et dans le cadre des mesures visant à fournir du soutien aux concessionnaires durant la pandémie, l'Administration a levé temporairement les garanties minimales annuelles s'appliquant aux concessionnaires. Les garanties minimales annuelles ont été remises en vigueur sur les contrats de location d'auto et d'autres concessions vers la fin de 2022, ce qui a coïncidé avec la reprise graduelle des volumes de passagers à l'Aéroport.

Les produits locatifs tirés de terrains et de locaux sont comptabilisés sur la durée respective des contrats de location, des licences et des permis. Les incitatifs à la location liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location connexe et sont comptabilisés dans les charges liées aux matériaux, fournitures et services.

Les autres produits comprennent les produits tirés d'autres sources, incluant les produits d'intérêts, et sont comptabilisés à mesure qu'ils sont gagnés.

Prestations du régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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

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

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

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

Avantages du personnel autres que les avantages postérieurs à l'emploi

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

Instruments financiers

Actifs financiers

L'Administration classe ses actifs financiers en tenant compte du type d'actif financier et des conditions contractuelles des flux de trésorerie, selon l'une des trois catégories d'évaluation suivantes :

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

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

Passifs financiers

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

Niveau 1 : Évaluation fondée sur les prix cotés observés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques obtenus auprès du dépositaire des placements, des gestionnaires de placements ou des marchés des négociants.

Niveau 2 : Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché observables, dont les cours des marchés des actifs sur des marchés qui sont considérés comme moins actifs.

Niveau 3 : Techniques d'évaluation fondées sur d'importants paramètres de marché non observables.

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

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

Évaluation des pertes de crédit attendues

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

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

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

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

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

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

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

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

Incertitude relative aux estimations et jugements critiques

L'établissement d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges pour la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses y afférentes sont établies à la lumière des résultats passés et en fonction d'autres facteurs qui sont considérés comme pertinents.

Ces estimations et hypothèses comptables sont revues régulièrement. Les résultats réels pourraient toutefois différer fortement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront portés dans l'état du résultat net et du résultat global de la période de règlement ou de la période touchée par la révision et les périodes futures, si la révision a des répercussions à la fois sur la période considérée et les périodes futures.

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

Contrats de location

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

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

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

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

Durées d'utilité des immobilisations corporelles

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

Provision pour pertes

L'Administration détermine des pertes de crédit attendues dont le montant est établi à la lumière d'une évaluation par la direction de la probabilité de recouvrement de chaque créance 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 pertes de crédit. L'Administration n'est pas en mesure de prévoir l'évolution de la situation financière de ses clients, et si des circonstances entourant la situation financière des clients devaient se détériorer, cela pourrait avoir une incidence importante sur les estimations de recouvrabilité des créances et autres débiteurs, et l'Administration pourrait se voir dans l'obligation de comptabiliser des provisions additionnelles. Par ailleurs, si l'Administration établit des provisions plus importantes que nécessaire, elle pourrait devoir procéder à la reprise d'une partie de ces provisions au cours des périodes à venir en fonction des résultats de recouvrement réels.

Coût des avantages futurs du personnel

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

Provisions pour éventualités

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

Paiement tenant lieu de taxes municipales

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

Total du résultat global

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

Normes et interprétations nouvelles et modifiées

L'Administration se tient au fait des nouvelles normes et modifications aux normes existantes qui sont publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). L'Administration a appliqué les méthodes comptables de manière uniforme à toutes les périodes présentées dans les états financiers.

L'Administration a adopté les modifications suivantes, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2023. Celles-ci ont été apportées conformément aux dispositions transitoires applicables.

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers, et d'IAS 8, Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs

Les modifications n'ont donné lieu à aucun changement de méthodes comptables ou aux informations sur les méthodes comptables présentées dans les états financiers. Les modifications à IAS 1 exigent que les entités fournissent des informations significatives sur les méthodes comptables plutôt que sur les principales méthodes comptables. Elles fournissent également des directives sur l'application de la notion d'importance relative aux informations à fournir sur les méthodes comptables, aidant les entités à fournir des informations utiles sur les méthodes comptables propres à l'entité qui sont nécessaires aux utilisateurs des états financiers de l'entité pour comprendre d'autres informations significatives contenues dans ces derniers. De plus, les modifications à IAS 8 exigent que les informations financières à fournir soient appréciées dans le contexte des montants des états financiers qui comportent une incertitude d'évaluation.

