

International Airport
Authority

Ottawa

Administration de
l'aéroport international



Évolution

Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa
Rapport annuel 2012

Mission

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration jouera un rôle de chef de file pour offrir des installations et des services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à la collectivité de la région de la capitale nationale.

Vision

Être la plaque tournante de transport de la région de la capitale nationale.

Objectifs stratégiques

- Se tailler une réputation de chef de file de l'industrie en planification, en élaboration et en exploitation d'installations aéroportuaires de classe mondiale;
- Gérer d'une manière sûre les éléments des activités aéroportuaires dont l'Administration est responsable, et inciter de façon proactive nos partenaires à s'acquitter de leurs responsabilités en vue d'assurer la sûreté du campus dans son ensemble;
- Exploiter les installations aéroportuaires d'une manière sécuritaire et conforme aux lois fédérales pertinentes;
- Continuer de collaborer de façon proactive avec tous les paliers du gouvernement, les villes d'Ottawa et de Gatineau, les communautés locales et les principaux intervenants pour mieux servir la région;
- Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socio-économique du milieu;
- Recruter et maintenir une main-d'œuvre productive et de grande valeur, qui est passionnée par son travail, qui partage nos valeurs et qui est déterminée à réaliser la mission et les objectifs de l'Administration;
- Assurer à notre clientèle variée et dynamique un service inégalé dans l'industrie;
- Renforcer davantage la priorité commerciale de l'Administration;
- Gérer les activités de l'aéroport de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social;
- Favoriser la durabilité dans tous les aspects de ses activités et dans l'ensemble du campus.

Valeurs organisationnelles

L'Administration mène ses activités en s'appuyant sur les valeurs suivantes :

- Responsabilité;
- Transparence;
- Imputabilité;
- Intégrité.

Compte tenu de l'importance de l'engagement de l'Administration à l'égard de l'environnement, le Rapport annuel 2012 est diffusé en format électronique et ne sera imprimé que sur demande.



Un salut à un pilote d'Air Canada qui prend sa retraite

Table de matières

<i>Message du président du Conseil d'administration</i>	1	<i>États financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa</i>	35
<i>Message du président et chef de la direction</i>	3	Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	35
<i>Revue de 2012</i>	5	Rapport de l'auditeur indépendant	36
Joyeux 15 ^e anniversaire!	5	Bilans	37
Santé financière	5	États du résultat et du résultat global	38
De nouvelles destinations	6	États des variations des capitaux propres	39
Nouvelles activités commerciales dans l'aérogare	6	Tableaux des flux de trésorerie	40
Nouvelles activités commerciales sur notre terrain	7	<i>Notes annexes</i>	41
Communications	7	1. Description de l'entreprise	41
À l'heure des médias sociaux	8	2. Base d'établissement et principales méthodes comptables	41
Bâtir un esprit communautaire	9	3. Immobilisations corporelles	45
Les étoiles du service à la clientèle	13	4. Autres actifs	47
Audit ASQ	14	5. Facilités de crédit	47
Sécurité – notre façon de faire des affaires	14	6. Gestion du capital	48
Sûreté et sécurité – Cent fois sur le métier...	14	7. Dette à long terme	48
Exploitation	15	8. Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA)	50
Préparer la relève	20	9. Régime de retraite et avantages postérieurs au départ à la retraite	51
<i>Régie d'entreprise, responsabilité et transparence</i>	21	10. Instruments financiers	54
Le Conseil d'administration	21	11. Engagements et éventualité	55
Statuts révisés	21	12. Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement opérationnel	56
Rémunération des administrateurs en 2012	24	13. Transactions entre parties liées	56
Présence aux réunions des comités et du Conseil d'administration	24	14. Événements postérieurs à la date de clôture	56
Comités du Conseil d'administration	24		
Responsabilité	25		
Transparence	26		
Accès public aux documents	26		
<i>Revue financière de 2012</i>	28		
Rendement global	28		
Résultats d'exploitation	28		
Sommaire des résultats trimestriels	32		
Dépenses en immobilisations	32		
Obligations contractuelles	33		
Liquidités et ressources en capital	33		
Risques et incertitudes	34		



Gilles Lalonde

Message du président du Conseil d'administration

Mon arrivée au Conseil de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa en 2008 était pour moi une sorte de retour au bercail, car c'est dans les cieux entourant l'Aéroport international d'Ottawa que j'ai appris à piloter en 1974 et que j'ai obtenu ma licence de pilote. Il va sans dire que de me retrouver à la présidence du Conseil d'administration en mai 2012 a été pour moi tout un honneur, et c'est avec fierté que je partage avec vous les principaux faits saillants de l'année.

Au début de l'année, le nombre de passagers a enregistré une importante hausse. Des événements comme le Match des étoiles de la LNH et le congrès du Parti libéral expliquent l'arrivée chez nous d'un nombre plus élevé de visiteurs qu'à l'accoutumé. Depuis longtemps, nous voyons dans nos volumes de passagers un bon baromètre de l'économie locale, et l'année 2012 nous l'a confirmé. Tandis que les volumes étaient à la hausse au début de l'année, le rythme a ralenti plus tard pendant l'année lorsque l'annonce des compressions d'effectif dans la fonction publique fédérale et les pertes d'emplois ont eu un impact. L'année s'est terminée avec 4 685 956 passagers, ce qui est une hausse de 1,3 % par rapport à 2011. Si les consommateurs ont resserré leurs ceintures, l'Administration en a fait autant en exerçant un contrôle étroit sur ses finances. Certains projets qui auraient été « utiles » sans être indispensables ont été mis de côté pour mieux

se concentrer sur les projets essentiels. Cette approche a été la bonne et nous a permis de réaliser un bénéfice avant dépréciation de 27,6 millions \$. Malgré les compressions, plusieurs projets ont été parachevés durant l'année, dont le plus important d'entre eux, la reconstruction entière de notre piste 07/25.

Il sera plus longuement question de ce projet ultérieurement dans ce rapport, mais je tiens à vous souligner toute la planification et le soin apporté aux moindres aspects du projet de reconstruction de la piste; de l'ingénierie à l'ordonnancement des travaux, en passant par les communications et la logistique, tous les membres de l'équipe n'avaient qu'un objectif en tête – mener à bien le projet le plus efficacement et rigoureusement possible. La fermeture de la piste est/ouest allait vouloir dire rediriger tout le trafic vers la piste nord/sud et un changement de la courbe de bruit sur la région. Conscients de ce problème, les entrepreneurs ont œuvré sans relâche presque jour et nuit, une usine d'asphalte mobile a été installée sur place et des annonces ont été placés dans les journaux locaux et des communiqués sur l'état et l'avancement des travaux ont été diffusés. Je suis fier que les travaux ont été complétés plus tôt que prévus, et que la piste a pu être rouverte à la circulation près de trois semaines avant la date initialement anticipée. Je remercie sincèrement tous ceux qui ont contribué au succès de ce projet, et je remercie en particulier la collectivité de sa patience et de sa compréhension exemplaires tout au long du projet.

Le service à la clientèle fut un autre domaine d'intérêt particulier en 2012. L'attention portée au service à la clientèle par l'équipe de l'Administration est contagieuse et a gagné tout le campus qui a été récompensé par d'excellentes notes au chapitre de la satisfaction de la clientèle. L'aéroport cumule depuis plusieurs années les premières et deuxièmes places dans plusieurs catégories du programme d'analyse comparative de la qualité des services aéroportuaires (ASQ) et n'y a pas manqué en 2012 en se classant au 2^e rang en Amérique du Nord (toutes les classes d'aéroports confondus) et au 3^e rang dans le monde pour les aéroports qui desservent de deux à cinq millions de passagers par année!

La prestation des services, la réalisation de projets complexes et notre travail concerté avec les lignes aériennes à l'offre de nouvelles destinations constituent nos principales activités, mais aussi une obligation de notre part. L'aéroport crée des milliers d'emplois, est un important stimulant économique pour l'économie régionale et représente plus de 2,2 milliards \$ en retombées économiques globales. Le marché Ottawa-Gatineau est vigoureux et a prouvé sa résilience malgré des conjonctures économiques difficiles. Cela dit, nous ferons tout en notre pouvoir pour lui offrir davantage de destinations et plus de flexibilité afin qu'il continue à poursuivre sa croissance et à aider la collectivité à prospérer.

En tant que président du Conseil, j'ai le bonheur de travailler avec un groupe de personnes que je suis fier d'avoir aussi pour

amis. Le Conseil d'administration regroupe une variété de talents et de personnalités qui ont en commun leur réel intérêt envers l'aéroport et ses activités. Chaque année, ce groupe connaît des changements dans sa composition et l'année 2012 n'y a pas manqué. Nous avons dit au revoir à Raymond Brunet, Eric McSweeney et James Wright qui ont tous fourni un apport considérable au cours de leurs mandats respectifs. Je tiens à remercier en particulier Raymond qui a assumé la présidence du Conseil jusqu'à ce que je prenne sa relève. J'en profite pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres Craig Bater, Thom Bennett, Philippe Marion, Jacques Sauvé et Susan St. Amand, qui se sont joints au Conseil en 2012. Je suis confiant que chacun d'entre eux contribuera au succès de l'aéroport et tirera beaucoup de satisfaction à faire partie d'une organisation aussi intéressante et dynamique comme c'est le cas pour tous ceux qui parmi nous siégeons au Conseil déjà depuis quelques années.

Suite à l'annonce du départ à la retraite de notre président et chef de la direction Paul Benoit, l'une de mes premières priorités à mon arrivée à la présidence du Conseil a été de mettre en branle la recherche d'un président et chef de la direction. Avec l'aide d'un comité spécial du Conseil, les services d'une société spécialisée dans le recrutement de cadres ont été retenus, une liste de critères a été élaborée, et nous avons atteint notre objectif. Je suis particulièrement fier du processus rigoureux, juste et transparent que nous avons suivi. Il faut dire que la tâche nous a semblé, à l'occasion, quelque peu ardue. Comment en effet trouver un remplaçant à un président et chef de la direction fondateur, mais quand il s'agit d'une grosse pointure et d'un homme de l'envergure de Paul Benoit, la chose n'était pas simple et le vide à combler, énorme. Mais je suis confiant que nous avons trouvé en Mark Laroche, le candidat à la hauteur et qui saura faire profiter l'Administration de son expérience et de ses compétences uniques, et qu'avec toute l'équipe, il saura bâtir à même les succès remportés par l'aéroport à ce jour et nous orienter sur une nouvelle voie qui sera garante de notre succès futur.

À propos de Paul, je ne crois pas qu'il y ait de mots pour exprimer tout ce qu'il représente pour l'aéroport et pour la région. La liste de projets dont il a assuré la réalisation à la tête de l'Administration est longue, et y figure en tête la transformation de ce qui avait l'allure d'un pâturage en un aéroport international moderne réellement digne de ces qualificatifs. Ce n'est pas tous les jours que l'on a le plaisir d'œuvrer avec des gens que l'on aime et respecte profondément. Travailler avec Paul a été pour moi un réel plaisir, et même si je suis à court de mots pour lui exprimer au nom du Conseil d'administration, et de l'équipe de l'Administration toute notre reconnaissance, je tiens à remercier Paul de ses années de dévouement et de passion. Il nous manquera à tous.



Gilles Lalonde, Président du Conseil d'administration



Paul Benoit

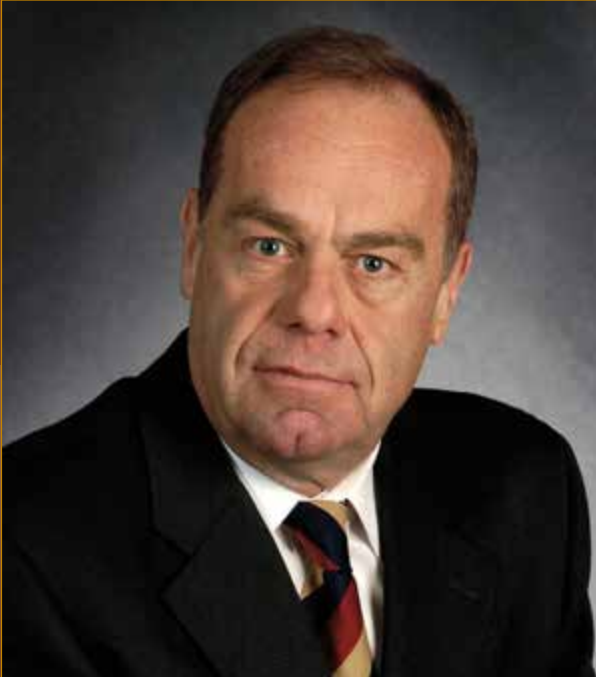
La section consacrée au 15^e anniversaire de l'Administration rend compte des grands projets matériels réalisés sous la direction de Paul, y compris :

- L'ouverture d'installations de prédédouanement vers les États-Unis en 1997;
- L'ouverture de l'édifice des services intégrés (désormais l'Édifice Hendrick) en 2000;
- L'ouverture de l'aérogare et du stationnement étagé en 2003.

Voici un aperçu des réalisations et distinctions plus personnelles de Paul :

- Création du Projet ensoleillement en 2004, qui a investi à ce jour plus d'un million de \$ dans des projets d'immobilisations d'organismes communautaires de la région d'Ottawa-Gatineau;
- Titre du Promoteur touristique de l'année décerné par Tourisme Ottawa (2002);
- Le lancement du vol Ottawa-Frankfurt en 2008;
- Création d'un programme de reconnaissance et d'accueil en 2008 à l'intention des soldats rapatriés et de leurs familles;
- Mention d'honneur des Forces canadiennes décernée par le ministère de la Défense nationale (2010);
- Prix de bâtisseur communautaire de l'année décerné par Centraide (2012);
- Médaillé du jubilé de diamant de la reine (2012);
- Décoré de l'Ordre d'Ottawa, une distinction instaurée par la Ville d'Ottawa et le maire Jim Watson en 2012.

Ces succès et distinctions et les nombreux prix décernés à l'organisation au fil des années, font partie de la marque indélébile que l'on associera pour toujours à Paul, à l'aéroport et à la région.



Paul Benoit

Message du président et chef de la direction

Je résumerai en un mot les 17 années que j'ai été à cet aéroport et de retour à Ottawa, une ville que j'aime et où j'aurai toujours mes racines : « Extraordinaire! »

Quand je remonte à 1996, année où l'on était à mettre sur pied l'Administration et où l'on s'apprêtait à prendre la relève de Transports Canada à la tête de l'aéroport, je me souviens d'une vieille aérogare décrépite qui présentait tant de limites, la principale étant l'absence d'installations de prédédouanement. Sans tarder, nous avons pris le taureau par les cornes et dans le temps de le dire notre service transfrontalier enregistrait une hausse de 50 %. Ce projet initial allait donner le ton à notre façon de mener à bien nos projets avec efficacité et sans dépassement de coûts. Notre premier Plan directeur allait tracer la voie pour les dix années à venir et prévoyait des projets majeurs tels que la construction de l'édifice des services intégrés (rebaptisé depuis l'Édifice Hendrick), de l'installation centrale de dégivrage, et surtout de la nouvelle aérogare et du stationnement étagé inaugurés en 2003. L'expansion et la modernisation de nos installations ont entraîné des ajouts à nos destinations et une hausse du nombre de passagers. En peu de temps, il nous a fallu agrandir l'aérogare et le stationnement étagé pour tenir compte de cette croissance. Depuis ce jour, nous avons investi plus de 500 millions \$ dans l'infrastructure de l'aéroport et chaque projet a été parachevé dans le respect des échéanciers et des budgets

impartis et sans aucune aide gouvernementale. De cela, je retire une immense fierté.

