



Rapport annuel 2019



Air Transport Association of Canada
Association du transport aérien du Canada





Énoncé et objectifs de mission	3
Conseil d'administration de l'ATAC 2018 – 2019	4
Message du président du Conseil	5
Message du président.....	7
Comités de l'ATAC.....	8
Liste des membres.....	9
Membres émérites	11
États financiers.....	14
Personnel de l'ATAC	26

**** Toute information dans ce rapport sont en date du 30 juin 2019 **
(à moins d'avis contraire)**



Canadian North



Mission

SOUTENIR NOS MEMBRES DANS LEUR QUÊTE D'UNE INDUSTRIE CANADIENNE DU TRANSPORT AÉRIEN SÉCURITAIRE, DURABLE ET DE CLASSE MONDIALE.

Objectifs

- Promouvoir un transport aérien de passagers et de marchandises sécuritaire, fiable, efficace, abordable et profitable à la société canadienne.
- Bâtir un dialogue avec les instances gouvernementales et réglementaires pertinentes pour faire avancer la cause de l'industrie de l'aviation commerciale canadienne et favoriser un transport aérien durable.
- Plaider en faveur d'une reconnaissance, par le gouvernement, du rôle socio-économique essentiel de l'industrie de l'aviation commerciale pour le Canada.
- Promouvoir l'excellence des programmes canadiens de formation au pilotage, tant sur le marché national qu'international.
- Promouvoir et appuyer des pratiques d'exploitation et des politiques écologiquement responsables.
- Promouvoir et appuyer un cadre réglementaire qui reconnaît la valeur de l'esprit d'entreprise et de créativité, pour fournir des services de transport aérien sécuritaires et concurrentiels.
- Offrir à nos membres des services accessibles, de première qualité.
- Promouvoir l'adoption par nos membres de normes d'exploitation et de pratiques commerciales professionnelles.
- Faire valoir l'industrie et ses positions auprès du public et des autres intervenants.
- Informer les membres, en temps opportun, sur les questions d'intérêts communs.





Comité exécutif

Président du Conseil d'administration

Steve Hankirk, Président, Canadian North - Calgary (Alberta)

Président et chef de la direction

John McKenna, Président et chef de la direction - ATAC - Ottawa (Ontario)

1^{er} Vice-président

Eric Edmondson, Président, Air Georgian - Mississauga (Ontario)

2^e Vice-président

Eric Scott, Vice Président, Opération de vols et sécurité, Harbour Air - (Colombie-Britannique)

Trésorier honoraire

Bob Lamoureux, Président, EnviroTech - Nisku (Alberta)

Secrétaire honoraire

Bob Connors, Directeur général, Waterloo Wellington Flight Centre - Breslau (Ontario)

Président sortant

Heather McGonigal, Directrice des opérations de vols, Keewatin Air, Winnipeg (Manitoba)

Directeurs / Directrices

Calvin Ash, Président, Provincial Airlines - St. John's (Terre Neuve/Labrador)

Patrick Coulter, Directeur, Développement d'affaire, entraînement commerciale - FlightSafety Canada - Toronto (Ontario)

Colin Copp, Chef de l'Exploitation et président, Chorus Aviation - Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

Clark Duimel, Directeur général, Pacific Flying Club - Delta (Colombie-Britannique)

Gregg Evjen, Vice-président, maintenance & ingénierie, KF Aerospace - Kelowna (Colombie-Britannique)

Dan Glass, Président, Mitchinson Flight Centre - Saskatoon (Saskatchewan)

Ian Kennedy, Directeur des opérations et développement d'affaire, Montair - Pitt Meadows (Colombie-Britannique)

Gord Johnston, Vice-président, Développement International & stratégique, Cargojet - Mississauga (Ontario)

Douglas McCrea, Président, Central Mountain Air - Smithers (Colombie-Britannique)

Lynne McMullen, Directrice, Développement d'affaire-École d'aviation - Seneca College - North York (Ontario)

Peter Scheiwiller, Directeur général, North Cariboo Air - Calgary (Alberta)

Jim Scott, Chef de la direction et Président, Flair Airlines - Edmonton (Alberta)

Quentin Smith, Président, Pacific Coastal Airlines - Richmond (Colombie-Britannique)

Joseph Sparling, Président, Air North - Whitehorse (Yukon)

Mark Williams, Président, Sunwing Airlines - Etobicoke (Ontario)

Steven Williams, Partenaire, Emond Harnden - Ottawa (Ontario)

Lane Zirnhelt, Chef des opérations, Summit Air - Vancouver (Colombie-Britannique)

* Brock Friesen, First Air - Démissionner du Conseil en octobre 2018

* Rick Flynn, Chorus Aviation - Démissionner du Conseil en mai 2019. Colin Copp, Chorus Aviation a été appointer par le Conseil d'Administration pour compléter le terme de Monsieur Flynn.

Message du Président du Conseil

(Présenté à la conférence de l'ATAC, le 19 novembre 2019)



Il n'y a jamais eu de période plus excitante et plus stimulante dans l'industrie de l'aviation. Une industrie où le succès vient de la capacité à être flexible et adaptable grâce à un changement en constante évolution.

Notre objectif au sein de l'ATAC demeure le même : nous continuons de plaider en faveur d'une reconnaissance, par le gouvernement, du rôle économique essentiel de l'industrie de l'aviation, nous dialoguons avec

les organismes de réglementation pour favoriser un transport aérien sécuritaire et durable et nous communiquons notre mission à tous les intervenants afin de promouvoir la sécurité, la croissance et l'innovation.

Au cours de la dernière décennie, notre industrie a bénéficié d'une augmentation continue de la demande. On prévoit que la demande continuera de croître et même qu'elle doublera au cours des vingt prochaines années.

Malgré cette augmentation de la demande, l'économie de notre industrie continue d'être mise à l'épreuve, ce qui rend difficile pour l'industrie canadienne d'être compétitive sur la scène mondiale.