Les modifications à IAS 8 établissent la distinction entre les changements d'estimations comptables et les changements de méthodes comptables, ainsi que la correction d'erreurs. Elles apportent également des éclaircissements sur la façon dont l'entité utilise les techniques d'évaluation et les données pour établir des estimations comptables.

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers – Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants

Selon ces modifications, une entité doit classer un passif en tant que passif non courant si elle a le droit de différer le règlement du passif pour au moins 12 mois après la date de clôture. L'entité doit fournir des informations concernant le moment du règlement pour permettre aux utilisateurs de ses états financiers de comprendre l'incidence du passif sur sa situation financière. De plus, des informations supplémentaires doivent être fournies par l'entité qui classe les passifs découlant de conventions de prêt comme non courants lorsqu'elle a le droit de différer le règlement des passifs sous réserve du respect par l'entité de clauses restrictives futures dans les douze mois. Ces modifications entrent en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024 et elles ne devraient pas avoir d'incidence importante sur les états financiers.

3. Immobilisations corporelles

	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET MOBILIER ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
Valeur brute							
Au 1 ^{er} janvier 2022	539 856	125 633	57 260	35 434	11 321	13 842	783 346
Entrées	—	—	—	—	—	14 728	14 728
Transfert	6 629	4 250	2 086	242	616	(13 823)	—
Sorties	(1 880)	—	(2 148)	(105)	—	—	(4 133)
Au 31 décembre 2022	544 605	129 883	57 198	35 571	11 937	14 747	793 941
Amortissement cumulé							
Au 1 ^{er} janvier 2022	249 864	51 579	41 088	18 506	9 168	—	370 205
Dotation aux amortissements	19 707	4 488	3 696	2 170	413	—	30 474
Sorties	(1 880)	—	(2 148)	(105)	—	—	(4 133)
Au 31 décembre 2022	267 691	56 067	42 636	20 571	9 581	—	396 546
Valeur nette comptable							
Au 31 décembre 2022	276 914	73 816	14 562	15 000	2 356	14 747	397 395

	IMMEUBLES ET INSTALLATIONS AUXILIAIRES \$	PISTES, CHAUSSÉES ET AUTRES SURFACES PAVÉES \$	TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET MOBILIER ET ÉQUIPEMENT \$	VÉHICULES \$	AMÉLIORATION DES TERRAINS \$	CONSTRUCTION EN COURS \$	TOTAL \$
Valeur brute							
Au 1 ^{er} janvier 2023	544 605	129 883	57 198	35 571	11 937	14 747	793 941
Entrées	—	—	—	—	—	20 595	20 595
Transferts	17 003	6 149	3 042	868	237	(27 299) ¹	—
Sorties	(143)	(157)	(758)	(235)	(37)	—	(1 330)
Au 31 décembre 2023	561 465	135 875	59 482	36 204	12 137	8 043	813 206
Amortissement cumulé							
Au 1 ^{er} janvier 2023	267 691	56 067	42 636	20 571	9 581	—	396 546
Dotation aux amortissements	19 011	4 659	2 982	2 097	402	—	29 151
Sorties	(143)	(157)	(758)	(172)	(37)	—	(1 267)
Au 31 décembre 2023	286 559	60 569	44 860	22 496	9 946	—	424 430
Valeur nette comptable							
Au 31 décembre 2023	274 906	75 306	14 622	13 708	2 191	8 043	388 776

¹Les transferts, au moment de l'achèvement, de la catégorie Construction en cours aux autres catégories d'actifs se rapportent surtout aux projets liés au TLR, aux concessions, ainsi qu'à l'aménagement d'une voie de circulation et d'une aire de trafic.

4. Autres actifs

	2023 \$	2022 \$
Participation dans le 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
Améliorations locatives et incitatifs à la location, déduction faite de l'amortissement	2 105	2 168
	5 035	5 098

Participation dans le 4160, promenade Riverside

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

Améliorations locatives et incitatifs à la location

En 2011, l'Administration a conclu avec un sous-locataire un bail à long terme qui prévoit une période de loyer gratuit de trois ans et offre au locataire, en guise d'incitatif à la prise à bail, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. La valeur de cette période de loyer gratuit a été amortie sur la durée du bail.