Quand on réfléchit à ce qui s'est passé à Ottawa, et dans le monde entier, depuis 1997, la résilience de cette ville ne cesse de m'étonner. On se souviendra de la tempête de verglas de 1998 qui avait pour ainsi dire paralysé la région. Mais grâce à la diligence de notre équipe, l'aéroport est demeuré ouvert et opérationnel. En 2001, la contraction du secteur des technologies de l'information et la tragédie du 11 septembre ont bouleversé à jamais notre vie et ont eu des répercussions sur nos activités. Encore une fois, cette ville et l'industrie du transport aérien ont rebondi.

Les attentats du 11 septembre 2001, en particulier, ont eu un effet profond sur l'industrie, qui a dû se recentrer sur la sécurité du public et la sûreté. Certains diront que les voyages aériens ont perdu de leur lustre. Je partage en gros cet avis, mais j'ajouterai qu'il nous incombe à tous de nous assurer que tout ce qui peut être fait pour veiller sur la sécurité des passagers, des aéronefs et des aéroports doit être fait. C'est le nouvel ordre des choses et nous n'avons pas cessé depuis ce jour de resserrer les mesures pour protéger nos installations.

Au fil des ans, l'aéroport a été largement reconnu pour son apport aux villes d'Ottawa et Gatineau sur le plan du tourisme, des affaires, de l'architecture et de l'accessibilité, pour ne citer que ces domaines. En 2011, il a été également reconnu pour la qualité de son service à la clientèle et la satisfaction de ses clients en se classant le 1^{er} aéroport en Amérique du Nord et le 2^e aéroport dans le monde entier (catégorie des 2 à 5 millions de passagers). Certains des moments qui m'ont rempli de fierté sont les jours où j'ai présidé dans l'aérogare au déroulement des bannières soulignant l'engagement de l'ensemble de la communauté aéroportuaire à assurer à nos clients une expérience supérieure. Nous avons toujours uni nos efforts et ces prix attestent de notre travail d'équipe exceptionnel dans la réalisation d'une vision commune.

Pour remporter des prix attestant de la satisfaction de la clientèle, encore faut-il que les clients satisfaits soient prêts à prendre le temps de remplir un sondage et nous laisser savoir ce qu'ils pensent de notre service. Je suis reconnaissant d'avoir toujours pu compter sur des commentaires réfléchis, des excellentes idées et des suggestions d'améliorations de notre collectivité avertie et engagée. D'année en année, nous avons pris bonne note de vos commentaires et nous nous en sommes inspirés pour nous guider dans nos projets et nos investissements. J'espère que vous avez l'impression d'avoir été entendu et que la confiance que vous avez investie dans l'aéroport et l'Administration était bien méritée.

Donner en retour à la collectivité qui nous appuie année après année est l'une de mes passions. Je peux affirmer sans hésitation que l'une des choses dont je suis le plus fier est la création de Projet ensoleillement, notre programme de soutien à la communauté. Nous avons créé ce programme pour souligner le premier anniversaire de l'aérogare et nous nous étions fixé

au départ comme objectif d'investir 100 000 \$ annuellement dans d'importants projets de la région d'Ottawa-Gatineau, et ce, pendant cinq ans. Neuf années plus tard, le programme existe toujours et nous avons investi 1 million \$ dans la collectivité. Nous donnons un coup de main à des organismes peu connus mais qui répondent tous à un besoin urgent et nous sommes très heureux de les soutenir.

On m'a souvent demandé si j'avais de quelconques regrets à propos de mon passage à l'Administration. Je n'ai pas comme tel de regrets, mais plutôt une déception. Je suis déçu de la vision dépassée qu'entretient le gouvernement fédéral à propos des aéroports, car on continue à les percevoir simplement comme une source de revenus et non comme une infrastructure essentielle. Je serais prêt à parier que tous les aéroports du Canada ont évalué leur impact respectif sur les villes et la population qu'ils desservent et je serais également prêt à parier que chacun d'entre eux ont un énorme impact économique. J'espère que nos élus s'ouvriront les yeux et l'esprit pour appuyer la croissance et le succès de nos aéroports et par extension l'essor de nos collectivités, avant que nous ne perdions davantage de clientèle au profit des aéroports au sud de notre frontière. Ce soutien est assuré à d'autres modes de transport et il serait temps que les aéroports soient traités de manière juste et équitable. Je sais que mes collègues d'un bout à l'autre du pays poursuivront cette bataille et je leur souhaite de l'emporter.

J'ai eu la chance de travailler de concert avec plusieurs administrateurs et présidents du conseil d'administration, qui ont généreusement partagé leur expérience et leur sagesse. Mais surtout, ils ont cru en moi et en mon équipe et dans notre capacité de gérer l'aéroport de manière responsable et efficace. Je tiens à tous les remercier de leur soutien et de leur amitié.

J'ai remporté la loterie aéroportuaire quand je me suis retrouvé en 1997 avec l'équipe d'employés qui m'a été confiée et avec les membres qui ont rallié l'Administration au fil des années – l'engagement et les compétences de ce groupe sont inégalés. Je garderai de chacun d'entre vous un souvenir indélébile et je vous remercie de m'avoir permis de vivre cette fabuleuse expérience dont je repars enrichi et transformé.

Je tiens également à remercier tous les gens du campus aéroportuaire, des bénévoles Infoguides et du Programme de surveillance aéroportuaire, au personnel des lignes aériennes, sans oublier le personnel des concessionnaires et tous ceux que je n'aurai pas nommés. J'ai eu la chance de tisser plusieurs liens d'amitié et de bons rapports dans cette industrie et cet aéroport, et je sais que ces liens sont appelés à durer.

Enfin, j'aimerais profiter de l'occasion pour souhaiter à mon successeur beaucoup de succès. Mark, vous vous retrouvez à la tête d'une formidable équipe et je suis confiant que sa vaste expérience vous aidera dans vos fonctions et que vous saurez poursuivre cette tradition de succès qu'elle a su créer.

À tous, bon voyage et fasse que la vie soit aussi bonne pour vous qu'elle ne l'est pour moi.



Paul Benoit, Président et chef de la direction



Revue de 2012

Joyeux 15^e anniversaire!

Vers le milieu des années 1990, le gouvernement fédéral a pris la sage décision de transférer la responsabilité de l'exploitation et du développement des aéroports canadiens à des administrations aéroportuaires locales formées suivant les principes de bonne gouvernance et dirigées par des conseils d'administration communautaires en vertu d'accords de cession de bail sur 60 ans avec Transports Canada. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a vu officiellement le jour le 1^{er} février 1997 au moment de la cérémonie de remise des clés de l'aéroport à son premier président et chef de la direction, Paul Benoit.

Le jour du transfert à l'Administration, la valeur comptable de l'Aéroport d'Ottawa était de 75 millions \$, ce qui ne couvrait pas le coût de son exploitation annuelle. Sans attendre, l'Administration a entrepris la modernisation des installations et s'est engagée dans la transformation de l'aéroport. Durant les 15 années qui ont suivi, plus de 500 millions \$ ont été investis dans l'infrastructure et les améliorations opérationnelles; le service aérien a été systématiquement rehaussé et nos clients en sont venus à s'attendre à un niveau de **sûreté, de sécurité et de service** supérieur. Le tableau ci-après représente quelques-uns des grands projets d'infrastructures prévus et (ou) réalisés dans l'un de ces trois domaines sous la direction de l'Administration durant ses premières 15 années d'existence. Il convient de souligner qu'aucun de ces projets n'a bénéficié d'une aide gouvernementale.

Depuis le transfert en 1997, le marché a connu une augmentation de 51 %, passant de 3,1 millions de passagers à plus de presque 4,7 millions de passagers en 2012. Durant cette même période, les mouvements commerciaux d'aéronefs sont passés de 77 000 à près de 91 000, soit une hausse de 17 %. Plusieurs destinations soleil et vers l'Europe ont été ajoutées depuis Ottawa afin d'offrir à notre clientèle un choix plus vaste et des options plus variées que jamais. Cette activité allait confirmer la région d'Ottawa-Gatineau comme un marché fiable et résilient dans des conjonctures économiques difficiles.

Sous l'angle de son impact économique, l'aéroport qui injectait annuellement 240 millions \$ dans l'économie locale au moment du transfert y insuffle aujourd'hui, selon les résultats de l'étude d'impact économique réalisée en 2011, 2,2 milliards \$ annuellement. Il va sans dire que l'aéroport contribue grandement au bien-être financier de cette collectivité.

Santé financière

Bien qu'en 2012 les cahiers affaires des grands quotidiens aient réservé une large part aux nouvelles sur l'avenir économique incertain des États-Unis, sur les plans du gouvernement canadien pour réduire le déficit et les fonctionnaires à Ottawa qui allaient en faire les frais, les résultats de 2012 de l'Administration attestent de la stabilité et de la santé financières de la région. Et si au début de l'année, nos activités ont débuté à grand vitesse pour ensuite ralentir durant le second semestre, un nombre record de plus de 4,6 millions de passagers a été enregistré en 2012, ce qui représente une hausse de 1,3 % par rapport à 2011. La croissance du volume de passagers transfrontaliers s'est avérée étonnamment robuste.

Les revenus de 2012, qui se sont chiffrés à 105,8 millions \$ et représentent une hausse de 3 % en regard de ceux de 2011 qui ont été de 103,1 millions \$, attestent de la stabilité économique d'Ottawa et découlent de volumes de passagers légèrement plus élevés. L'Administration a pu ainsi terminer l'exercice 2012 avec des bénéfices avant dépréciation de 27,6 millions \$, comparativement à 27,9 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011. Ces bénéfices sont réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport en vue de rehausser la sécurité, l'efficacité ainsi que l'expérience de notre clientèle.

Projet	Coût du projet	Année d'achèvement
Prédédouanement É.-U.	3,4 millions \$	1997
Édifice Hendrick/Installation centrale de dégivrage	7 millions \$	2000
Aérogare	310 millions \$	2003
Phase II - Aérogare	95 millions \$	2008
Expansion(s) du stationnement étagé	60 millions \$	2004/2005/2010
Centre de commande des circuits électriques/Éclairage des pistes	4 millions \$	2010
Équipement de déneigement/Camions de pompier	11 millions \$	2010
Réfection des pistes : 04/22, 07/25, 14/32	17 millions \$	2011/2012/2014



Non-stop to Fort Myers. Vols sans escale pour Fort Myers.



WESTJET

De nouvelles destinations

US Airways a bonifié l'offre de destinations en ajoutant en mars un nouveau service direct vers l'aéroport Reagan de Washington. US Airways dessert ainsi Ottawa vers une troisième plaque tournante après Philadelphie, en Pennsylvanie, et Charlotte, en Caroline du Nord.

Le nouveau service vers Fort Myers, en Floride, ajouté par WestJet en décembre, a remporté instantanément un succès! Fort Myers est la quatrième destination en Floride, après Orlando, Tampa et Fort Lauderdale, à être desservie par un service direct à partir d'Ottawa.

Nouvelles activités commerciales dans l'aérogare

Un iPad pour vous?

En mai, notre concessionnaire de détail principal, LS Travel Retail, a installé un kiosque automatique « Boutique iStore » dans la salle d'attente domestique/internationale près de la porte 18. Cette nouveauté a suscité beaucoup de gazouillis sur Twitter sur les avantages des achats électroniques à partir d'un distributeur automatique. Le voyageur qui oublie ses appareils électroniques à la maison trouve cependant l'idée

géniale! Cette initiative a remporté tellement de succès qu'un deuxième kiosque a été installé en octobre, près de la porte d'embarquement 15. Ces boutiques proposent aux voyageurs les produits électroniques pour consommateurs les plus récents, y compris les iPads et les iPods d'Apple.

Gear-Up

PHOTO : PETER HANDLEY/LES AILES D'ÉPOQUE DU CANADA



Michael Potter, le fondateur des Ailes d'époque, et Paul Benoit coupent le ruban cérémonial de Gear-Up

Le 4 avril, le fondateur des Ailes d'époque, Michael Potter, et Paul Benoit ont coupé le ruban marquant l'ouverture officielle de la boutique Gear-Up. Située au rez-de-chaussée dans l'aire des arrivées des vols domestiques, la boutique est la première initiative de vente au détail des Ailes d'époque, et propose des vêtements de haute qualité inspirés du patrimoine aéronautique canadien, y compris des t-shirts, blousons, chandails et casquettes. Selon M. Potter, cette boutique aidera à faire connaître l'organisme et sa mission qui est de commémorer la riche histoire de l'aviation canadienne, de l'enseigner et d'en faire une source d'inspiration pour les Canadiens, en particulier la jeunesse canadienne.



Nouvelles activités commerciales sur notre terrain

Dans le rapport annuel de l'an dernier, il avait été question de l'ouverture du Centre CE à la fin de 2011. Depuis qu'il a accueilli son premier événement, le 26 décembre 2011, le centre a été l'hôte de plusieurs événements musicaux et d'importantes foires commerciales, mais s'est fait réellement connaître en organisant en janvier 2012 un événement original durant la fin de semaine du Match des étoiles de la LNH. Le centre a mis en scène les villes canadiennes qui comptent une équipe de la LNH et a créé des décors thématiques, avec nourriture et boissons, et des divertissements fantastiques dans chacune des « villes ». Cette fête a été l'un des clous de la fin de semaine du Match des étoiles, le match bien entendu volant la vedette.

À l'automne 2012, le Centre CE a été renommé le Centre Ernst & Young, à la suite de la conclusion d'une entente entre la Société Shenkman, propriétaire du centre, et le nouveau commanditaire du centre.



Match des étoiles

Du 26 au 29 janvier, la région d'Ottawa-Gatineau a accueilli en grandes pompes les amateurs de hockey venus de partout en Amérique du Nord assister à Ottawa au 59^e Match des étoiles de la Ligue nationale de hockey. De la foire des partisans très courue, au scrutin des partisans, en passant par les concours d'habiletés et les innombrables fêtes marquant l'événement, et le Match des étoiles comme tel, la fièvre du hockey s'est emparée de la capitale du hockey. L'Administration a, elle aussi, appuyé fièrement l'événement en placardant l'aire des arrivées et le stationnement étagé d'affiches annonçant le match et en veillant à réserver aux joueurs, aux officiels de la LNH et aux visiteurs un accueil chaleureux.

Et pour la suite?