Le coût de la main-d'œuvre continue d'augmenter en raison de la rareté des pilotes expérimentés et des techniciens d'entretien d'aéronef qualifiés. Cette année, en particulier, nous avons pu constater que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée en entretien d'aéronef commence à éclipser la pénurie de pilotes dont on parle beaucoup.

Le 2019 Boeing Technician Outlook prévoit que 769 000 nouveaux techniciens d'entretien d'aéronef seront nécessaires pour entretenir la flotte mondiale au cours des 20 prochaines années. Ce constat à lui seul nous indique que nous devons adopter une approche globale et ne pas être uniquement déterminés à trouver une solution à la pénurie de compétences.

Cette année, nous avons également assisté à l'adoption de nouveaux règlements qui ont eu un impact sur notre industrie, notamment le Règlement sur la protection des passagers aériens de l'OTC, qui définit de nouvelles obligations, de nouvelles dispositions et de nouveaux types d'indemnités pour les passagers.

Ces règlements posent de nouveaux défis à l'économie d'une industrie déjà mise à rude épreuve.

La nouvelle taxe sur le carbone du gouvernement fédéral, créée pour réduire les émissions provenant de l'aviation, aura un impact négatif non seulement sur notre économie et notre industrie, mais aussi sur les personnes et les familles qui dépendent du transport aérien pour leur travail, leur famille et leurs besoins de base.

Toutefois, elle nous pousse à accroître notre efficacité et à réduire les émissions inutiles, ce qui est une bonne chose, mais surtout nécessaire pour nous assurer de protéger notre environnement et de faire notre part en tant que citoyens du monde responsables.

Une nouvelle réglementation sur la gestion de la fatigue a également été adoptée cette année. Bien que nous soyons d'accord sur la nécessité de nouvelles règles, nous pensons que les recherches scientifiques utilisées étaient dépassées et que de nouvelles données probantes relatives à la gestion de la fatigue des pilotes auraient donné de meilleurs résultats.

Néanmoins, notre objectif est maintenant d'aider les exploitants à mettre en œuvre les nouvelles exigences.

Les modifications apportées au Code du travail du Canada ont remis en question notre industrie, en imposant arbitrairement de nouveaux arrangements flexibles sur le lieu de travail, des obligations de changement d'horaire, des allocations d'heures supplémentaires restrictives et des droits de congé plus nombreux.

Même si ces règlements sont créés avec de bonnes intentions, ils compliquent les règlements et les restrictions déjà en place dans de nombreux rôles de notre industrie.

À ce titre, l'ATAC a travaillé directement avec les régulateurs, les exploitants et les partenaires de l'industrie pour plaider en faveur de solutions alternatives et de politiques d'exemption qui reflètent mieux l'environnement de travail de nos membres.

L'ATAC continue de rappeler au gouvernement l'importance de l'industrie de l'aviation et de ses avantages financiers à l'échelle mondiale. Nous continuons à plaider en faveur d'un modèle fiable, efficace et bien géré qui profite à tous les intervenants; un modèle qui positionne notre industrie sur la voie du succès.

Merci à nos exposants, partenaires et participants au salon. Tout ce que l'ATAC accomplit est rendu possible grâce au travail acharné du personnel de l'ATAC et des bénévoles de l'industrie. Nous continuerons à travailler ardemment en votre nom au cours de l'année à venir et nous remercions sincèrement tous les membres de l'ATAC pour leur engagement et leur soutien actifs.

Eric Edmondson
Président, Air Georgian



Flair Airlines



Central Mountain Air



Waterloo Wellington Flight Centre



PAL Airlines



Harbour Air Seaplanes



Alkan Air



Porter Airlines



Nolinor Aviation

Message du Président

(Présenté à la conférence de l'ATAC, le 19 novembre 2019)



Bonjour tout le monde. Mon nom est John McKenna. Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel du président.

Je suis ici en compagnie de mes collègues : Les Aalders, vice-président principal, Wayne Gouveia, vice-président sénior et Darren Buss, vice-président.

L'année a été très chargée. Nous sommes ici pour rendre compte du travail que nous avons accompli au cours de l'exercice qui s'est terminé le 30 juin, mais nous voulons

également saisir cette occasion pour vous informer sur certaines des questions que nous gérons actuellement en votre nom.

Je traiterai de notre effectif, de nos finances et de notre organisation. Les vice-présidents aborderont les principaux dossiers.

L'ATAC assure une présence encore plus dynamique à Ottawa, tant sur la Colline du Parlement qu'au niveau ministériel. L'ATAC met à votre disposition un vaste réseau à Ottawa. Notre équipe est en alerte constante sur le plan réglementaire et législatif, elle effectue un travail de représentation efficace, toujours prête à vous aider à surmonter les nombreux obstacles qui se dressent sur la voie de votre succès continu.

Le rôle actif de l'ATAC sur la scène internationale

Nous avons été très occupés à aider à développer les marchés internationaux pour nos membres MRO et du secteur de la formation au pilotage. Cette dernière année, nous avons représenté les membres de l'ATAC et avons fait la promotion de l'industrie canadienne de l'aviation aux États-Unis, en Europe et en Asie.

Notre effectif

L'effectif de l'ATAC demeure solide. Nous continuons de recruter de nouveaux membres, à la fois des exploitants et des partenaires de l'industrie. Les membres actifs peuvent réellement apprécier l'excellent retour sur investissement que représente une adhésion à l'ATAC.

Au 30 juin, nous comptons 171 membres, dont 73 membres exploitants, 83 partenaires de l'industrie et 15 membres affiliés. Depuis le 1^{er} juillet, 25 nouveaux membres ont adhéré et 9 n'ont malheureusement pas renouvelé leur adhésion.

Soyez assurés que nous valorisons chacun de nos membres, partenaires de l'industrie et membres affiliés et que leur intérêt est au cœur de chaque décision stratégique.

Nous sommes très heureux d'accueillir de nouveaux membres. Les nouveaux membres qui participent à la conférence ont un ruban bleu apposé sur leur cocarde, alors n'hésitez pas à leur tendre la main et veiller à ce qu'ils se sentent les bienvenus.