5. Facilités de crédit

L'Administration a accès à des facilités de crédit fermes (les « facilités de crédit ») d'un montant global de 120 millions de dollars (170 millions de dollars en 2022) auprès de deux banques canadiennes. Les facilités de crédit de 364 jours qui sont échues le 13 octobre 2023 ont été prolongées d'une autre période de 364 jours jusqu'au 13 octobre 2024. Les facilités de crédit de trois ans ont été renouvelées pour trois autres années et viennent à échéance le 4 juillet 2026. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un acte de fiducie daté du 24 mai 2002 (compte tenu des modifications et des suppléments, l'« acte de fiducie globale ») (voir la note 7 a)) et les prélèvements aux termes de ces facilités peuvent être effectués au moyen de découverts, d'emprunts au taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. La dette aux termes des facilités de crédit porte intérêt à des taux qui suivent le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, le cas échéant.

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

TYPE DE FACILITÉ	ÉCHÉANCE	FINS VISÉES	2023 (EN MILLIONS \$)	2022 (EN MILLIONS \$)
Renouvelable – 364 jours	13 octobre 2024	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Renouvelable – 2 ans	31 mai 2023	Besoins généraux et dépenses d'investissement	—	50
Renouvelable – 3 ans	4 juillet 2026	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
Renouvelable – 5 ans	31 mai 2025	Besoins généraux et dépenses d'investissement	40	40
			120	170

Au 31 décembre 2023, il n'y avait aucune dette bancaire aux termes de ces facilités.

Au 31 décembre 2023, un montant de 17,6 millions de dollars (13,9 millions de dollars en 2022) des facilités de crédit avait été attribué au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 7 a)).

Pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes décroissantes de série E, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire aux termes de l'acte de fiducie globale (le « fiduciaire ») d'un montant de 9,5 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit.

Au 31 décembre 2023, le montant des facilités de crédit disponible, compte tenu des montants désignés et tirés, totalisait 92,9 millions de dollars (146,6 millions de dollars en 2022).

6. Gestion du capital

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

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

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

Bien qu'elle ne soit pas assujettie à des exigences en matière de capital imposées par une autorité de réglementation, l'Administration gère son capital de façon à respecter les clauses restrictives de l'acte de fiducie globale (voir la note 7 a)) et de manière à ne pas nuire à ses notations de crédit et à continuer de jouir du meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.

7. Dette à long terme

	2023 \$	2022 \$
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts du 25 novembre 2004 jusqu'au 25 mai 2032	94 377	101 395
Obligations-recettes décroissantes, 3,933 %, série E, échéant le 9 juin 2045, intérêts exigibles le 9 juin et le 9 décembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 9 décembre 2015, remboursables en versements semestriels prévus de capital et d'intérêts d'un montant fixe de 9 480 \$ exigibles à chaque date de versement des intérêts du 9 décembre 2020 jusqu'au 9 juin 2045	273 410	281 380
Obligations-recettes, 2,698 %, série F, échéant le 5 mai 2031, intérêts exigibles le 5 mai et le 5 novembre de chaque année à compter du 5 novembre 2021 jusqu'à l'échéance le 5 mai 2031	100 000	100 000
	467 787	482 775
Moins : frais de financement différés	2 047	2 284
	465 740	480 491
Moins : partie courante	16 014	14 988
	449 726	465 503

a) Émission d'obligations

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

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

Le 5 mai 2021, l'Administration a conclu une émission d'obligations-recettes de série F à 2,698 % d'un montant de 100 millions de dollars et échéant le 5 mai 2031. Une partie du produit net tiré de ce placement a été utilisée pour rembourser 35 millions de dollars sur la dette bancaire et affecter 1,4 million de dollars au fonds de réserve pour le service de la dette au titre des obligations-recettes de série F.