Étant donné que l'aérogare est sur le point d'atteindre sa capacité d'accueil maximale de 5 millions de passagers par année, nous réfléchissons à l'avenir et nous nous demandons comment nos installations côté piste et côté aérogare seront en mesure d'en accueillir davantage. À cette fin, nous avons réalisé une étude majeure de la capacité côté piste, de l'aire de trafic, de l'aérogare, de la configuration et de la mise au point ultérieure du concept. Cette analyse détaillée a permis de cerner la voie à privilégier et de mettre en place une base solide en vue de la planification et de la conception de la prochaine phase d'expansion de l'aire de trafic et de l'aérogare.

Communications



<http://fr.ottawa-airport.ca>

Le lancement du nouveau site Web de l'Administration à la fin de 2011 avait été vivement applaudi. Un an plus tard, le suivi des données nous apprend que nos clients veulent obtenir des renseignements complets d'un clic de souris (ou d'un toucher à l'écran!) et les obtiennent. Notre site a enregistré 1 936 600 visiteurs durant l'année et 455 000 autres clients ont visité notre tout nouveau site mobile. Comme il fallait s'y attendre, le jour le plus occupé de la saison des voyages a été aussi une journée record pour notre site qui a reçu 39 200 visiteurs en 24 heures. En temps normal, le nombre de visiteurs oscille entre 4 000 et 5 000 par jour.

De nouvelles pages ont été conçues spécifiquement pour le nouveau site afin de fournir aux voyageurs les renseignements les plus demandés, par exemple pour les voyages vers les États-Unis (page consultée 16 200 fois), sur les vols de correspondance (page consultée 12 000 fois), pour ceux qui voyagent pour la première fois (page consultée 11 500 fois) et une foire aux questions considérablement enrichie (page consultée 40 430 fois), ce qui explique sans aucun doute pourquoi nous avons reçu 15 % de moins de commentaires par l'entremise du Web durant l'année.

Croissance du volume des passagers par secteur

	Domestique	%	Transfrontalier	%	Internationaux	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295	2 857,838	
	1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	3 046 368	6,60 %
	1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	3 110 548	2,11 %
	1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	3 211 607	3,25 %
	2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	3 434 345	6,94 %
	2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	3 391 295	-1,25 %
	2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	3 216 886	-5,14 %
	2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	3 262 345	1,41 %
	2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	3 609 885	10,65 %
	2005	2 779 895	1,58 %	719 150	12,16 %	236 388	3 735 433	3,48 %
	2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	3 807 756	1,94 %
	2007	3 052 813	8,74 %	746 435	1,45 %	289 280	4 088 528	7,37 %
	2008	3 255 540	6,64 %	740 369	-0,81 %	343 315	4 339 225	6,13 %
	2009	3 141 812	-3,49 %	682 822	-7,77 %	408 196	4 232 830	-2,45 %
	2010	3 303 170	5,14 %	725 781	6,29 %	444 943	4 473 894	5,70 %
	2011	3 429 310	3,82 %	750 486	3,40 %	444 830	4 624 626	3,37 %
	2012	3 454 387	0,73 %	775 040	3,27 %	456 529	4 685 956	1,33 %
Prévision	2013	3 560 000	3,05 %	807 800	4,22 %	480 300	4 848 100	3,45 %
	2015	3 781 800	3,08 %	875 900	4,10 %	527 700	5 185 400	3,44 %
	2020	4 307 300	2,27 %	1 042 800	3,04 %	670 400	6 020 500	2,62 %
	2025	4 742 300	1,85 %	1 203 000	2,78 %	786 900	6 732 200	2,15 %
	2030	5 150 900	1,60 %	1 379 000	2,60 %	913 100	7 443 000	1,94 %

À l'heure des médias sociaux

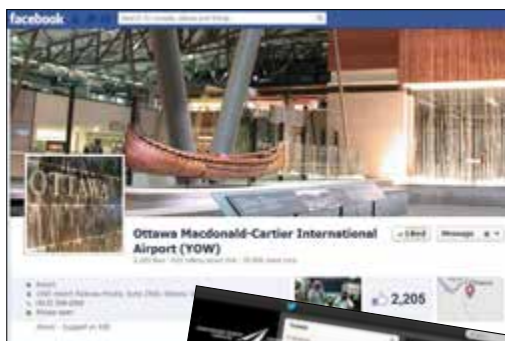
Les médias sociaux gagnent toujours en popularité et deviennent un outil de service à la clientèle. La part de voix dévolue à l'aéroport est elle aussi en hausse puisqu'un nombre grandissant de nos clients et amis se tournent vers Facebook et surtout vers Twitter pour obtenir des renseignements, partager leurs expériences et trouver une solution à leurs problèmes. Nous sommes conscients que les médias sociaux sont appelés à demeurer d'importants outils, c'est pourquoi nous nous sommes fixé des objectifs en vue d'y étendre notre rayonnement futur, mesuré en termes d'amis et d'admirateurs, mais aussi quant à la nature des outils médiatiques sociaux que nous prévoyons utiliser pour élargir notre communauté en ligne.



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



twitter.com/FlyYOW et [@FlyYOW](https://twitter.com/FlyYOW)





Bâtir un esprit communautaire

7^e Défi de tir d'avion

Le mauvais temps qu'il a fait le 22 septembre n'a pas empêché un nombre record d'équipes et de spectateurs d'affluer sur le site du Défi de tir d'avion 2012 pour nos œuvres de bienfaisance. Les inscriptions au Défi affichaient complet et 34 équipes se sont mesurées contre un Airbus A320 d'Air Canada et ont amassé la somme record de 70 000 \$ pour le Projet ensoleillement et la Fondation des Sénateurs. Une fois le dernier tir réalisé et tous les temps compilés, les

Roadrunners de WestWay Taxi sont ressortis gagnants de l'épreuve en réalisant leur exploit en 4,26 secondes!

D'année en année, le Défi de tir d'avion, une activité bénéfique, prend de l'ampleur et gagne en divertissement grâce à nos généreux commanditaires, donateurs, bénévoles, et bien entendu, nos équipes dynamiques qui s'inscrivent et sollicitent des dons. À ce jour, les sept défis ont permis de verser 290 000 \$ à divers organismes communautaires qui en ont grandement besoin.

Merci à tous nos commanditaires!



L'équipe WestWay Taxi Roadrunners



Tout le monde a aimé Pandora, le pygargue à tête blanche – membre de l'équipe du Predator Bird Services Inc.

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000 \$	-3,6 %
2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	-7,5 %
2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120 \$	-12,2 %
2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208 \$	-27,9 %
2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244 \$	-16,3 %
2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116 \$	20,0 %
2012	4 685 956	1,3 %	90 697	-0,3 %	7 700 000 \$	4,9 %
2013	4 848 100	3,5 %	92 903	2,4 %	8 000 000 \$	3,9 %
2014	5 013 000	3,4 %	95 346	2,6 %	8 300 000 \$	3,8 %
2015	5 185 400	3,4 %	98 168	3,0 %	8 600 000 \$	3,6 %
2016	5 356 000	3,3 %	100 622	2,5 %	9 000 000 \$	4,7 %
2017	5 525 200	3,2 %	103 029	2,4 %	9 300 000 \$	3,3 %

Notes :

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

Prévision du loyer total 1997-2015 : 183 millions \$;

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

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

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

	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Salaires	15 733 \$	15 628 \$	16 885 \$	17 922 \$	18 605 \$	84 773 \$
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 272	4 486	4 560	4 788	4 982	23 088
Frais d'exploitation	22 000	21 000	25 000	26 000	27 000	121 000
Immobilisations	31 000	12 000	21 000	27 000	24 000	115 000
	73 005 \$	53 114 \$	67 445 \$	75 710 \$	74 587 \$	343 861 \$

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux;

Paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) - payés à la ville d'Ottawa; et

Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, les PTLT, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

Projet ensoleillement

Le programme de soutien à la collectivité de l'Administration a franchi un jalon important en 2012 car il y a investi à ce jour plus de 1 million \$ depuis sa création en 2004.

Durant la vague de financement de 2012, nous avons accordé notre soutien aux organismes suivants :

Comme vous pouvez le constater, ce ne sont pas nécessairement des projets prestigieux, mais ce sont des projets qui font une différence énorme dans la vie des gens qui ont recours à ces organismes. Et cette liste ne représente que le petit groupe d'organismes dont le projet a pu être sélectionné parmi une très longue liste de demandeurs.

Organisme	Projet	Montant accordé
Arche Agapé inc	Construction et installation d'une rampe d'accès	20 000 \$
Association francophone de parents d'enfants dyslexiques ou ayant tout autre trouble d'apprentissage	Équipement multimédia d'apprentissage	7 200 \$
Centre de Services Guigues	Rénovations de la cuisine	20 000 \$
Centre Espoir Sophie	Meubles	6 600 \$
Fondation Jardins Éden – Résidence « C »	Achat et installation d'un ascenseur	32 700 \$
Hopewell	Meubles et équipement multimédia	2 500 \$
La maison Mathieu Froment-Savoie	Fauteuils spécialisés pour les soins palliatifs	12 825 \$
Le Grenier des Collines	Réfrigérateurs et congélateurs commerciaux	10 100 \$
Maison Marie-Louise	Machines à coudre et sous-tapis commercial	4 250 \$
Matthew House Refugee Services (Ottawa) Inc.	Équipement multimédia et équipement de déménagement commercial	10 000 \$
Multifaith Housing Initiative	Reconstruction de l'allée et des marches et paysagement connexe	10 000 \$
The Olde Forge Community Resource Centre	Meubles et équipement récréatif spécialisé et pour les programmes	3 800 \$
Opération rentrer au foyer	Meubles et équipement multimédia	12 000 \$
Options Bytown Non-Profit Housing Corporation	Tracteur de conteneurs motorisé et installation d'une clôture et d'une caméra de surveillance	12 000 \$
Serenity Renewal for Families	Couvre-fenêtres et installation d'armoires et de tablettes	8 300 \$
The Sexual Assault Support Centre of Ottawa	Réaménagement d'une salle d'entreposage en une salle de soutien	10 000 \$
St. Joe's Supper Table	Installation d'un nouveau plancher de cuisine	6 000 \$
Fondation Flutter de Valérie	Présentoir mobile et équipement de perlage	3 300 \$

Total 191 575 \$

Revue des cinq dernières années (en milliers de dollars)

	2008	2009	2010	2011	2012
Revenus	86 430 \$	83 798 \$	89 723 \$	103 058 \$	105 845 \$
Dépenses avant dépréciation	72 113	69 039	72 226	75 167	78 232
Revenus avant dépréciation	14 317	14 759	17 497	27 891	27 613
Immobilisations	31 306	12 085	31 816	27 079	24 403
Revenus des FAA	27 816	27 261	28 254	37 732	39 379



De bons voisins

Au cours de l'après-midi du 12 juillet, un gros feu de broussailles s'est déclaré entre la promenade Moodie et le chemin Old Richmond, à proximité du sentier du Four-à-Chaux, sur les terrains de la CCN. La fumée qui se dégageait des 40 hectares en flammes était visible à la grandeur du sud et du centre d'Ottawa et jusqu'à Gatineau, et toute la ville s'est retrouvée sous un film de cendres. Entre 60 et 70 pompiers étaient sur les lieux mais ces derniers avaient du mal à circonscrire l'incendie en raison de leur accès difficile au terrain. Le 16 juillet, la Ville d'Ottawa a décidé de faire appel à l'aéroport et l'Administration a aussitôt dépêché ses véhicules des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA). Ces véhicules utilisent un système de mousse à air comprimé qui injecte de l'air et des bulles dans un concentré de mousse pour étouffer les flammes et éteignent en deux minutes un feu qui prendrait à des pompiers utilisant des méthodes habituelles une heure à maîtriser. Étant donné que les véhicules SLIA sont également des véhicules tout terrain, ils ont pu se rendre aux endroits qui étaient hors de portée des véhicules de la ville. L'incendie a finalement été contrôlé et le restant des équipes sont demeurées sur place pour éteindre les points chauds. Heureusement aucun pompier n'a été blessé durant cette infernale semaine.

Des gens de cœur

En 2012, les employés de l'Administration ont continué à démontrer leur générosité en contribuant à diverses bonnes causes. En tout, 7 890 \$ ont été amassés durant la campagne annuelle de Centraide en milieu de travail au moyen de diverses activités telles les journées en tenue décontractée, les tirages et le barbecue annuel.

Notre campagne annuelle de Noël a permis de recueillir 10 000 \$ et plusieurs boîtes de denrées non périssables à l'intention de la Banque d'Alimentation d'Ottawa. Des collectes de fonds des pompiers à la monnaie recueillie dans les jeux d'eau, des dons individuels de denrées et d'argent faits par nos employés, nos partenaires du campus aéroportuaire et les bénévoles Infoguides, ensemble nous posons un geste solidaire concret. Les représentants de la Banque d'Alimentation ont été ravis de ces dons qui arrivaient à point nommé en cette période de l'année où ils avaient un grand besoin d'aide. Merci à tous ceux qui ont généreusement contribué à cette campagne.



Krista Kealey de l'Administration de l'aéroport, remet à Peter Tilley, directeur général de la Banque d'Alimentation d'Ottawa, les recettes de la campagne « Éloignons la faim » 2012.

Les étoiles du service à la clientèle

Ne rien ménager pour briller auprès de nos clients est une devise en laquelle nous croyons. Le campus aéroportuaire, qui compte 12 employés parmi les Vedettes de la ville cette année, reçoit tout au long de l'année des cartes de commentaires et courriels de clients et de visiteurs nous remerciant de l'aide reçue, et il ne faut donc pas s'étonner que l'on nous porte en haute estime.

PHOTO : TECKLES PHOTOGRAPHY



Lisa Rochon du Centre Rideau et Vera Mahoney

Une vedette parmi nous

Vera Mahoney, une Infoguide d'expérience, a été reconnue pour la détermination qu'elle a déployée afin de résoudre le problème d'un client. Un jour, un couple qui entreprenait la première étape qui allait les mener à la croisière de leur rêve s'aperçoit en arrivant à l'aéroport qu'un passeport manque dans leurs bagages. Certains qu'ils avaient les deux passeports au moment de quitter leur domicile, ils font appel à Vera. Vera communique aussitôt avec la compagnie de taxis qui les avait conduits à l'aéroport; elle communique ensuite avec la ligne aérienne pour l'informer de la situation; elle contacte le bureau du Service de police d'Ottawa à l'aéroport; elle s'informe auprès de l'Agence des services frontaliers du Canada pour savoir si quelqu'un avait retourné le passeport manquant à leurs bureaux; et ensuite elle rappelle de nouveau (et de nouveau encore) la compagnie de taxis pour insister que l'on fouille le véhicule. Et voilà que le passeport est retrouvé dans le coffre arrière du véhicule. Étant donné que leurs vols de correspondance étaient très rapprochés, Vera s'est arrangée avec la ligne aérienne pour que le couple puisse prendre le vol suivant jusqu'à l'aéroport Pearson de Toronto et y arrive à temps pour leur vol en partance vers l'Amérique du Sud et réalise leur croisière tant rêvée. Le couple a raconté que chaque soir, durant la croisière, un toast a été porté à Vera sans qui ces vacances auraient été gâchées.