La réussite du Congrès est tributaire de votre participation, c'est pourquoi nous sommes heureux de voir de nombreuses grandes délégations inscrites cette année. Vous tirerez profit de la participation de votre équipe au travail de nos comités, à la séance plénière, aux activités de réseautage et aux autres activités.

Les finances de l'ATAC

Comme l'a annoncé précédemment le trésorier honoraire, notre situation financière nous donne le temps nécessaire pour élaborer un nouveau plan d'affaires afin de répondre aux besoins de demain avec des ressources limitées.

Le conseil d'administration de l'ATAC m'a chargé de passer en revue toutes nos activités afin de s'assurer que nous faisons le meilleur usage possible de nos ressources pour offrir un retour sur investissement optimal à nos membres. Cet examen stratégique sera présenté au printemps prochain.

Pas de hausse des droits d'adhésion pour 2019-2020

Aucune augmentation des droits d'adhésion n'est prévue cette année. Les droits d'adhésion sont l'un des éléments stratégiques que le conseil d'administration nous a demandé d'aborder. Nous devons nous assurer que notre barème des droits, tout en demeurant notre principale source de revenus, ne constitue pas un obstacle à la croissance de nos effectifs.

Demeurez branchés

Nous vous informons par le biais de nombreuses plateformes, notamment notre site Web, Facebook et Twitter. Suivez-nous.

Document d'information de l'ATAC au premier ministre

Au début du mois de novembre, nous avons envoyé le document d'information de l'ATAC au premier ministre afin d'aider à établir les priorités de certains éléments clés de la lettre de mandat qui sera remise au prochain ministre des Transports. Nous ne voulons certainement pas que l'année 2015 se répète; une année sans aucune référence à l'aviation ou au transport aérien. Ce document d'information cerne sept questions stratégiques clés que nous voulons que le nouveau ministre priorise. Vous aurez bientôt accès à ce document sur le site Web de l'ATAC.

Les questions à l'avant-plan

L'ATAC s'occupe d'un grand nombre de questions importantes pour vous. La plupart de ces questions clés sont abordées dans les réunions de comités tout au long de cette conférence. Je vous invite vivement à y participer.

[Les vice-présidents ont brièvement présenté les dernières mises à jour sur les questions clés. Le président a invité les délégués à poser des questions après chaque présentation.]

Wayne Gouveia parle du Projet de loi C-49 – Règlement sur la protection des passagers aériens, du Programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) et du MOA sur les frais d'améliorations aéroportuaires.

Darren Buss a abordé les sujets suivants : la pénurie d'instructeurs et de pilotes, les possibilités mondiales pour les associations de formation au pilotage et la taxe sur le carburant.

Les Aalders a parlé de la défense de la réglementation de l'aviation civile de TC, de la liaison et de la représentation de NAV CANADA, des nouvelles initiatives en matière de sécurité, de l'harmonisation des questions réglementaires internationales et de la facilitation du marketing international de MRRJ.

[Le président a repris la parole pour terminer son discours.]

Le mandat de l'ATAC

Le mandat de l'ATAC est clair.

Il vise à aider nos membres à poursuivre leur engagement envers une industrie canadienne du transport aérien sécuritaire, chef de file et viable.

L'ATAC est là pour vous aider. L'ATAC est votre voix et votre équipe à Ottawa, n'hésitez pas à nous solliciter.

Amy et Wayne Foy

Avant de demander au président de clore cette réunion, je tiens à rendre hommage à Amy et Wayne Foy, un couple entièrement dévoué au Webster Award et avide de participer aux conférences de l'ATAC depuis de nombreuses années. Wayne est décédé le 20 août 2018, puis Amy quelques mois plus tard, le 26 décembre. Amy et Wayne étaient des exemples d'un dévouement rare et ils manqueront certainement au monde de l'aviation canadienne.

Pierre-Laurent Samson

Nous souhaitons également reconnaître la vie et le travail de Pierre-Laurent Samson, qui est malheureusement décédé le 8 novembre dernier à l'âge de 61 ans. Pierre a démontré son amour du pilotage et son dévouement envers l'industrie de l'aviation canadienne pendant les décennies qu'il a consacrées à la formation au pilotage jusqu'à la fin de sa vie, tant dans le secteur privé qu'à Transports Canada. Son leadership, sa compétence et la touche personnelle qu'il apportait à son travail manqueront à tous ceux qui l'ont connu. Pierre était un modèle de collaboration réceptive entre l'industrie et les organismes de réglementation, et il laisse un héritage impressionnant de réalisations.

Nous présentons nos plus sincères condoléances à sa famille et à ses collègues.

Voilà qui conclut le rapport du président.

John McKenna
Président et chef de la direction



Comités

Affaires monétaires de l'industrie
Comité consultatif sur la sécurité
Fiscalité
Formation au pilotage
Fret aérien
Juridique
Maintenance, réparation et revision (MRO)
Marchandises dangereuses
Opérations aériennes
Opérations aériennes affaires environnementales
Opérations de cabine
Opérations régionales
Opérations techniques
Transport accessible
Sûreté/Facilitation

Agent responsable

Wayne Gouveia
Les Aalders
Darren Buss
Darren Buss
Wayne Gouveia
Wayne Gouveia
Les Aalders
Wayne Gouveia
Les Aalders
Les Aalders
Les Aalders
Les Aalders
Les Aalders
Wayne Gouveia
Wayne Gouveia