Les obligations-recettes décroissantes de série B sont rachetables, en totalité ou en partie, au gré de l'Administration, en tout temps, et les obligations-recettes décroissantes de série E sont rachetables jusqu'à six mois avant la date d'échéance, au versement du montant le plus élevé entre :

- [i] le solde du montant en capital total impayé sur les obligations à racheter;
- [ii] la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalent à celui d'une obligation du gouvernement du Canada ayant une échéance équivalente, majoré d'une prime. La prime est de 0,24 % pour les obligations-recettes décroissantes de série B, de 0,42 % pour les obligations-recettes décroissantes de série E et de 0,27 % pour les obligations-recettes de série F. Si les obligations-recettes décroissantes de série E sont rachetées dans les six mois avant la date d'échéance, les obligations-recettes décroissantes de série E seront rachetables à un prix équivalent à 100 % du montant en capital non racheté, plus les intérêts courus et impayés.

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

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

Le 23 avril 2021, l'Administration a reçu l'approbation des titulaires des obligations de lever temporairement, pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2022, les clauses relatives aux tarifs (ratio de couverture du service de la dette et ratio de couverture du service du montant brut de la dette), la clause additionnelle relative à la dette et l'exigence de respecter la clause relative aux tarifs pour la vente d'actifs. Ainsi, l'Administration respecte les autres exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs, comme convenu avec les titulaires des obligations pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, l'Administration respecte les autres exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie globale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

Conformément 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 2023, le solde de trésorerie et des placements admissibles détenus pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette se chiffrait à 8,6 millions de dollars (8,5 millions de dollars en 2022) dont 7,2 millions de dollars aux fins des obligations-recettes décroissantes de série B (7,1 millions de dollars en 2022) et 1,4 million de dollars aux fins des obligations-recettes de série F (1,4 million de dollars en 2022). En outre, pour satisfaire aux exigences du fonds de réserve pour le service de la dette visant les obligations-recettes décroissantes de série E, une lettre de crédit de soutien irrévocable en faveur du fiduciaire d'un montant de 9,5 millions de dollars a été prélevée aux termes des facilités de crédit. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires des obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie globale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges d'exploitation et des frais d'entretien définis de la période de 12 mois précédente. Au 31 décembre 2023, 17,6 millions de dollars (13,9 millions de dollars en 2022) des facilités de crédit avaient été attribués au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien (voir la note 5).

b) Charges d'intérêts

	2023	2022
	\$	\$
Intérêts sur les obligations	20 564	21 336
Autres charges d'intérêts et frais de financement différés	280	252
	20 844	21 588

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

	\$
2024	16 014
2025	17 107
2026	18 271
2027	19 509
2028	20 828
Par la suite	376 058
	467 787

d) Frais de financement différés

	2023	2022
	\$	\$
Frais de financement différés	5 155	5 155
Moins l'amortissement cumulé	3 108	2 871
	2 047	2 284

8. Frais d'améliorations aéroportuaires

Les FAA sont perçus dans le prix d'un billet par les lignes aériennes, puis versés à l'Administration selon le nombre estimatif de passagers à bord, déduction faite des frais administratifs entre 6 et 7 % (7 % en 2022) imputés par les lignes aériennes, en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les lignes aériennes servant l'Aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires. Les produits bruts tirés des FAA sont comptabilisés à l'état du résultat net et du résultat global. Les frais administratifs versés aux lignes aériennes ont totalisé 4,5 millions de dollars (3,4 millions de dollars en 2022).

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

	2023 \$	2022 \$
Produits gagnés	67 189	50 265
Frais administratifs imputés par les lignes aériennes	(4 530)	(3 408)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	62 659	46 857
Achats d'immobilisations admissibles	(21 465)	(14 728)
Charges d'intérêts admissibles	(20 352)	(21 463)
Autres charges admissibles	(311)	(314)
Excédent des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	20 531	10 352

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

	2023 \$	2022 \$
Produits gagnés	847 702	780 513
Frais administratifs imputés par les lignes aériennes	(52 090)	(47 560)
Produits tirés des FAA gagnés, montant net	795 612	732 953
Achats d'immobilisations admissibles	(781 645)	(760 180)
Charges d'intérêts admissibles	(467 905)	(447 553)
Autres charges admissibles	(3 370)	(3 059)
Insuffisance des produits tirés des FAA par rapport aux charges liées aux FAA	(1 252 920)	(1 210 792)
	(457 308)	(477 849)