En octobre, Vera a été honorée dans le cadre de la Soirée de reconnaissance des Vedettes de la Ville pour son service à la clientèle exemplaire en étant choisie finaliste de la catégorie « Ce qui est perdu est retrouvé » parmi plusieurs autres candidats.

Les Infoguides contribuent grandement à l'excellente réputation du service à la clientèle assuré à l'aéroport. Ces quelque 80 hommes et femmes viennent tantôt en aide à des passagers en les réunissant avec leurs proches venus à leur rencontre ou en les aidant à retracer des bagages manquants, en informant les touristes des lieux à visiter et des événements en cours dans la ville, en expliquant à des gens qui voyagent peu souvent en avion comment s'y retrouver dans l'aéroport, et en offrant un sourire radieux aux voyageurs fatigués qui souhaitent simplement savoir comment se rendre à leur prochaine destination. En 2012, ils ont consacré en tout 7 310 heures à agrémenter la vie de nos clients et durant l'année, quatre d'entre eux ont célébré 20 années de service au sein du programme. Ça, c'est du dévouement!

Prix pour la qualité des services aéroportuaires

L'Aéroport international d'Ottawa a continué à susciter la satisfaction des voyageurs en 2012. Nous sommes heureux d'annoncer que l'aéroport s'est classé au 2^e rang en Amérique



Scott Boyle, Richard Tracy et Mike Lafreniere de l'Administration de l'aéroport offrent un café-valentin à nos clients

Une célébration de la fidélité de nos clients

L'annonce officielle du classement de notre aéroport, pour l'année 2011, au 1^{er} rang en Amérique du Nord et au 2^e rang dans le monde entier (catégorie des aéroports desservant de 2 à 5 millions de passagers) dans le cadre du programme ASQ a coïncidé avec la Saint-Valentin. Nous avons alors décidé de partager notre bonheur et de témoigner notre reconnaissance à nos clients. Les employés de l'Administration de l'aéroport ont envahi l'aérogare et ont distribué à la ronde des cartes de remerciement échangeables contre un thé ou un café gratuit chez Tim Hortons. Après le décompte, 3 000 clients se sont prévalus d'une boisson chaude à nos frais!



du Nord et au 3^e rang dans le monde (catégorie des aéroports desservant de 2 à 5 millions de passagers). Nous sommes particulièrement fiers de l'amélioration de la satisfaction de notre clientèle, ainsi qu'en atteste l'amélioration de notre note globale à ce chapitre qui est passée de 4.47 sur 5.0 en 2011 à 4.51 en 2012. Nous continuons à viser la première position au classement et nous allons concentrer nos efforts dans les domaines où nous pouvons améliorer l'expérience de nos clients. Merci à tous ceux et celles dont les efforts ont contribué à améliorer notre note – poursuivez votre excellent travail!

Audit ASQ

DKMA, l'entreprise qui administre le programme d'analyse comparative de la Qualité des services aéroportuaires (ASQ) au nom du Conseil international des aéroports a entrepris une vérification auprès des aéroports participants pour s'assurer que le programme est bien géré et que les résultats sont incontestables. En 2012, le programme de l'Aéroport d'Ottawa a fait partie de ceux examinés et selon les conclusions de l'audit, non seulement nos résultats sont conformes aux lignes directrices de l'ASQ concernant la vérification des détails sur les vols, mais nous avons également soumis l'échantillonnage des données le plus complet pour le trimestre examiné. Par conséquent, DKMA a reconnu la gestion de notre programme pour sa conformité aux lignes directrices.



Des abris contre les tempêtes

Après plusieurs irrégularités d'exploitation sur le terrain d'aviation pendant des intempéries, l'Administration a décidé d'acheter plusieurs abris gonflables Zumro. Il suffit de trois à cinq minutes pour gonfler ces abris temporaires de 400 pi² chacun qui peuvent accueillir environ 130 personnes (debout). Ces abris peuvent également servir de postes de commandement ou d'unités de triage. Ces tentes dégonflées font trois pieds carrés et sont entreposés dans un véhicule de sécurité de l'Administration pour être transportés rapidement là où l'on pourrait en avoir besoin.

Sécurité – notre façon de faire des affaires

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) de l'Administration désigne le processus systématique, explicite et global de gestion des risques inhérents à la sécurité mis en œuvre à l'aéroport. À l'instar de tous les systèmes de gestion, celui-ci prévoit l'établissement d'objectifs, la planification et la mesure du rendement. Ce système assure à l'Administration des processus pour anticiper et régler les problèmes de sécurité avant qu'ils n'entraînent un incident ou un accident. En outre, notre SGS permet à la direction d'analyser les accidents, incidents ou quasi-incidents afin d'en extraire les leçons à en tirer pour améliorer la sécurité et l'efficacité.

En novembre 2005, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a apporté un amendement à l'Annexe 14 faisant des SGS une exigence réglementaire dans tous les aéroports internationaux. Transports Canada (TC) a adopté les normes OACI et a rendu obligatoire la mise en œuvre par étape d'un SGS dans tous les aéroports canadiens du volet 1 à compter de 2008. L'Administration a complété la mise en œuvre complète du programme SGS en 2011. En 2012, TC a effectué un examen de conformité de notre SGS aux exigences réglementaires.

Sûreté et sécurité – Cent fois sur le métier...

L'engagement de l'Administration à l'égard de la sûreté et de la sécurité est plus fort que jamais, et si certains de ses efforts en ce sens sont plus manifestes, telle la présence de notre escouade canine dans l'aéroport et autour de l'aéroport, le gros de ceux-ci se déroulent en arrière-scène à l'abri des regards du public.

Tout au long de l'année, plusieurs exercices et séances de formation ont eu lieu afin d'enseigner et de valider les interventions de l'Administration dans divers scénarios. Deux séances de formation sur les incidents touchant à la sécurité et l'évaluation des menaces et des risques ont été organisées à l'intention d'employés du campus désignés qui s'occupent des incidents de sécurité aux points de contrôle préembarquement et de contrôle des bagages préenregistrés. Et plusieurs exercices de simulation ont été mis en scène afin de vérifier l'efficacité des procédures aux points de contrôle, dans les aires publiques, autour du périmètre de l'aéroport et aux barrières d'accès. Ces exercices ont été menés sans préavis afin de s'assurer de vérifier les procédures dans des conditions réelles. Après leur tenue, les résultats ont été analysés et les leçons qui en ont découlé ont été partagées avec nos partenaires du campus.

RÉFECTION D'UNE PISTE

Veillez prendre note qu'à compter du 1^{er} juin 2012, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa entreprendra la réfection de la piste est/ouest 07/25, ce qui entrainera une modification temporaire de la trajectoire de vol :

- La piste nord/sud 14/32 sera réservée aux vols commerciaux;
- Il y aura une augmentation du trafic et du niveau de bruit pour les localités situées au nord et au sud de l'aéroport;
- Il y aura une diminution du trafic et du niveau de bruit pour les localités situées à l'est et à l'ouest de l'aéroport.

Les travaux se poursuivront jusqu'au début de l'automne. Pour plus de renseignements, consultez ottawa-airport.ca/construction.

Nous travaillons pour accroître votre sécurité.



Annonce dans LeDroit

L'Administration a également été l'hôte d'une séance d'information très détaillée sur les risques de séismes dans la région de la capitale nationale. Kate Ploeger, candidate au doctorat à l'Université d'Ottawa, et conférencière maintes fois primée pour sa maîtrise du sujet, a abordé les tremblements de terre sous l'angle scientifique en expliquant à la cinquantaine de représentants des lignes aériennes et premiers intervenants réunis, les risques et les pertes potentielles qu'ils peuvent engendrer. La présentation a été suivie d'un exercice théorique en groupe afin de cerner les divers niveaux d'interdépendance présents entre toutes les entreprises et organismes présents à l'Aéroport d'Ottawa.

Les pompiers de l'aéroport ont également participé à une formation intensive en 2012, y compris une formation de recertification pour les Services d'intervention d'urgence en prenant part à un exercice de lutte contre un incendie réel.

Un vaste exercice d'urgence auquel plus de 100 employés et bénévoles ont pris part a également eu lieu en juin. L'exercice visait à évaluer nos capacités d'intervention en cas de menace d'attentat à la bombe nécessitant l'évacuation des passagers d'un aéronef. Au nombre des organismes à y participer soulignons le Service de police d'Ottawa (Service aéroportuaire, l'Unité de désamorçage des explosifs et d'autres services), la Gendarmerie royale canadienne, le Service paramédic d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, la ligne aérienne WestJet, TC sans compter plusieurs services de l'Administration et de nombreux bénévoles de l'Administration.

L'Administration est tenue en vertu des règlements de TC d'organiser un exercice majeur de cette nature tous les trois ans.

Exploitation

Le gros de l'installation physique et bon nombre des systèmes de l'aéroport ont près de dix ans et requièrent des mises à niveau. Les surfaces côté piste qui ont près de deux décennies nécessitent elles aussi une attention et la prise de mesures. Plusieurs des activités opérationnelles décrites ci-après font partie du renouvellement nécessaire de toute infrastructure

rendue à la fin de son cycle de vie qui est une problématique permanente pour toute installation d'envergure, ainsi que des projets majeurs qui n'avaient pas été entrepris par le gouvernement fédéral avant le transfert de l'aéroport à l'Administration. Cela dit, tous les projets sont clairement alignés sur la mission de l'Administration et visent à assurer une meilleure expérience à nos clients.

Sur la bonne piste

L'Administration a complété le deuxième volet de trois de son projet de reconstruction des pistes en 2012 avec la réfection et le resurfaçage de la piste est-ouest 07/25.

Ce projet d'envergure a englobé les travaux suivants : retrait de la couche d'asphalte et renouvelage et terrassement de la



Entretien de la surface de la piste en service

La fermeture de la piste 07/25 et l'utilisation exclusive de la piste 14/32 ont nécessité un contrôle encore plus étroit de l'accumulation de caoutchouc et des caractéristiques d'adhérence de la piste active. Le caoutchouc a été enlevé au besoin et des niveaux d'adhérence adéquats ont été maintenus.

Afin de connaître en tout temps le coefficient de friction de l'ensemble des surfaces de l'aérodrome, l'Administration a investi dans un véhicule de mesure de friction SAAB 900T mis au point par Tradewind Scientific qui lui permet de tester plus souvent ses pistes et voies de circulation.

PHOTO : © J. HARRINGTON/ICON IMAGING 2012 WWW.ICONIMAGING.CA



Équipe de la piste 07/25

base de la piste pour en améliorer le drainage, remplacement des dispositifs d'éclairage et le câblage électrique de la piste, construction d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) aux deux extrémités opposées de la piste, remplacement du Système d'atterrissage aux instruments (ILS) de NAV CANADA et repavage de la surface.

Pendant la durée des travaux, la piste a été fermée et toute la circulation commerciale a dû être redirigée vers la piste nord-sud 14/32, c'est pourquoi il a fallu dresser un plan de communications systématique pour en informer la population. Des annonces ont été publiées dans le Ottawa Citizen et LeDroit ainsi que dans plusieurs publications communautaires des quartiers qui allaient être les plus touchés par ces travaux. L'Administration a également contacté des conseillers municipaux à Ottawa et ceux représentant les quartiers de Gatineau qui seraient dérangés afin que leurs bureaux soient prêts à répondre aux questions qui leur seraient adressées concernant la hausse du bruit ou à rediriger ces appels vers nos bureaux.

Le projet, entrepris le 1^{er} juin, n'a pas tardé à prendre forme et a suivi un plan très détaillé. Un dossier de sécurité SGS a également été préparé pour tenir compte de tout problème qui pourrait survenir, par exemple l'activité aviaire, la poussière, les dégâts causés par des corps étrangers (FOD) sur le site. La préparation du terrain destiné à l'aménagement de la RESA à l'extrémité est a permis de découvrir 114 piliers de béton à enveloppe d'acier enfoncés à 25 pieds de profondeur dans

le lit de pierre. Des recherches ont permis de découvrir que ces piliers avaient été installés par le ministère de la Défense nationale en 1958 pour renforcer la stabilité du sol qui accueillait l'ILS initial et faire en sorte que le trafic ferroviaire à proximité ne nuise pas au système. On a retranché cinq pieds à ces piliers sous le niveau du sol pour s'assurer qu'ils ne posent aucun danger potentiel.

Pour veiller aux délais établis, les effectifs de l'entrepreneur général R.W. Tomlinson Ltd. et du principal sous-traitant, Black & McDonald, et ceux des autres partenaires dans ces travaux, ont été à l'œuvre 16 heures par jour, six jours par semaine, pendant la majeure partie de ce projet. La nature aidant, le temps sec a permis aux équipes d'optimiser leur temps sur le chantier. Un effort supplémentaire a été déployé pour minimiser l'impact de ces travaux sur nos lignes aériennes partenaires et surtout sur les quartiers touchés par les changements dans le circuit des aéronefs et le bruit qui en a résulté.

Le dernier resurfaçage de la piste 07/25 remontait à 1994, à l'époque où TC administrait l'aéroport avant d'en confier son exploitation à l'Administration de l'aéroport, qui a vu le jour en 1997. La piste, qui était auparavant conforme aux normes de TC en vigueur, les surpasse maintenant et répond à celles beaucoup plus strictes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Federal Aviation Authority (FAA) des États-Unis.

Faits intéressants à propos du projet

- Longueur de la piste : 8 000 pi (2 438 m)
- Largeur de la piste : 200 pi (61 m)
- Nouvelles RESA : 300 m de long, 150 m de large
- 576 000 m³ de terre ont été enlevés
- 75 000 tonnes de nouvel asphalte ont été posées
- 10 km de tranchées ont été creusées pour le câblage électrique
- Une usine d'asphalte mobile a été installée sur le site
- 100 employés travaillaient quotidiennement sur le site
- 8 000 tonnes de gravier ont été ajoutées par jour sur la piste (du 12 au 14 juin) pour la niveler
- 61 plaintes contre le bruit relié au projet (un nombre de beaucoup inférieur à celui anticipé) ont été enregistrées durant les travaux



Vous nous avez entendus et nous avons compris.

La réfection de la piste 07/25 est complétée plus tôt et moyennant des coûts moindres que prévu.

Bravo à toute l'équipe!

R.W. Tomlinson Ltd. | Black & McDonald | D&H Fencing | Western Signs and Line Painting Ltd. | James Landscaping
The Miller Group | Roto-Mill Inc. | Greenwood Paving | Beacon Lite Ltd. | Cumberland Ready Mix | Ritchie's Welding
USL-1 | Fairhill Moffatt and Woodland Inc. | Direct Bore Ltd. | Safe Bore Ltd. | DVG Construction Co. | John Sweeping
Stantec Consulting Inc. | GENIVAR | Turner & Townsend cm2r | Harvey Airfield Services Inc. | NAV CANADA

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est fière de vous annoncer que la piste 07/25 est maintenant rouverte à la circulation. Grâce au dur labeur et à la diligence des équipes à l'œuvre 16 heures par jour, 6 jours par semaine, la reconstruction de la piste, un projet de grande envergure entrepris le 1er juin, a été parachevée beaucoup plus tôt que prévu.