Airco Aircraft Charters



Membres

Adventure Aviation
Air Creebec Inc.
Air Georgian Ltd.
Air North Ltd.
Airco Aircraft Charters Ltd.
Algonquin College
Alkan Air
Brampton Flight Centre
British Columbia Institute of Technology
Calgary Flying Club
Calm Air
Canadian North
Cargair Ltée.
Cargojet Airways Ltd.
Central Mountain Air Ltd.
Centre québécois de formation aéronautique-
CEGEP de Chicoutimi
Chorus Aviation
Coastal Pacific Aviation Academy
Collège Air Richelieu
Confederation College
Debert Flight Centre
Diamond Flight Centre London Ltd.
EnviroTech Aviation
Exploit Valley Air Services
First Air
Flair Airlines Ltd.
Glacier Air
Harbour Air Seaplanes LLP
Harv's Air Service
Island Express Air
Journey Air Ltd.
Keewatin Air
KF Aerospace
Lachute Aviation
Mitchinson Flight Centre
Moncton Flight College Inc.
Montair Aviation
Morningstar Air Express
Mount Royal University (Aviation Program)
National Helicopters Inc.
Nolinor Aviation
North Cariboo Air
Ornge
Ottawa Aviation Services
Ottawa Flying Club
Pacific Coastal Airlines Ltd.
Pacific Flying Club
Pacific Sky Aviation Inc.
PAL Airlines
Perimeter Aviation
Porter Airlines

Red River College—Stevenson Campus
Regina Flying Club
Rockcliffe Flying Club (1961)
Saskatchewan Polytechnic
Sault College of Applied Arts & Technology
Seneca College
Sky Wings Aviation Academy Ltd.
SkyQuest Aviation
Spectrum Airways
Springbank Air Training College
Summit Air
Sunwing Airlines
Super T Aviation Academy
Superior Airways
Thunder Airlines Ltd.
Toronto Airways Ltd.
University of Western Ontario (The)
Vancouver Island Air
Victoria Flying Club
Waterloo Wellington Flight Centre

Partenaires de l'industrie

Aero Course
Aerosolutions
Air Canada Maintenance
Aircraft Collection
AirStart
AJW Technique
Allianz Global Risks US Insurance Company
Anson DG Inc.
Applied Informatics and Research (AIRINC)
Avia Marketing Consultants Inc.
Avianor Inc.
Aviation Representatives Inc.
AvTec Aero Maintenance Inc.
Aztec Group
Blue Sky Booking
BMG Insurance Brokers
Bombardier Commercial Aircraft
Borden Ladner Gervais LLP
Canadian Aviation Insurance Managers Ltd.
Canadian Propeller
Clark+ Company
Code Hunter LLP
Commercial Jet, Inc.
Conlin Bedard LLP
Dangerous Goods Management Services
Diamond Aircraft Industries Inc.
DLA Piper (Canada) LLP
Doiron Aviation Consulting
Drone Delivery Canada



Partenaires de l'industrie (suite)

Dulude, Taylor Inc.
Elix Aviation Capital Limited
Emond Harnden
Evans Dangerous Goods Consulting
Executive Flight Centre
FELLFAB
Flightcraft Maintenance Services Ltd.
FlightSafety Canada
Flying Colour Corp.
Forum Risk & Insurance
Global Aerospace Underwriting Managers (Canada) Ltd.
Gowling WLG (Canada) LLP
Halldale Publishing & Media Ltd.
Human Logistics
InteliSys Aviation Systems
Jean Mongeau LLP
Kovachik Aircraft Services
Labelmaster Canada
Lansdowne Technologies Inc.
Lavery, de Billy
Lockheed Martin Commercial Engine Solutions
M1 Composites Technology
Marsh Canada Limited
McMillan LLP
Mitsubishi Aircraft
Monarch Regulatory Services Inc.
Nacora Insurance Brokers
NAV CANADA
Oasis Consulting Services
Octant Aviation Inc.
Paterson, MacDougall
Plattsburg International Airport
Pole Air Aviation
Prairie Aircraft Sales
Pratt & Whitney Canada
Premier Aviation Quebec
Purolator Courier Ltd.
Q1 Aviation
Red Deer Regional Airport
Sia Abrasifs J.J.S.
Sierra Assurance
Sec & Co
SkyQuest International
Skyservice FBO
SkyTrack Systems
SkyWorld Aviation (AerSide Inc)

SND Aviation
Specific Range Solutions Ltd.
Student Aviation Financial Services
Takeflite Solutions
Terrace-Kitimat Airport Society
The Benefits Trust
The Van Horne Institute
Vmo Solutions
Willis Canada, a Willis Towers Watson Company
WINGS Magazine

Affiliés

Alberta Aviation Council
Association québécoise du transport aérien
Aviation Accreditation Board International
Aviateurs.Québec
British Columbia Aviation Council
Canadian Business Aviation Association
Canadian Owners and Pilots Association
Federation of Canadian Municipalities
Flight Safety Foundation
Helicopter Association International
Hope Air
Manitoba Aviation Council
National Air Transportation Association
Northern Air Transport Association
Saskatchewan Aviation Council



Summit Air

Membres émérites



2018 Joe Sparling

Président, Air North

2017 Ken Lett

Président, Executive Flight Centre

2016 Jim Rogers

Président, Flair Airlines

2016 Debbie Simpson

Secrétaire de direction, Association du transport aérien du Canada

2015 Joan Williams (Défunt)

Président du Conseil, Ottawa Aviation Services

2014 D. Bruce MacDougall

Partenaire, Paterson MacDougall LLP

2013 Robert Deluce

Président et Chef de la Direction, Porter Airlines

2012 Patricia Kennedy

Chef de la direction opérationnelle, Pacific Flying Club

2011 Harvey J. Friesen (Défunt)

Président, Bearskin Airlines

2010 Bob Davis

Conseil d'administration, NAV CANADA

2010 Tracy Medve

Présidente, Canadian North

2009 Jim Glass (Défunt)

Partenaire de gestion, Transwest Air

2008 Pas de nomination

2007 Peter Wallis

Président et chef de la direction, The Van Horne Institute

2007 Len Routledge (Défunt)

Ancien Président et chef de la direction, Toronto Helicopters Ltd

2006 Pas de nomination

2005 Russell Payson

Président et chef de la direction, Skyservice

2005 Sandy Morrison

Président du Conseil à la retraite, NAV CANADA

2004 Rick Wynott (Défunt)

Directeur, Opérations des vols, Brampton Flying Club

2004 John Scholefield (Défunt)

Président, Laurentide Aviation Limited

2003 Douglas Port

Vice-président senior, service à la clientèle, à la retraite, Air Canada

2002 Pas de nomination

2001 Darrel G. Smith

Vice-président à la retraite, Airline Operations, Air BC

2001 John W. Crichton

Président et chef de la direction, NAV CANADA

2001 Dennis Cooper

Chef de la direction, Sky Wings Aviation Academy

2000 Barry Lapointe

Président, Kelowna Flightcraft Ltd.