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

9. Prestations du régime de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi

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

	2023	2022
	\$	\$
Passif au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi	6 399	6 969

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

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

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

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

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

À la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée au 31 décembre 2022 et déposée en juin 2023, comme l'exige la loi, le régime présentait un excédent de 4 347 \$ sur une base de capitalisation (principe de la continuité d'exploitation) en présumant un taux d'actualisation de 3,50 % (excédent de 3 389 \$ en 2021 en présumant un taux d'actualisation de 3 %). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous, du fait que l'obligation est calculée au moyen d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime. Aux fins comptables, cette obligation est calculée au moyen d'un taux d'intérêt qui reflète les taux du marché pour des titres d'emprunt assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi de 1985 sur les normes de prestations de pension* (la « Loi ») exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. Au 31 décembre 2022, le régime présentait un déficit selon l'approche de solvabilité de 64 \$ (1 257 \$ en 2021), avant la prise en compte de la valeur actualisée des paiements additionnels de solvabilité exigés par la Loi. En 2023, l'Administration a versé des paiements additionnels de solvabilité de 13 \$ (251 \$ en 2022) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies au 31 décembre 2023 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2024. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la Loi sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2024 seront de 13 \$ (13 \$ en 2023). De plus, l'Administration prévoit verser environ 218 \$ (montant réel de 252 \$ en 2023) au titre de la cotisation pour services rendus en 2024 pour le volet à prestations définies du régime de retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2024.

D'après la dernière analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, réalisée au 31 décembre 2022 et extrapolée au 31 décembre 2023 par les actuaires de l'Administration, la situation estimative du régime de retraite à prestations définies se présentait comme suit :

	2023 \$	2022 \$
Obligation au titre des prestations constituées – Régimes à prestations définies		
Solde au début de l'exercice	51 328	64 939
Cotisations salariales	38	46
Prestations versées	(2 832)	(2 691)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	153	288
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées	2 505	1 918
Profit actuariel – changements dans les hypothèses économiques	2 410	(14 413)
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les résultats techniques des régimes	746	1 241
Solde à la fin de l'exercice	54 348	51 328
Actifs des régimes – Régimes à prestations définies		
Juste valeur au début de l'exercice	55 454	69 188
Cotisations salariales	38	46
Cotisations patronales	252	295
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	13	251
Prestations versées	(2 832)	(2 691)
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	2 603	1 861
Perte actuarielle sur les actifs du régime	3 275	(13 496)
Juste valeur des actifs des régimes	58 803	55 454
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	(4 455)	(4 126)
Juste valeur à la fin de l'exercice	54 348	51 328
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, montant net	—	—

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

	2023	2022
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	153	288
Coût financier de l'obligation au titre des prestations constituées, montant net des intérêts en vigueur du plafond de limitation	2 711	2 038
Intérêts sur les actifs des régimes (déduction faite des charges administratives)	(2 603)	(1 861)
Charge liée aux régimes de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	261	465

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, d'autres avantages postérieurs à l'emploi aux membres de son personnel. D'après les rapports actuariels les plus récents, la situation des régimes d'autres avantages postérieurs à l'emploi évaluée aux 31 décembre se présentait comme suit :

	2023	2022
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées – Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Solde au début de l'exercice	6 969	8 944
Prestations versées	(307)	(350)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	282	409
Coût financier	354	268
Profit actuariel – changements dans les hypothèses économiques	(899)	(2 302)
Solde à la fin de l'exercice	6 399	6 969

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

	2023	2022
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	282	409
Coût financier	354	268
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	636	677

Le montant comptabilisé au titre des régimes de retraite à prestations définies 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 :

	2023	2022
	\$	\$
Régime de retraite à la prestations définies		
Perte actuarielle (profit actuariel) – changements dans les hypothèses économiques	2 410	(14 413)
Perte actuarielle – changements dans les résultats techniques des régimes	746	1 241
Perte actuarielle (profit actuariel) sur les actifs des régimes	(3 275)	13 496
Incidence de la limitation du montant net de l'actif au titre des prestations définies au plafond de l'actif	110	(28)
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Profit actuariel – changements dans les hypothèses économiques	(899)	(2 302)
Total du produit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(908)	(2 006)