Nous en profitons pour remercier l'entrepreneur général R.W. Tomlinson Ltd. et le principal sous-traitant, Black & McDonald, d'avoir su respecter un échéancier extrêmement serré dans le but de minimiser l'incidence de ces travaux sur la collectivité. Et merci à la population des quartiers avoisinants de sa compréhension durant ces travaux qui ont entraîné une modification des trajectoires de vol et une augmentation du bruit.

Ce projet de 14 millions \$ mené à bien sans subvention gouvernementale avant la date prévue et moyennant des coûts inférieurs à ceux budgétés a été financé à même les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Pour en savoir davantage, consultez notre site www.ottawa-airport.ca.

International Airport
Authority

Ottawa

Administration de
l'aéroport international

Annonce dans LeDroit

Des allées et venues facilitées

L'un des projets les plus apparents dans l'aérogare a été le remplacement des portes tournantes donnant accès à l'aérogare. L'installation des nouvelles portes coulissantes et de vestibules, plus sécuritaires et fiables, a réglé le problème qu'occasionnaient les portes tournantes aux clients, nombreux à s'en plaindre, et facilitera leurs allées et venues.

Plus de bornes libre-service = des services plus efficaces

Dans la majorité des aéroports, on retrouve des bornes libre-service. Leur convivialité grandissante et leur côté pratique font que de plus en plus de clients apprennent à s'en servir et délaissent les guichets d'enregistrement. Voici un résumé de l'utilisation des bornes libre-service en 2012 :

- Nombre d'étiquettes à bagage émises aux bornes : 411 139 (soit une hausse de plus de 345 % par rapport à 2011)

- Nombre de transactions effectuées aux bornes : 1 005 734 (soit une hausse de plus de 48 % par rapport à 2011)

Compte tenu de cette demande grandissante, l'Administration a ajouté en 2012 cinq autres bornes libre-service à celles déjà en place et qui desservent nos transporteurs nationaux, internationaux et transfrontaliers.

En attendant un vol

Une fois confortablement assis dans l'aire d'embarquement, un nombre grandissant de passagers se prévalent du service Wi-Fi qu'offre gratuitement l'Administration à ses clients. Dans le but d'étendre la couverture Wi-Fi, des points d'accès au réseau sans fil ont été ajoutés à la grandeur de l'aérogare et la bande passante a été élargie pour tenir compte du nombre croissant d'utilisateurs.

- Nombre d'utilisateurs du réseau Wi-Fi : 313 978 (soit une hausse de 25 % par rapport à 2011)

Le Wi-Fi, utile pas seulement aux passagers

Le système Wi-Fi a été étendu à nos salles des bagages et dans l'aire de trafic à proximité des passerelles et portes

d'embarquement pour aider les transporteurs à retracer leurs bagages et à traiter leurs vols avec une efficacité accrue.

À propos de bagages

L'Administration a entrepris un projet échelonné sur plusieurs années dans le but de mettre à niveau ses systèmes de manutention et son équipement de contrôle des bagages. Étant donné que le nombre de passagers est continuellement en hausse, il en va autant des bagages et il est maintenant temps d'améliorer les systèmes pour pouvoir s'adapter à la demande. En avril, le Conseil d'administration a approuvé l'affectation de 30 millions \$ à cette mise à niveau et l'ACSTA contribuera également des fonds pour les coûts relatifs au contrôle des bagages. Selon le projet approuvé, cette mise à niveau augmentera de 50 % la capacité de traitement des bagages pour les vols domestiques/internationaux. Les passagers ne seront pas importunés par ces travaux étant donné que les systèmes se trouvent dans les aires opérationnelles de l'aérogare, mais ils en bénéficieront grandement grâce à la livraison plus efficace de leurs bagages. De plus, l'aire transfrontalière sera modifiée en vue de déménager l'équipement de contrôle à la zone d'accès réservé et d'accroître de 50 % la capacité

Origine et destination

90 % du trafic (estimé)

Vols directs par jour

	Domestique	Transfrontalier	Internationaux (par semaine)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	60	32	9
2006	60	29	9
2007	70	31	11
2008	77	32	13
2009	80	29	14
2010	86	30	17
2011	93	30	22
2012	91	31	25

Destinations directes

1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	39
2006	44
2007	49
2008	49
2009	49
2010	50
2011	49
2012	49

Mouvements d'aéronefs

1997	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146
2006	65 396
2007	72 342
2008	79 777
2009	81 120
2010	86 009
2011	90 949
2012	90 697

productive. Ils remarqueront aussi l'ajout d'un carrousel à bagages dans l'aire des arrivées des vols domestiques.

Pour ce projet, il sera nécessaire de relocaliser les occupants actuels d'une superficie d'environ 2 000 m² pour obtenir l'espace nécessaire à l'agrandissement du système de manutention des bagages. De nouveaux édifices seront construits pour accueillir les locataires déplacés et leurs activités; les contrats pour les travaux de construction se rapportant à ce projet ont fait l'objet d'un appel d'offres et les travaux ont débuté à la fin de 2012.

Tout est question de service

Des comptoirs additionnels ont été ajoutés aux portes d'embarquement 11, 12, 14 et 15 afin d'accélérer le processus d'embarquement des gros aéronefs qui stationnent à ces portes.

ASFC/Fret aérien

Le transport de fret est en plein essor à l'Aéroport d'Ottawa. Dans le but de tenir compte de cette croissance, nous avons travaillé avec l'ASFC à l'agrandissement de ses installations de traitement du fret aérien. Le projet ASFC/Fret aérien a porté sur la rénovation de locaux du centre cargo Aeroterm.



Samedis science et frissons

Le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada a organisé durant le Bal de Neige une sorte de foire des sciences familiale où le froid est devenu un prétexte pour bouger, célébrer, participer à des activités scientifiques et faire des découvertes captivantes. Des scientifiques, chercheurs et spécialistes représentants divers organismes ont été recrutés pour offrir aux participants des activités, ateliers et présentoirs divertissants et fascinants. Matt Orrbine, représentant de l'Administration, était sur place pour décrire comment la météo en hiver donne du fil à retordre aux aéroports et lignes aériennes et expliquer comment l'aéroport nettoie les pistes, comment les aéronefs sont déglacés, et comment l'exploitation est adaptée pour assurer que les voyageurs puissent se déplacer en avion même par froid extrême.

Trois salles du bâtiment étaient visées, y compris deux salles actuellement occupées par l'ASFC et une autre salle qui allait s'y ajouter. Les travaux de construction se sont déroulés en trois étapes pour tenir compte des activités continues de l'ASFC. Maintenant achevés, les locaux rénovés et agrandis de l'ASFC peuvent accueillir des postes de travail additionnels, et l'on y trouve une salle de toilette privée et des douches, un vestiaire, une plus grande aire de réception et un comptoir d'accueil, une salle de détention supervisée par des gardes armés, une salle d'interrogation, une cuisinette et une salle de réunion. Le projet, qui portait sur la rénovation d'une superficie d'environ 434 m², a été complété durant le premier semestre de 2012 au coût approximatif de 600 000 \$.



Un retour au bercail olympien

La communauté aéroportuaire a déroulé le tapis rouge pour accueillir quelques-uns des meilleurs athlètes de la région à leur retour des Jeux de la XXX^e Olympiade à Londres et en ont fait autant quelques semaines plus tard pour accueillir ceux qui avaient participé aux Jeux paralympiques. Les athlètes ont été visiblement émus de voir que des centaines de parents, d'amis, d'admirateurs et plus de vingt membres du corps de cornemuses du Service de police d'Ottawa s'étaient déplacés pour eux.



Conlin McCabe, médaillé d'argent de l'équipe masculine d'aviron en huit



Photo prise au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

Équipe de la haute direction

(de gauche à droite) Krista Kealey, Vice-présidente, Communications et affaires publiques, Ian Bell, Vice-président, Infrastructure et Technologie, Louise Bergevin, Adjointe exécutive au président, Paul Benoit, Président et chef de la direction, Lisa Dwyer Hurteau, Vice-présidente, Affaires juridiques, Michael Crockatt, Vice-président, Expansion commerciale et marketing, John Weerdenburg, Vice-président et chef des finances.

Préparer la relève

L'Aéroport d'Ottawa entretient des liens étroits avec le Collège Georgian, situé à Barrie, en Ontario, rapports instaurés avant la création de l'Administration. Ces liens demeurent bien présents et se sont resserrés au fil des années. Le collège offre un programme de trois ans en gestion de l'aviation, alternant travail-études, qui comprend un stage rémunéré. À la fin de leurs études, les diplômés du programme ont ainsi accumulé une année d'expérience de travail dans le secteur de l'aviation.

Dans le cadre de ce programme de stages, l'Administration a offert à ce jour un stage à plus d'une douzaine d'étudiants du collège Georgian et leur a permis, en travaillant à nos côtés, d'acquérir une riche expérience dans les activités d'exploitation et de planification d'un aéroport. Au cours des années, nous avons eu la chance de recruter un certain nombre de diplômés du collège et de leur offrir des emplois pour une période déterminée ou permanents.

Durant ces années, l'Administration a également contribué à façonner le programme en siégeant à son conseil consultatif. Jean-Luc Charbonneau, gestionnaire des opérations d'intervention et des mesures d'urgence, y participe tout au long de l'année et aide à préparer la relève des professionnels du milieu de l'aviation.

« Les connaissances et l'expérience concrète que retirent nos étudiants de leurs stages rémunérés à l'Aéroport international d'Ottawa sont inestimables! Les étudiants retournent en classe avec un regain d'enthousiasme pour la matière et comprennent mieux ce que l'industrie s'attend d'eux. Les étudiants me rapportent qu'ils se sont vu assigner des tâches complexes durant leur stage, c'est pourquoi ils sont plus que disposés à y faire un deuxième et un troisième stage et à y travailler à temps plein lorsque des postes sont disponibles. Le succès du programme d'alternance travail-études en gestion de l'aviation du collège Georgian est grandement redevable au soutien et à l'engagement d'employeurs dévoués comme l'Aéroport international d'Ottawa! »

Sara Christensen
Consultante du programme en alternance travail-études,
Développement externe
Programme en gestion de l'aviation et informatique

Régie d'entreprise, responsabilité et transparence

La mission de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa consiste à travailler avec ses partenaires pour être un chef de file offrant des installations et des services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à tous les clients de l'aéroport et à la collectivité de la région de la capitale nationale.

Le Conseil d'administration

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

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

- inclure des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation de fiduciaire envers l'Administration de l'aéroport;
- le Conseil se réunit de huit à dix fois pendant l'année;
- sa responsabilité principale consiste à contrôler la conduite des affaires et à surveiller la gestion afin d'assurer que l'aéroport réalise ses stratégies et atteint ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux règles sur les conflits d'intérêts, au Code d'éthique des affaires et aux principes de la reddition de comptes au public.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2012, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices sur le conflit d'intérêt et au code d'éthique dont il est question précédemment.

Statuts révisés

L'Administration a établi des Statuts au moment de sa constitution en société en 1995 qui ont été modifiés en 2003 et à nouveau en 2010. Selon les Statuts en vigueur, les organismes de sélection qui présentent des candidatures au Conseil d'administration formé de 14 membres sont les suivants :

Organismes de sélection	Nombre d'administrateurs dont la candidature a été proposée
Ministre des Transports (gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Tourisme Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa (maintenant Investir Ottawa)	1
Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (hors cadre)	4
TOTAL	14

En vertu des Statuts révisés en 2010, l'ATAC ne fait plus partie des organismes de sélection. En 2013, au terme du mandat du représentant actuel de l'ATAC, ce poste deviendra désormais « hors cadre ».

La durée du mandat des administrateurs est d'un maximum de trois ans, et chacun d'entre eux peut remplir trois mandats; un administrateur peut donc siéger au plus neuf ans. Selon les modifications apportées aux Statuts en 2010, un administrateur peut prolonger d'un an son mandat maximal.

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. En gros, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion, et en gestion d'un transporteur aérien. De plus, les Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les organismes de sélection qui proposent des candidats pour siéger au Conseil aient les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2012.

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Gilles Lalonde (2) (3) Président du Conseil d'administration Président du Comité exécutif Président du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Patrick Kelly (1) (2) (3) Vice-président	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa 2007
	Michael Skrobica (1) (2) Secrétaire Président du Comité de vérification	Vice-président, Opérations financières de l'industrie, Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada 2004
	Craig Bater (4)	Associé, Augustine, Bater, Binks LLP	Ottawa Chamber of Commerce 2012
	Thom Bennett (1)	Président, Bennett Insurance Agency Limited	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	John Boyd (1)	Associé, Professionals for Independent Planning	Province de l'Ontario 2010
	Chris Carruthers (4)	Médecin retraité, Consultant en soins de santé	Hors cadre 2010

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Ron Clifton (3) (4) Président du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Président, Clifton Group International Limited	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa 2007
	Barbara Farber (2)	Présidente, Leikin Group Inc.	Ville d'Ottawa 2010 Hors cadre 2007
	Philippe Marion (1) (3)	Président, PGPM Comptabilité	Chambre de commerce de Gatineau 2012
	Brendan McGuinty (2) (3)	Président, . Strategies 360 Inc	Ville d'Ottawa 2011
	Jacques Sauvé (4)	Ingénieur consultant	Hors cadre 2012
	Susan St. Amand (4)	Présidente, Sirius Financial Services	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada) 2012
	J. Peter Vice (2) (4) Président sortant	Associé, Vice Hunter Labrosse LLP	Hors cadre 2003

- (1) Membre du Comité de vérification (3) Membre du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération
(2) Membre du Comité exécutif (4) Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

Rémunération des administrateurs en 2012

Honoraires annuels	Président	45 000 \$
	Vice-président	15 000 \$
	Présidents	20 000 \$
	Autres administrateurs	12 000 \$

Honoraires pour réunions	550 \$ par réunion
	200 \$ par conférence téléphonique

Présence aux réunions des comités et du Conseil d'administration

Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Craig Bater (remarque 1)	7 sur 7	3 sur 3
Thom Bennett (remarque 1)	7 sur 7	3 sur 3
John Boyd	9 sur 10	5 sur 5
Raymon Brunet (remarque 2)	4 sur 5	8 sur 8
Chris Carruthers	9 sur 10	4 sur 5
Ron Clifton	7 sur 10	7 sur 8
Barbara Farber	8 sur 10	4 sur 4
Pat Kelly	9 sur 10	8 sur 8
Gilles Lalonde	9 sur 10	21 sur 21
Philippe Marion (remarque 1)	6 sur 7	4 sur 4
Brendan McGuinty	10 sur 10	14 sur 14
Eric McSweeney (remarque 2)	4 sur 4	1 sur 2
Jacques Sauvé (remarque 1)	7 sur 7	3 sur 3
Michael Skrobica	10 sur 10	21 sur 21
Susan St. Amand (remarque 3)	4 sur 4	1 sur 1
J. Peter Vice	10 sur 10	22 sur 22
James Wright (remarque 2)	4 sur 4	6 sur 6

Remarque 1 : nouveau membre du Conseil depuis le 25 avril 2012

Remarque 2 : terme a terminé le 25 avril 2012

Remarque 3 : nouveau membre du Conseil en vigueur le 29 août 2012

Comités du Conseil d'administration

Voici une liste des comités du Conseil et le mandat de chacun d'eux :

Comité exécutif

- procéder à une évaluation et à un examen annuels du rendement du président;
- examiner le rapport annuel produit par le président
- recommander des administrateurs pour le Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération;
- recommander des candidatures à la présidence de comités;
- réviser l'engagement de l'Administration envers la responsabilité sociale de l'entreprise;
- surveiller la gestion du risque.

Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

- surveiller l'évolution des projets de construction d'envergure;
- surveiller le programme environnemental.

Comité de vérification

- revoir des questions portant sur la nomination des vérificateurs externes, y compris les honoraires, et de recommander aux membres la nomination des vérificateurs externes. Les vérificateurs externes rendent compte au Comité de vérification.
- revoir chaque année, avec les vérificateurs externes et la direction, des questions qui ont trait à la conduite de la vérification annuelle et toute recommandation formulée par les vérificateurs au sujet du contrôle interne;

- revoir chaque année les budgets d'exploitation et d'immobilisations proposés pour l'exercice afin de formuler une recommandation au Conseil d'administration pour qu'il les approuve;
- revoir les états financiers vérifiés annuels de l'Administration pour soumettre une recommandation au Conseil pour qu'il les approuve;
- revoir et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration;
- revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les besoins en financement et des modes de financement possibles pour soumettre une recommandation au Conseil d'administration.

Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération

- établir les procédures de mise en candidature, les ensembles de compétences nécessaires pour les candidats et la durée du mandat des candidats retenus;
- évaluer les candidats et rendre compte au Conseil;
- revoir les plans de relève et présenter des recommandations sur le perfectionnement et la planification de carrière pour l'éventuelle relève;
- recommander une échelle de rémunération au Conseil;
- examiner les résultats du sondage triennal sur la satisfaction des employés;
- procéder à un examen annuel de la régie du Conseil d'administration et de la rémunération de ses membres;
- surveiller l'application des règles sur les conflits d'intérêts aux administrateurs et aux candidats;
- évaluer le rendement du Conseil et de chacun de ses membres;
- évaluer la communication entre le Conseil et la direction;
- revoir le chapitre du rapport annuel qui porte sur la régie d'entreprise;
- étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise;
- présenter des recommandations au Conseil concernant l'embauche de conseillers externes par les membres individuels du Conseil et déterminer les circonstances dans lesquelles il convient ou non d'adopter cette approche.

Le Conseil d'administration peut créer de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil. Un comité spécial a été mis sur pied en 2012 pour assumer la responsabilité de recruter, sélectionner et embaucher un nouveau président et chef de la direction.

Responsabilité

L'Administration a pour principe de rendre compte à la collectivité et de pratiquer la transparence dans ses relations avec les milieux d'affaires et ses clients. Le mandat de l'Administration, tel qu'énoncé dans ses lettres patentes, établit une norme en fonction de laquelle on peut mesurer son rendement.

L'Administration a le mandat suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa que Transports Canada loue à bail à l'Administration, ainsi que de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont l'Administration devient responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais raisonnables d'utilisation de l'aéroport et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir la mise en valeur du parc immobilier de l'aéroport sous la responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- effectuer l'agrandissement des installations de transport et favoriser l'activité économique par des moyens qui soient compatibles avec les activités de transport aérien.

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

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

Il faut en outre procéder à un examen du rendement au moins une fois aux cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen du rendement a eu lieu la dernière fois au début de 2012.

Transparence

Achats et marchés

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 107 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) doivent être adjudgés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi on n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats suivants dépassaient 107 000 \$ et n'ont pas été adjudgés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2012 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
PCL Constructors Canada Inc.	137 893 \$ Gestion de construction – modification de la conduite d'évacuation de l'installation de dégivrage	Voir la remarque A et B ci-dessous
Complete Entry Systems and Services	145 585 \$ Réparation des portes coupe-feu	Voir la remarque A ci-dessous
	204 736 \$ Entretien des portes coulissantes	
Vaisala	129 150 \$ Fourniture et installation d'un nouveau système de détection de la foudre	Voir la remarque C ci-dessous
U-Pak Disposal (1989) Ltd.	225 000 \$ Enlèvement et élimination des déchets internationaux	Voir la remarque C ci-dessous

A – Expérience antérieure, connaissance des installations, capacités et ressources ou expérience de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.

B – L'urgence de la situation a empêché le recours au processus concurrentiel normal (situations d'urgence).

C – Un seul fournisseur qualifié est en mesure de satisfaire aux exigences du contrat une fois tous les facteurs pris en compte.

Grilles salariales des membres de la haute direction

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 220 000 \$ à 300 000 \$ en 2012, et celle de chacun des vice-présidents de 120 000 \$ à 200 000 \$.

Le président et les vice-présidents reçoivent des primes en fonction de la réalisation des objectifs et des buts approuvés par le Conseil au début de chaque année.

Frais et charges

L'Administration annonce 60 jours d'avance dans les médias locaux tout changement des frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau constant les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il a fallu les rajuster à quelques occasions. Pour rajuster les redevances et les frais aéronautiques, l'Administration procède ainsi, notamment :

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur du changement;
- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 60 jours de l'augmentation des frais.

L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition des FAA ou leur modification, comme elle l'a fait la dernière fois, lorsqu'elle a annoncé qu'elle les porterait à 20 \$ à compter du 1^{er} février 2011. Les FAA en vigueur doivent payer la construction et le remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le processus de rajustement des FAA est semblable au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.

Accès public aux documents



Conformément aux principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa rend disponibles, sur rendez-vous et sans frais, les documents suivants pour consultation pendant ses heures normales d'activités :

- le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- un sommaire du Plan d'entreprise et du Plan stratégique actuels de l'Administration;



Conseil d'administration

(Debout de gauche à droite) Brendan McGuinty, John Boyd, Patrick Kelly, Philippe Marion, J. Peter Vice, Ron Clifton, Thom Bennett, Jacques Sauvé, (assis de gauche à droite) Craig Bater, Susan St. Amand, Gilles Lalonde, Paul Benoit, Barbara Farber, Michael Skrobica

- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);
 - ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
 - des sommaires des cinq derniers plans d'entreprise de l'Administration;
 - l'Administration (ses lettres patentes) et ses statuts, y compris toute modification;
 - toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
 - un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.
- disponible aux deux comptoirs d'information de l'aéroport;
 - composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613 248-2125 ou le 613 248-2141;
 - composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613 248-2023;
 - appeler des services en particulier de l'Administration de l'aéroport ou leur écrire, à l'adresse suivante : Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa, (Ontario) Canada K1V 9B4;
 - télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613 248-2068
 -  twitter.com/FlyYOW et [@FlyYOW](https://twitter.com/FlyYOW); et
 -  facebook.com/FlyYOW.

Pour communiquer avec l'Administration

Le public dispose de nombreux moyens de communiquer avec l'Administration et de lui faire part de ses commentaires. Il peut :

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à www.ottawa-airport.ca;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle

L'Administration procède en outre à des sondages trimestriels sur la satisfaction des clients dans l'aérogare.

L'Administration a pour principe de répondre à l'ensemble des questions, commentaires et préoccupations le plus rapidement possible.

Revue financière de 2012

La présente revue financière porte sur les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012. Cette revue doit être lue conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes afférentes aux états financiers de l'Administration. Le document présente également des états financiers prospectifs, y compris des énoncés sur les affaires et le rendement financier anticipé 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 les prévisions figurant dans les projections.

Rendement global

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012, les bénéfices avant dépréciation s'élèvent à 27,6 millions \$, comparativement à 27,9 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011.

L'Administration a enregistré une dépréciation de 22,3 millions \$ en 2012, comparativement à 22,2 millions \$ en 2011, ce qui reflète la dépréciation de l'aérogare et de ses installations connexes par rapport à leur vie économique estimée. Après la prise en compte de la dépréciation, l'Administration a réalisé en 2012 un bénéfice net de 5,3 millions \$ alors qu'en 2011, ce bénéfice a été de 5,7 millions \$.

Les résultats nets d'exploitation pour les trois exercices terminés respectivement le 31 décembre 2010, 2011 et 2012 se résument comme suit :

(en millions)	2012	2011	2010
Revenus	105,8 \$	103,1 \$	89,7 \$
Dépenses avant amortissement	78,2	75,2	72,2
Bénéfices avant amortissement	27,6	27,9	17,5
Amortissement	22,3	22,2	21,5
Bénéfice net	5,3 \$	5,7 \$	(4,0) \$
Total de l'actif	417,3 \$	414,0 \$	407,7 \$
Total de la dette à long terme	342,7 \$	344,8 \$	347,1 \$

Résultats d'exploitation

Activités d'exploitation

Au cours de 2012, l'Aéroport d'Ottawa a vu le nombre de ses voyageurs s'accroître de 1,3 % par rapport à 2011. En tout, 4 685 956 passagers sont passés par l'aéroport en 2012, comparativement à 4 624 626 passagers en 2011.

Une partie de cette augmentation provient de la hausse du nombre de voyageurs en transit à Ottawa. L'accroissement des destinations transfrontalières a dépassé les prévisions, et les vols domestiques se sont également accrus considérablement, au point de dépasser les niveaux atteints avant la récession, comme le démontre le tableau ci-après :

	2012	2011	2010	% de l'écart – 2012 c.	
				2011	2010
Domestique	3 454 387	3 429 310	3 303 170	0,7 %	4,6 %
Transfrontalier	775 040	750 486	725 781	3,3 %	6,8 %
International	456 529	444 830	444 943	2,6 %	2,6 %
Total	4 685 956	4 624 626	4 473 894	1,3 %	4,7 %

Le nombre de voyageurs entre Ottawa et les autres villes canadiennes a été légèrement plus élevé en 2012 qu'en 2011. La croissance enregistrée durant le premier semestre de l'exercice s'est renversée durant le second semestre en raison notamment du ralentissement économique rapporté au Canada, et plus particulièrement en raison des conditions locales à Ottawa, où le spectre des réductions d'effectif dans la fonction publique et d'autres compressions dans les dépenses gouvernementales a pesé sur les intentions de voyage. Le volume de voyageurs entre Ottawa et les autres destinations domestiques a diminué respectivement de 1,4 % et de 4,9 % au troisième et au quatrième trimestre de 2012 par rapport aux troisième et quatrième trimestres de 2011. Durant le premier semestre de l'exercice, la stratégie de prix mise de l'avant par Porter a stimulé la demande, en particulier en période creuse, poussant les autres lignes aériennes à rivaliser pour égaler ces tarifs. Le service à destination de l'aéroport Billy Bishop de Toronto est demeuré une option très populaire pour se rendre à Toronto entre autres auprès de la classe des voyageurs d'affaires, mais aussi auprès des voyageurs d'agrément qui se sont prévalus des prix promotionnels en période creuse. Cette stimulation de la demande s'est atténuée à mesure que les appréhensions économiques ont pris le dessus et ont amené les voyageurs à suspendre leurs projets de voyage durant le second semestre de l'année.

Le nombre de voyageurs transfrontaliers a augmenté de 3,3 % en regard de 2011, une hausse plus élevée que prévu en raison de la conjoncture économique rapportée aux États-Unis. Les vacanciers canadiens ont continué à se

prévaloir du taux de change avantageux entre le dollar canadien et le dollar américain et de forfaits vacances plus attrayants aux États-Unis comme ils l'avaient fait en 2011. La hausse des voyages d'agrément aux États-Unis sous l'effet de la force du dollar canadien a contribué, estime-t-on, à réduire la baisse du trafic transfrontalier qui se serait autrement produit en raison de la faible conjoncture économique aux États-Unis.

Malgré l'augmentation du nombre de voyageurs qui ont choisi de se rendre aux États-Unis plutôt qu'ailleurs dans le monde, le nombre de voyageurs internationaux a enregistré une hausse de 2,6 % par rapport à 2011, bien que cette croissance soit entièrement survenue au cours du premier semestre. Cette croissance est le résultat de la hausse exceptionnellement forte enregistrée durant le premier trimestre de 2012, soit 11,8 %, hausse qui s'est enchaînée par une baisse dans le nombre de voyageurs internationaux sous les niveaux enregistrés en 2011, durant les trois trimestres consécutifs suivants en raison d'un relâchement de la demande des voyages d'agrément et du report des projets de voyage.

Pour leur part, WestJet et Air Canada ont vu leur nombre de passagers fréquentant l'Aéroport d'Ottawa pour ainsi dire inchangé en 2012; le nombre total de passagers transportés par Air Canada d'Ottawa à bord de ses vols domestiques a légèrement diminué par rapport à 2011. Porter continue à enregistrer une augmentation de ses voyageurs domestiques fréquentant l'Aéroport d'Ottawa et de sa forte croissance à deux chiffres réalisée chaque année depuis le lancement de ses activités à la fin de 2006. La liaison de Porter vers l'aéroport Billy Bishop, au centre-ville de Toronto, demeure une option exceptionnellement prisée par les voyageurs d'affaires.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers de chaque trimestre de 2012 par rapport aux mêmes trimestres en 2011 :

	Domestique	Transfrontalier	International
Trim. 1	Hausse de 7,4 %	Hausse de 5,6 %	Hausse de 11,8 %
Trim. 2	Hausse de 3,0 %	Hausse de 1,7 %	Baisse de 6,4 %
Trim. 3	Baisse de 1,4 %	Hausse de 4,8 %	Baisse de 3,7 %
Trim. 4	Baisse de 4,9 %	Hausse de 0,7 %	Baisse de 2,8 %

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

	2012	2011	Variation en %
Trim. 1	1 249 065	1 158 941	7,8 %
Trim. 2	1 160 908	1 137 316	2,1 %
Trim. 3	1 156 801	1 164 707	(0,7 %)
Trim. 4	1 119 182	1 163 662	(3,8 %)
Total	4 685 956	4 624 626	1,3 %

La taille (poids) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non)

sont les facteurs les plus importants pour déterminer les redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. En 2012, le nombre de sièges à l'atterrissage a diminué de 1,7 % par rapport à 2011. Les légères hausses enregistrées dans le nombre de sièges à l'atterrissage des vols à destinations transfrontalières et internationales ont été annulées par la diminution de la capacité pour ce qui est des destinations domestiques. Durant le second trimestre de 2012, Porter a réduit sa desserte surcapacitaire de l'aéroport Billy Bishop de Toronto en réduisant la fréquence de ses vols et Air Canada a réduit sa capacité sur les routes vers Toronto en utilisant des aéronefs de plus petite taille sur les routes existantes. Porter a vu le nombre de ses passagers pour Ottawa s'accroître considérablement chaque année depuis le démarrage de ses activités à la fin de 2006, mais a décidé en 2012 d'ajuster légèrement la fréquence de ses vols entre Toronto et Ottawa dans le but d'assurer un service vers d'autres destinations tout en maintenant un service pratique à l'intention des voyageurs d'affaires.

Revenus

Le revenu total a augmenté de 2,7 % en 2012, pour atteindre 105,8 millions \$, comparativement à 103,1 millions \$ en 2011.