1999 C.A.L. Morberg (Défunt)

Président, Calm Air International

1999 Harry Steele

Président et chef de la direction, Newfoundland Capital Corporation Limited

1998 Pas de nomination

1997 Jean-Jacques Bourgeault

Vice-président principal senior, Air Canada

1996 Pas de nomination

1995 T.A. (Al) Kapy (Défunt)

Directeur général, Trans North Helicopters

1994 Alf Stringer (Défunt)

Président à la retraite, Vancouver Island Helicopters

1994 Charles H. Simpson

Vice-président principal à la retraite, Operations, Air Canada

1993 Floyd R. Glass (Défunt)

Président, Athabaska Airways Ltd.

1993 Richard H. Barton (Défunt)

Vice-président principal à la retraite, Canadian Regional Airlines

1992 George D. Curley (Défunt)

Président du Conseil à la retraite Wardair Inc.

1991 E. Patrick Callison (Défunt)

Fondateur, Klondike Helicopters

1991 Robert A. Pincott (Défunt)

Reed Stenhouse Limited

1990 Pas de nomination

1989 Donald S. McClure (Défunt)

Moncton Flight Centre

1988 Stanley M. Deluce (Défunt)

Président du Conseil, Air Ontario

1988 Pierre J. Jeannot

Président & Chef de la direction, Air Canada

La nomination en tant que membre émérite de l'ATAC est la plus haute distinction attribuée par l'Association. Elle est décernée à des personnes qui, au cours de leur vie, ont contribué de manière significative à l'amélioration de l'Association et de l'industrie canadienne du transport aérien dans son ensemble.



1987 Rhys Eyton

Président & chef de la direction, Canadian Airlines International Ltd.

1987 Len Sambell (Défunt)

Vice-président à la retraite, Pacific Western Airlines

1986 W.R. (Stubb) Ross (Défunt)

Président honoraire, Time Air (1982) Ltd.

1985 A.C. (Angus) Morrison (Défunt)

Président & chef de la direction, ATAC

1984 T.L. (Tom) Spalding (Défunt)

Vice-président principal, Wardair International Ltd.

1983 Ian Gray (Défunt)

Président à la retraite, CP Air

1983 Robert Wong (Défunt)

Consultant, Central Airways Corp.

1982 Dave Jacox (Défunt)

Vice-président, Pacific Western Airlines

1981 Claude Taylor (Défunt)

Président & chef de la direction, Air Canada

1980 Harry Pickard (Défunt)

Vice-président principal senior et secrétaire, ATAC

1980 Jack Scholefield (Défunt)

Président, Laurentide Aviation Limited

1979 H.D. (Don) Cameron (Défunt)

Vice-président senior, administration & affaires publiques, CP Air

1979 J.H. (Red) Lymburner (Défunt)

À la retraite

1978 Max Ward

Président, Wardair Canada (1975) Limited

1978 Jack Fleming (Défunt)

Président, Dominion Pegasus Helicopters

1977 R.G. (Rollie) Lefrançois (Défunt)

Président du Conseil, Nordair Limited

1977 Al Smith (Défunt)

Président, Smith Airways Limited

1976 D.N. (Don) Watson (Défunt)

Président à la retraite, Pacific Western Airlines

1975 Pas de nomination

1974 Pas de nomination

1973 Glenn McPherson (Défunt)

Président, Okanagan Helicopters

1973 Al Michaud (Défunt)

Président, West Coast Air Services

1972 Pas de nomination

1971 Jimmy Wells (Défunt)

Conseil de l'ATAC - à la retraite

1970 Pas de nomination

1969 R.W. (Dick) Ryan (Défunt)

Vice président, Canadian Pacific Airlines

1968 Capt. Carl Burke (Défunt)

Président, Maritime Central Airways

1968 Tommy Fox (Défunt)

Président, Associated Airways Limited

1967 Jack Austin (Défunt)

Président, Austin Airways

1967 Tom Wheeler (Défunt)

Président, Wheeler Airlines



Springbank Air Training College



Thunder Airlines



National Helicopters



Vancouver Island Air



Cargojet



Sunwing Airlines



Pacific Coastal Airlines



Air North



Perimeter Aviation



Keewatin Air



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux membres de

L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Association du transport aérien du Canada (l'Association), qui comprennent l'état de la situation financière au 30 juin 2019, et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Association au 30 juin 2019, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

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'Association 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.

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 normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif, 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'Association 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'Association 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'Association.



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

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

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

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

Comptables professionnels agréés
Experts-comptables autorisés

Ottawa, Ontario
Le 11 septembre 2019.