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

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

	2023 %	2022 %
Régime de retraite à prestations définies		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	5,00	3,00
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	4,75	5,00
Taux d'intérêt des actifs du régime	5,00	3,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'indexation de l'inflation à la retraite (indice des prix à la consommation) – représente 3,00 % pour les deux prochaines années et 2,00 % par la suite	3,00/2,00	2,00
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge		
Soins de santé	5,00	3,00
Programme d'indemnités de départ	5,00	2,75
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice		
Soins de santé	5,00	3,00
Programme d'indemnités de départ	4,75	5,00
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé		
Taux tendanciel pour le prochain exercice	5,30	5,20
Taux tendanciel ultime	3,90	4,00
Exercice au cours duquel le taux tendanciel sera atteint	2039	2036

Le régime de retraite à prestations définies et le régime d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration sont soumis à un certain nombre de risques, dont l'inflation, le plus important étant toutefois le risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation). Les passifs des régimes de retraite à prestations définies sont calculés à des fins diverses au moyen des taux d'actualisation établis selon les rendements des obligations de sociétés. Lorsque les actifs des régimes ont un rendement inférieur à celui des obligations de sociétés, le déficit augmente. Une diminution du taux d'actualisation engendre une augmentation des passifs du régime, qui sera toutefois en partie neutralisée par une augmentation de la valeur des placements en obligations des régimes. En plus du risque découlant des fluctuations des taux d'intérêt (taux d'actualisation) mentionné précédemment, les régimes de retraite de l'Administration sont soumis à d'autres risques. L'Administration a pris des mesures pour réduire le risque de fluctuations des taux d'intérêt et autres facteurs en achetant des rentes indexées d'un grand assureur canadien qui couvrent 97 % (99 % en 2022) des retraités. Compte tenu des hypothèses formulées plus haut, l'incidence financière des variations des principales hypothèses est présentée ci-dessous :

	VARIATION DE L'HYPOTHÈSE	INCIDENCE D'UNE AUGMENTATION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$	INCIDENCE D'UNE DIMINUTION DE L'HYPOTHÈSE SUR L'OBLIGATION \$
Régime de retraite à prestations définies			
Taux d'actualisation	1 %	(1 270)	1 594
Inflation	1 %	1 447	(1 183)
Rémunération	1 %	34	(89)
Espérance de vie	1 an	170	s. o.
Taux d'actualisation selon l'espérance de vie – passif de solvabilité au 31 décembre 2022	1 %	(1 545)	1 967
Autres avantages postérieurs à l'emploi			
Taux d'actualisation			
Soins de santé	1 %	(524)	668
Programme d'indemnités de départ	1 %	(180)	209
Coûts de soins de santé	1 %	647	(517)
Espérance de vie	1 an	154	(159)

Les régimes de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration consistent à verser des prestations pendant la durée de vie du participant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera lieu à une augmentation des passifs des régimes. Les obligations de ces régimes au 31 décembre 2023 ont été estimées par les actuaires de l'Administration au moyen des tables de mortalité disponibles les plus récentes (Table de mortalité des retraités canadiens CPM 2014, secteurs combinés).

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée en 2018 pour adopter une approche fondée sur le régime à l'échéance au moyen d'une segmentation tenant compte des retraités au 31 décembre 2018 et de l'ensemble des autres participants à cette date. Cette approche a donné lieu à l'établissement d'un fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités qui recevaient des prestations de retraite au 31 décembre 2018 et d'un fonds de croissance équilibré pour la gestion des actifs associés aux obligations à l'égard de tous les autres participants.

Selon le fonds correspondant aux obligations à l'égard des retraités, tous les actifs sont investis dans un contrat de rente sans rachat acheté en décembre 2018 pour 57 retraités. Selon le fonds de croissance équilibré, le régime de retraite a acheté en octobre 2020 un contrat de rente indexée sans rachat pour cinq autres retraités au 1^{er} décembre 2020, ainsi qu'un autre contrat de rente pleinement indexée sans rachat en octobre 2022 pour cinq autres retraités au 1^{er} novembre 2022.