Revenu par catégorie (en milliers de \$)	2012	2011	Écart	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	39 379 \$	37 732 \$	1 647 \$	4 %
Droits d'aérogare et redevances des passerelles	23 978	23 706	272	1 %
Droits d'atterrissage	11 542	11 437	105	1 %
Concessions	10 052	10 017	35	0 %
Stationnement	12 519	11 865	654	6 %
Location de terrains et locaux	5 732	5 623	109	2 %
Autres revenus	2 643	2 678	(35)	(1 %)
	105 845 \$	103 058 \$	2 787 \$	3 %

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) de 39,4 millions \$ en 2012 représentent une hausse de 4,5 % par rapport aux frais de 2011, qui s'établissaient à 37,7 millions \$ en 2011. Cette hausse est redevable à l'augmentation des FAA de 15 \$ à 20 \$ par passager embarqué qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2011, à la légère augmentation du nombre de passagers au cours de l'année, et à une variation minime du pourcentage des passagers en partance d'Ottawa (par opposition à ceux qui transitent par Ottawa). Les voyageurs qui transitent par Ottawa sont exemptés des FAA exigés par l'Administration. En 2012, approximativement 90 % des passagers en partance provenaient d'Ottawa (par rapport à ceux qui ont transité par Ottawa). En vertu d'une entente

conclue avec les compagnies aériennes, ces dernières facturent les FAA dans le prix des billets, et les versent à l'Administration en fonction d'un calcul estimatif, déduction faite des frais de recouvrement de 6 % des transporteurs, le premier du mois suivant le mois de l'embarquement. Le règlement définitif, qui est fondé sur le nombre réel de passagers, a lieu à la fin du mois suivant le mois de l'embarquement.

Les revenus aéronautiques totaux, qui comprennent les droits d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs, se sont chiffrés à 35,5 millions \$ en 2012, soit une hausse de 1,1 % en regard des revenus de 35,1 millions \$ enregistrés en 2011. Cette hausse découle de l'augmentation de 3,1 % des droits d'atterrissage et des droits d'aérogare (le 1^{er} février 2012) qui a été annulée par l'incidence de la baisse du nombre de sièges offerts par les compagnies aériennes durant l'année ainsi que par des différences mineures dans la taille des aéronefs qui desservent Ottawa. Étant donné que la croissance du trafic aérien n'a pas augmenté au même rythme que l'inflation depuis la cession de l'aéroport à l'Administration, l'Administration a décidé d'augmenter encore ses tarifs aéronautiques de 3,0 % à compter du 1^{er} février 2013. Malgré ces augmentations, les redevances aéronautiques exigées à Ottawa demeurent parmi les moins élevées au Canada.

Les revenus provenant des concessions ont à peine augmenté par rapport à ceux de 2011, qui étaient de 10 millions \$. Les ajustements mineurs apportés aux garanties minimales annuelles prévues dans les accords de concession ont été contrebalancés par leurs revenus inférieurs et les loyers payés à l'Administration, lesquels sont basés sur un pourcentage de ces revenus.

Les revenus des parcs de stationnement sont passés à 12,5 millions \$, soit une hausse de 5,5 % par rapport aux revenus de 11,9 millions \$ de 2011 qui reflète le nombre de voyageurs, la composition changeante des passagers et l'offre d'options de stationnement. De plus, l'Administration a augmenté le 1^{er} février 2012 le taux maximal quotidien pour les séjours journaliers dans le stationnement étagé, ce qui a eu une incidence positive sur les revenus de stationnement durant l'année. Les frais de stationnement payés par les personnes qui viennent rencontrer et ramasser des voyageurs à l'aéroport et qui stationnent pour une courte période de temps n'ont pas été affectés par cette hausse. Les revenus de stationnement semblent surtout fluctuer en fonction de la composition des passagers; les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant des périodes de temps plus courtes pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers transfrontaliers et les passagers internationaux, stationnent à l'aéroport pendant de plus longues périodes de temps.

Les revenus provenant de la location de terrains et de locaux ont augmenté principalement en raison des rajustements liés à l'inflation apportés aux taux de location des terrains et locaux.

Dépenses

Les dépenses avant amortissement sont passées à 78,2 millions \$ en 2012, alors qu'elles étaient de 75,2 millions \$ en 2011. L'amortissement s'est élevé à 22,3 millions \$ en 2012, comparativement à 22,2 millions \$ en 2011. La hausse de l'amortissement tient compte de la dépréciation sur les investissements permanents faits au cours de 2012 dans les biens, les installations et l'équipement.

Dépenses par catégorie (en milliers de \$)	2012	2011	Écart	%
Intérêts	19 677 \$	18 789 \$	888 \$	5 %
Loyer foncier	7 592	7 341	251	3 %
Matériaux fournitures et services	27 376	26 327	1 049	4 %
Salaires et avantages sociaux	18 605	17 922	683	4 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 982	4 788	194	4 %
	78 232 \$	75 167 \$	3 065 \$	4 %

Les intérêts débiteurs comptabilisés dans l'état des résultats d'exploitation résultent des emprunts réalisés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'immobilisations. En 2011, des intérêts de 940 000 \$ ont été capitalisés dans le cadre du projet d'agrandissement du stationnement étagé ce qui a abaissé les intérêts consignés à titre de charge dans l'état des résultats de 2011. Conformément aux Normes internationales en matière d'information financière (IFRS), l'Administration capitalise les intérêts sur ses emprunts durant la construction de certains projets d'envergure jusqu'à ce que l'ouvrage devienne opérationnel. Les actifs admissibles à la capitalisation des coûts d'emprunt sont ceux qui exigent une longue période de préparation avant leur utilisation prévue. Le projet d'agrandissement du stationnement étagé a été parachevé en 2011 et il n'y avait aucun projet de construction majeur admissible en cours en 2012, c'est pourquoi aucun intérêt débiteur n'a été capitalisé en 2012.

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a augmenté de 3,4 % et s'est chiffré à 7,6 millions \$ en 2012 en raison d'une hausse des revenus de l'Administration. L'Administration exploite l'aéroport en vertu des dispositions d'un bail foncier signé avec le gouvernement

du Canada, qui établit le calcul du loyer foncier annuel. Le montant indiqué comme dépenses de loyer foncier est estimé à partir de cette formule. Le loyer foncier est calculé comme des redevances basées sur un pourcentage du revenu annuel brut majoré suivant un barème cumulatif. Le loyer foncier est calculé selon un pourcentage du revenu annuel brut, tel que stipulé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur les premiers 5 millions \$ de revenu annuel. Le loyer foncier payable est majoré sur une base cumulative à mesure que le revenu augmente et est plafonné au taux de 12 % du revenu annuel excédant 250 millions \$ comme suit :

Revenu brut	Loyer payable	Loyer foncier cumulatif maximal
Sur les 1 ^{ers} 5 millions \$ de revenu	0 %	0 \$
Sur les 5 millions \$ suivants	1 %	50 000 \$
Sur les 15 millions \$ suivants	5 %	800 000 \$
Sur les 75 millions \$ suivants	8 %	6 800 000 \$
Sur les 150 millions \$ suivants	10 %	21 800 000 \$
Sur le revenu excédant 250 millions \$	12 %	

Selon les prévisions de l'Administration, les paiements estimatifs de loyer foncier qui seront dus en vertu du bail foncier pour les cinq prochains exercices seront de l'ordre suivant :

2013	8,0 millions \$
2014	8,3 millions \$
2015	8,6 millions \$
2016	9,0 millions \$
2017	9,3 millions \$

Le coût du matériel, des fournitures et des services est passé de 26,3 millions \$ en 2011 à 27,4 millions \$ en 2012, soit une augmentation de 4,0 %. Cette hausse est principalement attribuable aux coûts supplémentaires reliés à l'achat de matériel et à la location d'équipement requis pour le terrain d'aviation en raison de pluies verglaçantes et de tempêtes de neige en janvier et décembre 2012, qui ont été plus fréquentes qu'en 2011. Le coût du matériel, des fournitures et des services a également augmenté en raison de la hausse des taux des services sous-traités, notamment les services de police et de sécurité, les services d'entretien en bâtiment, les services de nettoyage, et les autres services confiés en sous-traitance, mais aussi aux coûts plus élevés du combustible et des services publics. De plus, l'Administration augmente annuellement les sommes consacrées aux réparations et à l'entretien à mesure que ses installations prennent de l'âge.

Les salaires et avantages sociaux sont passés de 17,9 millions en 2011, à 18,6 millions \$ en 2012, soit une hausse de 3,8 %. Durant le premier trimestre de 2011, l'Administration a réduit la provision de courus (à payer) relatifs aux changements estimés à la convention collective de son personnel d'intervention d'urgence, convention échu depuis le 30 juin 2007. La nouvelle convention collective entre l'Administration et son personnel d'intervention d'urgence a été réglée par arbitrage exécutoire au début du mois d'avril 2011. En raison de l'ajustement à la baisse apporté en 2011 à la provision, le coût des salaires et des avantages sociaux en 2012 sont demeurés les mêmes qu'en 2011. Les hausses résultant de l'augmentation des taux des services sous-traités et des coûts en personnel supplémentaire, ont été compensées par le coût moins élevé des avantages sociaux des employés.

La convention collective avec le personnel d'intervention d'urgence a été renouvelée jusqu'au 30 juin 2011, pour la faire coïncider avec la fin de la convention collective entre l'Administration et ses autres employés syndiqués. L'Administration a terminé le processus de négociation collective avec son personnel d'intervention d'urgence et se dirige vers l'arbitrage exécutoire. La convention collective avec les autres employés syndiqués de l'Administration a été réglée en 2011.

L'Administration a augmenté de 4,1 % ses versements tenant lieu de taxes municipales afin de se conformer à la législation provinciale, qui prescrit la façon de calculer ces paiements. En vertu de cette législation, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5 % du montant des paiements de l'exercice précédent. La somme de 5,0 millions \$ versée pour 2012 tient compte de ce calcul. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes municipales pour 2013 augmenteront de 1,3 % par rapport à ceux de 2012 compte tenu de la hausse enregistrée en 2012 dans le nombre de passagers.

Sommaire des résultats trimestriels

Les résultats trimestriels de l'Administration tiennent compte des activités liées au nombre des passagers, des mouvements d'aéronefs, des décisions associées aux projets d'entretien et d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques et économiques, et ne varient pas nécessairement de façon régulière à long terme, selon la saison. Pour ces raisons, les résultats trimestriels ne peuvent être garants des tendances futures.

Le tableau ci-après présente certaines informations financières non vérifiées concernant les huit derniers trimestres complets :

(en millions)	2011				2012			
	Mars	Juin	Sept.	Déc.	Mars	Juin	Sept.	Déc.
Revenu	25,9 \$	25,3 \$	25,7 \$	26,2 \$	28,7 \$	26,0 \$	25,7 \$	25,4 \$
Dépenses	18,5	17,9	18,3	20,5	20,8	19,0	18,8	19,6
Bénéfices avant amortissement	7,4	7,4	7,4	5,7	7,9	7,0	6,9	5,8
Amortissement	5,5	5,5	5,8	5,4	5,4	5,5	5,6	5,8
Bénéfice net	1,9 \$	1,9 \$	1,6 \$	0,3 \$	2,5 \$	1,5 \$	1,3 \$	0,0 \$

Dépenses en immobilisations

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices sont conservés et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris dans les immeubles, les installations et l'équipement, afin de satisfaire aux exigences opérationnelles continues.

Au cours de 2012, l'Administration a déboursé 24,6 millions \$ au titre de son programme de dépenses en immobilisations, y compris en retenues de garantie et d'autres paiements connexes à l'agrandissement du stationnement étagé dont les travaux ont été parachevés à la fin de 2011. Durant la saison estivale 2012, l'Administration a procédé au resurfaçage et au remplacement du câblage électrique de la piste 07/25, qui est aussi celle la plus utilisée, au coût de 14 millions \$. De plus, en 2012, l'Administration a entrepris un projet de mise à niveau et d'agrandissement de son système de manutention des bagages dans le but de se conformer à la nouvelle réglementation sur le contrôle des bagages. Le coût total de ce projet et des travaux connexes, qui devraient être parachevés au début de 2014, devrait se chiffrer aux alentours de 30 millions \$.

Obligations contractuelles

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices sont conservés et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris dans les immeubles, les installations et l'équipement, afin de satisfaire aux exigences opérationnelles continues.

(en milliers de \$)	Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre						Par la suite
	Total	2013	2014	2015	2016	2017	
Dette à long terme (Remarque 1)	342,696 \$	2,409 \$	2,747 \$	3,111 \$	3,212 \$	3,695 \$	327,462 \$
Engagements liés à l'exploitation	23,102	9,475	6,441	6,214	916	56	
Engagements liés aux immobilisations	28,243	28,243					
Total des obligations contractuelles	394,041 \$	40,127 \$	9,188 \$	9,325 \$	4,188 \$	3,751 \$	327,462 \$

Remarque 1 – De plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme sont présentés à la note 7 afférente aux présents états financiers.

Liquidités et ressources en capital

En tant que société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins opérationnels, y compris le service de sa dette, au moyen de revenus d'exploitation et des FAA. L'Administration gère ses opérations de façon à s'assurer que les revenus provenant des FAA ne sont pas utilisés pour financer les frais d'exploitation courants ou les immobilisations de maintien. Les revenus des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres dépenses liées aux grands projets de construction de l'infrastructure mis en œuvre par l'Administration, notamment le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). L'Administration finance les grandes dépenses d'infrastructure à l'aide de prêts contractés sur les marchés des capitaux d'emprunt et le crédit bancaire.

L'Administration dispose auprès de deux banques canadiennes de marges de crédit renouvelables de 364 jours pour un montant total de 118 millions \$. Les marges actuelles ont été prolongées pour une autre période de 364 jours, qui prendra fin en le 18 octobre 2013. Ces marges comprennent un crédit d'exploitation de 20 millions \$ pour les besoins financiers courants et un montant additionnel de 98 millions \$ pour financer les affaires générales de la société, lui assurer une source de liquidités et pour payer les principales dépenses d'investissement à court terme, c'est-à-dire celles qui doivent être réglées avant que le financement à long terme en provenance des marchés des capitaux ne soit disponible.

En 2002, pendant la phase I du PEA, l'Administration a élaboré un plan de financement connu sous le nom de plate-forme des marchés financiers et une convention de fiducie cadre (CFC) qui stipule les engagements de l'Administration pour l'ensemble des prêts contractés par l'Administration, y compris les facilités bancaires et les obligations-recettes. En vertu de la CFC, l'Administration est tenue de maintenir, avec

le fiduciaire, un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant à six mois de versements au titre du service de la dette. Au 31 décembre 2012, le solde du fonds de réserve au titre du service de la dette était légèrement supérieur à 10,7 millions \$, un montant qui excède le solde exigé aux termes de la CFC.