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

30 JUIN 2019

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<u>ACTIF</u>		
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie	175 640 \$	146 272 \$
Débiteurs	1 211 226	1 064 689
Sommes à recevoir de l'État	-	6 326
Dépôts et frais payés d'avance	<u>49 505</u>	<u>11 019</u>
	1 436 371	1 228 306
PLACEMENTS (note 4)	1 108 469	1 057 970
IMMOBILISATIONS (note 5)	<u>28 116</u>	<u>43 097</u>
	<u>2 572 956 \$</u>	<u>2 329 373 \$</u>
<u>PASSIF ET ACTIF NET</u>		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	166 898 \$	141 025 \$
Sommes à remettre à l'État	5 748	-
Revenu reporté	103 734	68 230
Obligation en vertu du contrat de location-acquisition	-	3 025
Incitations locatives différées	<u>-</u>	<u>3 125</u>
	276 380	215 405
PASSIF AU TITRE DU RÉGIME DE RETRAITE (note 6)	<u>46 800</u>	<u>63 300</u>
	<u>323 180</u>	<u>278 705</u>
ACTIF NET		
Non grevé d'affectations	1 871 660	1 663 721
Investi dans des immobilisations corporelles	28 116	36 947
Grevé d'affectations internes pour des projets spéciaux (note 7)	<u>350 000</u>	<u>350 000</u>
	<u>2 249 776</u>	<u>2 050 668</u>
	<u>2 572 956 \$</u>	<u>2 329 373 \$</u>

Approuvé par le conseil d'administration:

..... Administrateur

..... Administrateur

(voir notes ci-jointes)



**L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA
ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET
POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019**

	2019			Total
	<u>Non grevé d'affectations</u>	<u>Investi dans des immobilisations corporelles</u>	<u>Grevé d'affectations internes pour des projets spéciaux (note 7)</u>	
Actif net - début de l'exercice	1 663 721 \$	36 947 \$	350 000 \$	2 050 668 \$
Revenus nets (dépenses nettes)	225 784	(19 576)	-	206 208
Réévaluation des pensions	(7 100)	-	-	(7 100)
Virements	<u>(10 745)</u>	<u>10 745</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Actif net - fin de l'exercice	<u>1 871 660 \$</u>	<u>28 116 \$</u>	<u>350 000 \$</u>	<u>2 249 776 \$</u>

	2018			Total
	<u>Non grevé d'affectations</u>	<u>Investi dans des immobilisations corporelles</u>	<u>Grevé d'affectations internes pour des projets spéciaux (note 7)</u>	
Actif net - début de l'exercice	1 688 154 \$	49 800 \$	300 000 \$	2 037 954 \$
Revenus nets (dépenses nettes)	47 964	(29 450)	-	18 514
Réévaluation des pensions	(5 800)	-	-	(5 800)
Virements	<u>(66 597)</u>	<u>16 597</u>	<u>50 000</u>	<u>-</u>
Actif net - fin de l'exercice	<u>1 663 721 \$</u>	<u>36 947 \$</u>	<u>350 000 \$</u>	<u>2 050 668 \$</u>

(voir notes ci-jointes)



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Revenus		
Cotisations des membres	755 041 \$	745 515 \$
Événements de l'ATAC	274 102	272 432
Honoraires et divers	<u>1 086 882</u>	<u>1 043 013</u>
	<u>2 116 025</u>	<u>2 060 960</u>
Dépenses		
Administration générale	102 583	46 589
Frais de perception FAA	53 544	63 325
Amortissement des immobilisations	19 576	29 450
Événements de l'ATAC	162 549	183 960
Créances irrécouvrables	50 368	9 000
Communications et relations publiques	11 182	26 235
Programme international de marketing	102 226	99 209
Coûts d'occupation	110 239	107 717
Honoraires professionnels	205 862	186 223
Salaires et avantages sociaux	970 171	1 063 255
Projets spéciaux	23 618	133 163
Télécommunications	19 118	22 029
Déplacements	78 781	72 291
	<u>1 909 817</u>	<u>2 042 446</u>
Revenus nets	<u>206 208 \$</u>	<u>18 514 \$</u>

(voir notes ci-jointes)



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
TRÉSORERIE FOURNIE (UTILISÉE) PAR LES:		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Revenus nets	206 208 \$	18 514 \$
Postes n'affectant pas la trésorerie:		
Amortissement des immobilisations	19 576	29 450
Diminution (augmentation) de la valeur marchande des placements	(17 458)	4 594
Amortissement des incitations locatives différées	(3 125)	(7 500)
Réévaluation des pensions	<u>(7 100)</u>	<u>(5 800)</u>
	198 101	39 258
Variations dans le niveau des:		
Débiteurs	(146 537)	(118 101)
Sommes à remettre à l'État	12 074	5 236
Dépôts et frais payés d'avance	(38 486)	44 322
Créditeurs et frais courus	25 873	(149 660)
Revenu reporté	35 504	4 241
Passif au titre du régime de retraite	<u>(16 500)</u>	<u>(8 900)</u>
	<u>70 029</u>	<u>(183 604)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(4 595)	(4 690)
Produit du rachat de placements	339 161	247 176
Achat de placements	<u>(372 202)</u>	<u>(255 000)</u>
	<u>(37 636)</u>	<u>(12 514)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement de l'obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	<u>(3 025)</u>	<u>(4 407)</u>
VARIATION NETTE DE LA TRÉSORERIE	29 368	(200 525)
TRÉSORERIE - AU DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>146 272</u>	<u>346 797</u>
TRÉSORERIE - À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>175 640 \$</u>	<u>146 272 \$</u>

(voir notes ci-jointes)



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

1. NATURE OF OPERATIONS

L'Association du transport aérien du Canada ("l'Association") est constituée sans capital-actions en vertu de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. Selon l'alinéa 149(1)(l) de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'Association est un organisme sans but lucratif, non sujette à l'impôt sur le revenu.

Elle agit à titre d'organisation nationale de service pour le secteur du transport aérien commercial au Canada.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base de comptabilité

Ces états financiers ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour les organismes à but non-lucratif.

Les principales méthodes comptables de l'Association sont résumées comme suit:

Constatation du revenu

L'Association applique la méthode du report pour comptabiliser ses apports.

Les cotisations des membres sont constatées à titre de revenu au cours de la période dans laquelle elles se rapportent. Les revenus tirés des réunions et des programmes de l'Association sont constatés à titre de revenu lorsque les services sont rendus.

Placements

Les placements sont comptabilisés à la valeur marchande. Les variations dans la valeur marchande sont comprises dans les revenus nets de l'année.