Au 31 décembre 2023, 97 % des retraités (99 % en 2022) étaient couverts par des contrats de rente indexée sans rachat. Pour les départs à la retraite futurs des participants actifs et des participants à rente différée, l'acquisition de rentes sans rachat ou avec rachat additionnelles pourrait être envisagée selon les conditions du marché. Le régime à prestations définies est fermé. À l'évaluation actuarielle la plus récente réalisée au 31 décembre 2022, les six participants actifs avaient en moyenne 55 ans. Les 67 retraités avaient en moyenne 70 ans.

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

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

	2023 %	2022 %
Fonds de titres à revenu fixe	17	12
Fonds de créances hypothécaires commerciales	2	2
Contrat de rente sans rachat	76	77
Fonds d'actions – fonds canadiens	1	2
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	2	5
Fonds de marchés émergents	1	1
Fonds de placement immobilier	1	1

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

	2023 \$	2022 \$
Cotisations patronales – régime de retraite à cotisations définies	1 299	1 142
Cotisations salariales – régime de retraite à cotisations définies	1 450	1 272
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	1 299	1 142

10. Évaluation à la juste valeur

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

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

La dette à long terme de l'Administration, y compris les obligations-recettes en cours, est présentée dans les états financiers au coût amorti (note 7). Au 31 décembre 2023, la juste valeur estimée des obligations-recettes décroissantes à long terme des séries B et E et des obligations-recettes de série F s'élevait respectivement à 102 millions de dollars, 248,6 millions de dollars et 88,4 millions de dollars (respectivement 109,7 millions de dollars, 246,2 millions de dollars et 85,1 millions de dollars pour les obligations-recettes de série B, de série E et de série F en 2022). Compte tenu de la méthode d'évaluation du niveau 2 décrite dans la hiérarchie des justes valeurs, la juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêt de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice.

11. Instruments financiers et gestion du risque

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

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

	2023		2022	
	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %	VALEUR COMPTABLE \$	TAUX D'INTÉRÊT EFFECTIF À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE %
Trésorerie et équivalents (taux variables) ¹	57 287	4,96	54 667	3,86
Dette à long terme (coût fixe)	465 740	Note 7	480 491	Note 7

¹ Comprend le fonds de réserve pour le service de la dette de 8 631 \$ (8 507 \$ en 2022).

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

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

Si les taux d'intérêt avaient augmenté ou diminué de 50 points de base (0,50 %) et que toutes les autres variables étaient demeurées constantes, y compris le calendrier des dépenses d'investissement de l'Administration, la perte de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 0,3 million de dollars en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. L'Administration estime cependant que cette exposition n'est pas importante et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'Aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

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

L'Administration a le droit inconditionnel de majorer ses tarifs et ses frais, au besoin, afin de s'acquitter de ses obligations. Aux termes de l'acte de fiducie globale qu'elle a conclu relativement à ses émissions de titres d'emprunt (voir la note 7 a)), l'Administration est tenue de prendre toutes les mesures légales pour respecter le ratio de couverture du service du montant brut de la dette, qui est de 1,25, ainsi que le ratio de couverture du service de la dette, qui est de 1,0. Si, au cours d'un exercice, ce ratio de couverture du service de la dette n'est pas respecté, l'Administration ne manque pas à ses obligations aux termes de l'acte de fiducie globale. En raison de son droit inconditionnel d'augmenter ses tarifs et ses frais et avec un robuste solde de trésorerie, l'Administration s'attend à toujours disposer de liquidités suffisantes pour s'acquitter de toutes ses obligations à leur échéance, y compris des versements d'intérêts d'environ 19,8 millions de dollars par année. Les versements de capital annuels futurs requis sur la dette à long terme de l'Administration sont présentés à la note 7 c).

Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances et autres débiteurs. Les contreparties pour la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes à notation élevée. Les créances et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les FAA dus par les lignes aériennes. La majeure partie des créances et autres débiteurs de l'Administration sont payés dans les 35 jours (44 jours en 2022) suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des créances connexes se rapporte aux lignes aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses créances et elle maintient une provision pour pertes de crédit éventuelles. Le droit accordé à l'Administration, en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports, de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais aéroportuaires impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit. Les pertes de crédit attendues sont établies, en fonction du risque de crédit, des tendances historiques, de la situation économique générale et d'autres informations, comme ils sont décrits ci-dessous, et sont prises en compte dans les états financiers.