Incitations locatives

Les incitations locatives différées sont comptabilisées au coût et amorties sur la durée du contrat.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et ensuite amorties selon la méthode linéaire, aux taux annuels suivants, sur leur durée de vie estimative:

Améliorations locatives	durée du bail
Équipement de bureau	10%
Équipement informatique	20%
Logiciels	20%
Matériel de marketing	20%

Contrats de location

Les contrats de location sont comptabilisés comme étant des contrats de location-acquisition ou de location-exploitation. Un contrat qui transfère la quasi-totalité des risques et avantages à l'entreprise est comptabilisé en tant que contrat de location-acquisition. À la création d'un contrat de location-acquisition, l'actif et l'obligation sont comptabilisés au montant du moindre de la valeur actuelle des paiements minimums de la location ou de la juste valeur de la propriété au début du contrat. Les actifs comptabilisés sous un contrat de location-acquisition sont amortis en utilisant la méthode linéaire pour la durée du contrat, ce qui équivaut à la vie utile estimative des biens. Tous autres types de contrats sont comptabilisés comme étant des contrats de location-exploitation où les paiements des loyers sont passés à la dépense lorsqu'encourus.



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS - Suite

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES - Suite

Régime de retraite

L'Association offre des prestations de retraite pour certains employés actuels et passés en vertu d'un régime de retraite à prestations déterminées. Le régime fournit des avantages qui sont basés sur une combinaison d'années de service et du pourcentage des gains du régime du participant.

Les obligations liées aux prestations différées correspondantes sont déterminées selon le principe actuariel en fonction de la plus récente évaluation actuarielle préparée à des fins de financement. Selon le principe de la constatation immédiate, le coût total, excluant les réévaluations et les autres éléments, est comptabilisé dans l'état des résultats de l'exercice. Les gains et les pertes actuariels, les frais de service passés, ainsi que les autres réévaluations et autres éléments sont comptabilisés directement dans l'état de l'évolution de l'actif net.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes à but non-lucratif exige que la direction ait recours à des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses comptabilisés au cours de la période. La direction fait des estimations comptables lorsqu'elle détermine les hypothèses actuarielles de son régime de retraite à prestations déterminées, la durée de vie utile de ses immobilisations, la recouvrabilité de ses comptes débiteurs, ainsi que le montant des frais courus. À leur réalisation, les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de l'Association se composent de la trésorerie, des débiteurs, des placements, et des créditeurs et frais courus. L'Association est exposée à, et gère divers risques financiers résultant de ses activités d'exploitation et d'investissement. L'Association n'utilise pas d'instruments financiers dérivés ou autres accords pour fins de spéculation en lien avec ses instruments financiers. Les principaux risques financiers de l'Association et ses politiques d'évaluation financières sont les suivants:

Risque de crédit

L'Association est exposée au risque de crédit par le fait que des parties puissent manquer à leurs obligations financières en lien avec ses comptes débiteurs. L'Association n'obtient pas de garantie ni d'autres sûretés à l'appui des comptes débiteurs sujets au risque de crédit. Au cours de l'exercice, l'Association a encouru des créances irrécouvrables de 50 368 \$ (9 000 \$ en 2018). Au 30 juin 2019, la direction juge que la somme totale restante des débiteurs sera reçue.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité fait référence aux conséquences négatives que l'Association pourrait affronter si elle éprouve de la difficulté à honorer des engagements liés à ses passifs financiers lorsqu'ils viennent à échéance. La direction gère le risque de liquidité par son processus de budgétisation des flux de trésorerie afin d'assurer que l'Association ait des liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations.



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS - Suite

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

3. INSTRUMENTS FINANCIERS - Suite

Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie à être tirés d'un instrument financier fluctuent en raison de facteurs liés aux marchés. Le risque de marché se compose du risque du taux de change des devises, des taux d'intérêt, et de prix autre.

i) Risque de taux de change

Le risque de taux de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie à être tirés d'un instrument financier fluctuent en raison de facteurs liés aux taux de change des devises étrangères. Au 30 juin 2019, les actifs financiers de l'Association ne sont pas significativement affectés par des fluctuations de devises étrangères.

ii) 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 à taux fixe exposent l'Association à un risque de juste valeur, tandis que les instruments à taux variables la soumettent à un risque de flux de trésorerie. L'Association est exposée à ce risque par ses placements.

iii) Risque de prix - autre

Le risque de prix - autre associé aux placements est le risque que la juste valeur fluctue en raison des variations des prix du marché. L'Association atténue ce risque en rééquilibrant régulièrement son portefeuille.

Changements dans l'analyse des risques

Il n'y a pas eu de changements significatifs dans les niveaux d'exposition aux risques depuis l'exercice précédent.

4. PLACEMENTS

Les placements de l'Association se composent de ce qui suit:

	2019		2018	
	<u>Coût</u>	<u>Juste valeur</u>	<u>Coût</u>	<u>Juste valeur</u>
Trésorerie et équivalent de trésorerie	73 303 \$	73 303 \$	112 893 \$	112 893 \$
Revenu fixe	744 477	746 875	689 298	687 740
Actions	<u>222 750</u>	<u>288 291</u>	<u>214 187</u>	<u>257 337</u>
	<u>1 040 530 \$</u>	<u>1 108 469 \$</u>	<u>1 016 378 \$</u>	<u>1 057 970 \$</u>

Les revenus de placement sont inclus dans les revenus d'honoraires et divers comme suit:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Intérêts	20 763 \$	13 338 \$
Dividendes	6 472	7 351
Variations de la juste valeur	<u>17 458</u>	<u>(4 594)</u>
	<u>44 693 \$</u>	<u>16 095 \$</u>



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS - Suite
POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

5. IMMOBILISATIONS

	2019			2018
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur nette</u>	<u>Valeur nette</u>
Améliorations locatives	20 795 \$	20 795 \$	-	3 106 \$
Équipements de bureau	34 733	13 052	21 681	21 590
Équipements informatique	18 281	13 287	4 994	8 231
Logiciels	13 800	13 800	-	4 600
Équipements sous contrat de location-acquisition	10 752	10 752	-	2 688
Équipements de marketing	5 765	4 324	1 441	2 882
	<u>104 126 \$</u>	<u>76 010 \$</u>	<u>28 116 \$</u>	<u>43 097 \$</u>

6. RÉGIME DE RETRAITE ET AUTRES ENTENTES DE CESSATION D'EMPLOIS

Régime de retraite

Les informations relatives au régime à prestations déterminées de l'Association à la date d'évaluation du 30 juin, basées sur une extrapolation d'une évaluation datée du 1er octobre 2016, sont les suivantes:

	2019	2018
Actifs (passifs) du régime		
Obligation au titre des prestations constituées	(2 241 600) \$	(2 181 600) \$
Juste valeur des actifs du régime	<u>2 194 800</u>	<u>2 118 300</u>
	<u>(46 800) \$</u>	<u>(63 300) \$</u>

La date de la prochaine évaluation actuarielle requise aux fins de financement est le 1^{er} octobre 2019.

Les actifs du régime sont administrés par la Financière Manuvie. Les actifs du plan sont les suivants:

	2019	2018
Trésorerie, placements garantis et fonds d'obligations	57 %	56 %
Titres négociables	43 %	44 %
Dépenses du régime		
Frais de service courant	26 800 \$	27 100 \$
Frais administratifs	19 800	27 300
Frais (crédit) de financement	<u>2 100</u>	<u>2 400</u>
	<u>48 700 \$</u>	<u>56 800 \$</u>
Cotisations patronales	72 300 \$	71 500 \$
Avantages payés	53 600 \$	53 900 \$

Autres ententes de cessation d'emplois

L'Association offre divers avantages aux employés ayant cinq ans ou plus de service continu. Ces avantages ne sont pas déterminés en fonction du salaire d'un employé et sont payés à la retraite ou à la démission. L'avantage accumulé inclus dans les créditeurs et frais courus au 30 juin 2019 est de néant (néant en 2018).



L'ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS - Suite

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 2019

7. FACILITÉS DE CRÉDIT BANCAIRE

L'Association dispose d'une carte de crédit avec une limite totale de 30 000 \$ et portant un taux d'intérêts de 19,99 %. À la fin de l'exercice, il y avait un solde à payer de 10 728 \$ (néant en 2018) sur cette carte. L'Association paie le montant total exigible sur le relevé de la carte de crédit à chaque mois.

8. ACTIFS GREVÉS D'AFFECTATIONS INTERNES

Une portion de l'actif net est affecté aux projets spéciaux qui sont critiques aux membres de l'Association, mais qui ne font pas partie des fonctions permanentes de l'Association. Le solde est ajusté à un montant ciblé déterminé par le conseil d'administration de l'Association.

9. PROGRAMMES SPÉCIAUX

L'Association agit en tant qu'administrateur et secrétaire pour le Memorandum d'entente sur les frais d'amélioration aéroportuaire. Les honoraires gagnés suite à cette entente sont compris dans les revenus d'honoraires et divers.

10. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

L'Association loue des locaux en vertu d'un contrat de location-exploitation à long terme qui prend fin le 30 novembre 2028. Selon les clauses du contrat, l'Association peut mettre fin à ce bail en avance de cette date, soit le 30 novembre 2021 ou le 30 novembre 2023 autant qu'un avis écrit est soumis au propriétaire au moins douze mois d'avance et qu'un frais de résiliation égal à quatre mois de loyer est payé.

En supposant que l'option de résiliation n'est pas exercée, les paiements minimaux futurs au titre de la location sont approximativement les suivants:

2020	125 120 \$
2021	125 120
2022	126 060
2023	126 732
2024	127 672
Après	641 719

De temps à autre, l'Association est impliquée dans des litiges qui surviennent dans le cours normal des affaires. En ce qui concerne ces réclamations, l'Association juge disposer soit de défenses valables ou d'une couverture d'assurance appropriée. La direction estime que le règlement éventuel de ces litiges ne présente pas de risque important et, par conséquent, aucune provision n'a été constituée dans les présents états financiers.



Air Creebec



Ornge



North Cariboo Air



Cadres

John McKenna

Président et chef de la direction
Poste 313
Cellulaire: 613-301-3969
Courriel: jmckenna@atac.ca

Les Aalders

Vice-président principal
Poste 314
Cellulaire: 613-794-1403
Courriel: laalders@atac.ca

Wayne Gouveia

Vice-président sénior
Poste 309
Cellulaire: 613-296-9466
Courriel: wgouveia@atac.ca

Darren Buss

Vice-président
Poste 310
Cellulaire: 613-295-7188
Courriel: dbuss@atac.ca

Administratif

Debbie Simpson

Secrétaire de direction et Adjointe exécutive du Président
Poste 312
Cellulaire: 613-884-7728
Courriel: dsimpson@atac.ca

Danielle Lavoie

Adjointe exécutive des vice-présidents
Poste 304
Courriel: dlavoie@atac.ca

Pour toute information concernant la comptabilité veuillez contacter :

Poste 311
Courriel: accounting@atac.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements ou pour parler à un agent, veuillez communiquer avec

Association du transport aérien du Canada

222, rue Queen, bureau 1505
Ottawa (Ontario) K1P 5V9
Tél.: (613) 233-7727
Télec.: (613) 230-8648
Courriel : atac@atac.ca
Site internet : www.atac.ca
Twitter: [atac_canada](https://twitter.com/atac_canada)
Facebook: [ATACCanada/](https://www.facebook.com/ATACCanada/)



Air Inuit



Air Transport Association of Canada
Association du transport aérien du Canada

222 Queen Street, Suite 1505, Ottawa, ON K1P 5V9

T: 613 233-7727 F: 613 230-8648

atac@atac.ca

www.atac.ca



Préparé par:

Association du transport aérien du Canada

222, rue Queen, bureau 1505

Ottawa (Ontario)

K1P 5V9

T: 613-233-7727

F: 613-230-8648

www.atac.ca



[atac_canada](https://twitter.com/atac_canada)



[ATACCanada/](https://www.facebook.com/ATACCanada/)