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

L'Administration a appliqué la méthode simplifiée pour évaluer la provision requise pour les pertes de crédit attendues au titre des créances et autres débiteurs. Environ 97 % des créances et autres débiteurs de l'Administration sont courants (en souffrance depuis moins de 30 jours). L'Administration a comptabilisé une provision pour pertes de crédit attendues de 98 \$ en 2023 (98 \$ en 2022) qui correspondait en grande partie au taux de pertes de crédit attendues de 1,25 % (1,13 % en 2022) sur les créances en souffrance depuis moins de 30 jours.

Environ 46 % (47 % en 2022) 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 ligne aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 96,5 % (96,8 % en 2022) du trafic de passagers de l'Aéroport et que, par conséquent, les autres lignes 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

L'Administration à titre de preneur

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

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

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

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

	\$
2024	13 191
2025	14 550
2026	15 133
2027	15 529
2028	<u>15 987</u>

L'Administration à titre de bailleur

Contrats de location-financement

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

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

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

	2023 \$
Moins de 1 an	534
1 an à 2 ans	542
2 à 3 ans	550
3 à 4 ans	558
4 à 5 ans	566
Plus de 5 ans	<u>23 260</u>
Total des paiements de loyers à recevoir non actualisés	26 009
Produits financiers non gagnés	<u>(14 323)</u>
Créances au titre de contrats de location-financement	<u>11 687</u>

Contrats de location simple

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

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

	\$
2024	7 384
2025	7 615
2026	7 934
2027	8 143
2028	<u>8 381</u>

13. Aide publique — pandémie de COVID-19

Programme des infrastructures essentielles des aéroports

Le 11 mai 2021, le gouvernement du Canada a lancé un nouveau programme de financement sous forme de contribution pour aider les aéroports canadiens à se remettre de la pandémie de COVID-19.

- Le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») aidera les grands aéroports du Canada à effectuer des investissements essentiels dans la sûreté, la sécurité ou l'accès au transport en commun.

En 2021, l'Administration a été admissible à une aide financière maximale de 10,4 millions de dollars dans le cadre du PIEA pour des investissements dans deux importants projets de construction et a reçu 9,3 millions de dollars à ce jour. En 2023, un montant de 1,2 million de dollars (6,4 millions de dollars en 2022) de cette subvention a été porté en réduction des coûts de construction capitalisés inclus dans les immobilisations corporelles et engagés par l'Administration. Le solde de l'aide financière aux termes du PIEA sera appliqué en 2024, selon des critères d'admissibilité, aux coûts de construction admissibles engagés sur ces projets approuvés.

14. Transactions entre parties liées

La rémunération versée, à verser ou offerte par l'Administration aux principaux dirigeants pour les exercices clos les 31 décembre sont comptabilisés au coût comme suit :

	2023 \$	2022 \$
Salaires et avantages à court terme	<u>2 729</u>	2 731
Autres avantages postérieurs à l'emploi	<u>220</u>	164
	<u>2 949</u>	<u>2 895</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 sept vice-présidents.

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

15. Engagements et éventualités

Engagements aux termes d'un bail foncier

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

Engagements liés à l'exploitation et engagements liés aux dépenses d'investissement

Au 31 décembre 2023, l'Administration avait des engagements liés à l'exploitation dans le cours normal des activités totalisant 25,1 millions de dollars (30 millions de dollars en 2022) pour lesquels des paiements de 12,9 millions de dollars devront être effectués en 2024; ces paiements devant diminuer au cours des cinq prochains exercices jusqu'à l'échéance des contrats. Des engagements liés aux dépenses d'investissement venant à échéance en 2024 et visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 17,7 millions de dollars s'ajoutent aux engagements liés à l'exploitation.

Les engagements liés à l'exploitation dans le cours normal des activités pour les quatre prochains exercices se présentent approximativement comme suit :

	\$
2024	12 965
2025	8 673
2026	3 411
2027	96
2028	—

Éventualités

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

16. Informations comparatives

Certains chiffres correspondants ont été reclassés, le cas échéant, afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée au cours de l'exercice 2023.

RAPPORT ANNUEL 2023

NOS ASPIRATIONS, UN MOTEUR



International Airport
Authority



Ottawa

Administration de
l'aéroport international