Cette convention oblige également l'Administration à conserver un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien équivalant à au moins 25 % de ses charges d'exploitation et d'entretien annuelles de l'exercice précédent. Ce fonds peut comprendre des liquidités et des placements détenus par l'Administration, ou un crédit bancaire consenti et non utilisé. Au 31 décembre 2012, un montant de 10,6 millions \$ sous forme de crédit a été affecté exclusivement par l'Administration au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien. À la même date, l'Administration se conformait pleinement aux conditions de sa dette, y compris aux dispositions de la CFC liées aux fonds de réserve, aux flux de trésorerie et aux clauses restrictives concernant les taux.

L'Administration a utilisé ses facilités de crédit bancaire pour financer le coût des travaux d'agrandissement du stationnement étagé et prévoit utiliser ces facilités sur une base continue afin de financer ses programmes d'immobilisations. Au terme de l'exercice 2012, les emprunts bancaires de l'Administration résultant d'investissements dans ses programmes d'immobilisations s'élevaient à 9,4 millions \$. Compte tenu de ses plans actuels, les besoins futurs de l'Administration au chapitre des emprunts bancaires ne devraient pas excéder 30 millions \$ en 2013. De temps en temps, l'Administration investit une partie des liquidités excédentaires dans des placements à court terme admissibles, une pratique autorisée par la CFC, et conserve des liquidités en vue de financer ses investissements dans ses programmes d'immobilisations.

Au 31 décembre 2012, les comptes créditeurs de l'Administration avaient diminué de 1,9 millions \$ en regard de 2011 et se chiffraient à 14,0 millions \$. Cette

baisse est principalement attribuable à la diminution des comptes fournisseurs, des retenues de garantie, et des charges à payer liés à l'agrandissement du stationnement étagé.

En 2012, les agences de cotation de crédit Moody's, Standard & Poors et DBRS ont reconnu de nouveau la stabilité financière de l'Administration en ce qui a trait à ses obligations-recettes assujetties à la CFC, en leur accordant respectivement la cote de solvabilité de Aa3, A+ et A (élevée).

Risques et incertitudes

Niveaux d'activité aérienne

L'Administration continuera d'assumer certains risques indépendants de sa volonté qui sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport dépendent en grande partie du nombre de passagers. Ce nombre est fonction de la demande en transport aérien. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions des facteurs externes notamment la situation économique, les épidémies, les troubles géopolitiques (le 11 septembre 2001), la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets et l'incertitude financière entourant l'industrie du transport aérien.

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable présentement au Canada, l'incertitude financière qui prévaut dans cette industrie expose l'Administration à un risque permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 90 % des passagers qui fréquentent l'Aéroport international d'Ottawa sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications aux itinéraires et aux horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers d'agrément, représentent un pourcentage élevé de l'achalandage de l'aéroport.

Assurance responsabilité aérienne

L'accès à une assurance adéquate est assujetti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de réclamation et de rendement de l'Administration. Celle-ci fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal et Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance. Au cours des années antérieures, il y a eu des changements importants dans le marché des assurances visant l'aviation qui découlent en grande

partie des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité l'accès à certains produits d'assurance et ont entraîné une hausse des coûts. Le gouvernement du Canada a alors décidé de fournir une indemnité provisoire aux tiers à titre d'assurance aviation pour risques de guerre aux exploitants de services aéronautiques essentiels au Canada, y compris aux exploitants d'aéroports. Le montant de cette indemnisation dépasse la limite de protection de 50 millions \$ US qu'offre le marché aux exploitants d'aéroports. Le gouvernement du Canada a décidé à l'origine de fournir cette couverture en réponse à une décision des assureurs internationaux de résilier les couvertures d'assurance responsabilité envers les tiers à l'égard des risques découlant d'une guerre qui étaient disponible avant le 11 septembre 2001. Le gouvernement du Canada n'a pas indiqué qu'il cesserait de fournir cette indemnité.

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

31 décembre 2012

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

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

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

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

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



Paul Benoit
Président et
chef de la direction



John G. Weerdenburg, CPA, CA
Vice-président et
chef des finances

Rapport de l'auditeur indépendant

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012 et l'état des résultats 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 contenant un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

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

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2012, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière.

Autre point

Les états financiers de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 ont été audités par d'autres auditeurs qui ont émis une opinion non modifiée à l'égard de ces états financiers en date du 22 février 2012.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Ottawa (Ontario)
Le 4 mars 2013


Bilans

au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars canadiens)

	<u>Note</u>	<u>31 déc. 2012</u>	<u>31 déc. 2011</u>
ACTIF			
ACTIF COURANT			
Créances clients et autres débiteurs		7 813 \$	7 283 \$
Fournitures renouvelables		1 733	1 560
Charges payées d'avance et avances		881	870
		<u>10 427</u>	<u>9 713</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	7(a)	10 747	10 629
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3	390 956	388 860
AUTRES ACTIFS	4	5 219	4 825
		<u>417 349 \$</u>	<u>414 027 \$</u>
PASSIF			
PASSIF COURANT			
Dettes bancaires	5	9 385 \$	6 675 \$
Dettes d'exploitation et charges à payer		14 026	15 930
Partie courante de la dette à long terme	7	2 409	2 097
		<u>25 820</u>	<u>24 702</u>
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	9	18 754	18 292
DETTE À LONG TERME	7	337 465	339 634
		<u>382 039</u>	<u>382 628</u>
Engagements et éventualités	11		
CAPITAUX PROPRES			
Résultats non distribués	8	47 058	41 752
Cumul des autres éléments du résultat global		(11 748)	(10 353)
		<u>417 349 \$</u>	<u>414 027 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL

 , administrateur

 , administrateur

(Se reporter aux notes annexes)

États du résultat et du résultat global

Exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	<u>Note</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
REVENUS			
Frais d'amélioration aéroportuaire	8	39 379 \$	37 732 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement		23 978	23 706
Redevances d'atterrissage		11 542	11 437
Concessions		10 052	10 017
Stationnement		12 519	11 865
Locations de terrains et de locaux		5 732	5 623
Autres produits		2 643	2 678
		105 845	103 058
DÉPENSES			
Intérêts	7(c)	19 677	18 789
Loyer foncier	11	7 592	7 341
Matériaux, fournitures et services		27 376	26 327
Salaires et avantages sociaux		18 605	17 922
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers		4 982	4 788
		78 232	75 167
RÉSULTAT AVANT LA DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		27 613	27 891
DOTATION AUX AMORTISSEMENTS		22 307	22 208
RÉSULTAT NET		5 306	5 683
Autres éléments du résultat global			
Réévaluation des régimes à prestations définies (perte)		(1 395)	(7 942)
TOTAL DU RÉSULTAT GLOBAL		3 911 \$	(2 259) \$

(Se reporter aux notes annexes)

États des variations des capitaux propres

Exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	41 752 \$	36 069 \$
Résultat net de l'exercice	5 306	5 683
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	47 058	41 752
Cumul des autres éléments du résultat global		
Réajustement des régimes à prestations définies		
Solde à l'ouverture de l'exercice	(10 353)	(2 411)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	(1 395)	(7 942)
Solde à la clôture de l'exercice	(11 748)	(10 353)
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	<u>35 310 \$</u>	<u>31 399 \$</u>

(Se reporter aux notes annexes)

Tableaux des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	<u>Note</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Flux de trésorerie			
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Résultat net		5 306 \$	5 683 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :			
Dotation aux amortissements		22 307	22 208
Amortissement des frais de financement différés		240	229
Augmentation des autres actifs		(394)	(395)
Diminution du passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi		(933)	(836)
Charges d'intérêts		19 677	18 789
Intérêts payés		(19 548)	(19 630)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement opérationnels	12	(2 501)	21
Autres		-	259
Total des activités opérationnelles		<u>24 154</u>	<u>26 328</u>
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette	7(a)	(118)	(119)
Versements sur la dette à long terme		(2 097)	(2 339)
Total des activités de financement		<u>(2 215)</u>	<u>(2 458)</u>
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisition d'immobilisations corporelles		(24 403)	(27 079)
Augmentation des autres actifs		-	(1 500)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liée aux activités d'investissement		(246)	(2 446)
Total des activités d'investissement		<u>(24 649)</u>	<u>(31 025)</u>
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(2 710)	(7 155)
Trésorerie et équivalents de trésorerie (dette bancaire) à l'ouverture de l'exercice		<u>(6 675)</u>	480
Dette bancaire à la clôture de l'exercice		<u>(9 385) \$</u>	<u>(6 675) \$</u>

(Se reporter aux notes annexes)

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2012

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*. 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, le fonctionnement et l'expansion de l'Aéroport international d'Ottawa, dont les installations sont louées à l'Administration par le gouvernement du Canada (Transports Canada – voir la note 11), 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 est compatible avec les activités liées au transport aérien.

Le 31 janvier 1997, l'Administration a conclu un bail foncier de 60 ans avec le gouvernement du Canada et a assumé la responsabilité de la gestion, du fonctionnement et de l'expansion de l'Aéroport international d'Ottawa.

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

2. Base d'établissement et principales méthodes comptables

Les présents états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration en vue de leur publication le 4 mars 2013.

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

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Fournitures renouvelables

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'aide gouvernementale, s'il y a lieu, et elles ne comprennent que les dépenses engagées par l'Administration. Ces actifs seront rendus au gouvernement du Canada lorsque le bail foncier viendra à échéance ou sera résilié. Les immobilisations corporelles n'incluent pas le coût des installations qui sont louées auprès du gouvernement du Canada. Le coût inclut toutefois les coûts d'emprunt marginaux engagés durant la période de construction des immobilisations corporelles.

L'Administration ventile le montant initialement comptabilisé pour une immobilisation corporelle entre ses parties significatives et amortit séparément chacune de ces parties lorsque le coût de la partie par rapport au coût total de l'immobilisation corporelle est significatif 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, éléments de construction et installations auxiliaires	3 à 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 à 50 ans
Amélioration des terrains	10 à 25 ans
Mobilier et équipement	3 à 25 ans
Équipement et systèmes informatiques	2 à 25 ans
Véhicules	3 à 20 ans

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

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

Coûts d'emprunt

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

Dépréciation d'actifs non financiers

Les immobilisations corporelles et autres actifs sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'unité génératrice de trésorerie lorsque des événements ou des changements de circonstance 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. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur de l'unité génératrice de trésorerie diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité (soit le total des entrées de trésorerie non actualisées attendues de son utilisation et de sa sortie éventuelle). Le montant de la perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa valeur recouvrable. Une reprise d'une perte de valeur est comptabilisée en cas d'augmentation ultérieure de la valeur recouvrable. Dans pareil cas, la valeur comptable de l'actif est augmentée à hauteur de la nouvelle valeur recouvrable établie, et la reprise de la perte de valeur est comptabilisée en résultat net. La valeur recouvrable ne peut être supérieure à la valeur comptable diminuée de la dotation aux amortissements qui aurait été établie initialement si l'actif n'avait subi aucune dépréciation.

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

Frais de financement différés

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

Contrats de location

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

L'Administration à titre de preneur à bail – Exception faite du bail foncier, l'Administration ne conclut généralement des

contrats de location simple que pour de petits articles, comme des photocopieuses et des imprimantes. Comme ces contrats de location sont classés à titre de contrats de location simple, les paiements sont amortis selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

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

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

Comptabilisation des produits

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

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

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

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

d'embarquement des passagers. Le règlement définitif fondé sur le nombre réel de passagers a lieu à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers.

Régime de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi

L'Administration comptabilise ses obligations au titre du régime de retraite et des 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 voie actuarielle 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 licenciement et de départ à la retraite et l'évolution prévue des coûts médicaux. Afin de calculer le coût financier net des obligations au titre des prestations de retraite, déduction faite des actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

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

En 2011, le « International Accounting Standards Board » a publié de nouvelles exigences dans le cadre d'IAS 19, Avantages du personnel, en vertu desquelles 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 des obligations découlant du régime de retraite, déduction faite des actifs du régime, calculés au moyen du taux d'intérêt du marché s'appliquant à des titres de créance de sociétés assortis d'une notation élevée, comme il a été déterminé pour la date de clôture de l'exercice précédent. L'Administration a adopté par anticipation cette nouvelle norme en date du 1^{er} janvier 2010, de manière rétrospective. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement au compte de résultat. La charge de retraite est incluse dans les salaires et avantages sociaux à l'état du résultat et du résultat global.

Les profits et pertes actuariels (c.-à-d. les profits ou les pertes actuariels qui correspondent aux écarts entre les résultats réels et les résultats prévus établis au moyen d'hypothèses formulées au début de chaque exercice pour déterminer le coût et les passifs de ces régimes) sont comptabilisés en totalité comme une réévaluation des régimes à prestations définies dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inscrits à l'état du résultat

et du résultat global, sans transfert subséquent à l'état du résultat et du résultat global au cours de périodes ultérieures.

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

Avantages de personnel autres que les avantages postérieurs à la retraite

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

Contrats déficitaires

Les obligations actuelles découlant de contrats déficitaires sont constatées et évaluées comme des provisions. Un contrat déficitaire est un contrat pour lequel les coûts qui devront inévitablement être engagés pour remplir les obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat.

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

Incertitude relative aux estimations et jugements critiques

L'établissement d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges au cours de l'exercice. 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 considérablement des estimations. Les ajustements, s'il en est, seront reflétés dans le compte de résultat de la période de règlement ou de la période touchée par la révision et les périodes futures, si la révision a des répercussions à la fois sur la période courante et les périodes futures.

Les jugements critiques et les principales estimations et hypothèses portent notamment sur les durées d'utilité des immobilisations corporelles, les ajustements découlant de réévaluations, y compris les corrections pour créances

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

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

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

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

Instruments financiers

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

- Niveau 1 – évaluation fondée sur les prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques;
- Niveau 2 – techniques d'évaluation reposant sur des données significatives de marché observables;
- Niveau 3 – techniques d'évaluation reposant sur des données significatives de marché non observables.

Les actifs financiers de l'Administration comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, les avances (incluses avec les charges payées d'avance) et le fonds de réserve pour le service de la dette. La trésorerie et les équivalents de trésorerie, de même que le fonds de réserve pour le service de la dette, sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net et sont comptabilisés à leur juste valeur, les profits et les pertes réalisés et latents étant comptabilisés en résultat dans la période au cours de laquelle ils se produisent. Les justes valeurs reflètent les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques (niveau 1). Vu la courte période de recouvrement, les créances clients et autres débiteurs ainsi que les avances sont classés comme des prêts et créances et sont comptabilisés au coût amorti, lequel avoisine la juste valeur.

Les passifs financiers de l'Administration comprennent la dette bancaire, les dettes d'exploitation et charges à payer ainsi que la dette à long terme. La dette bancaire est classée comme un passif à la juste valeur par le biais du résultat net. Tous les autres passifs financiers sont classés à titre d'autres passifs et sont comptabilisés au coût amorti, les profits et les pertes étant comptabilisés en résultat dans la période au cours de laquelle ils se produisent.

Résultat global

Le résultat global correspond au résultat net, auquel on additionne ou on soustrait les autres éléments du

résultat global. Les autres éléments du résultat global comprennent les écarts actuariels liés au régime de retraite et au régime d'avantages postérieurs à l'emploi de l'Administration. De plus, les autres éléments du résultat global tiennent compte des variations attribuables aux plus-values et aux moins-values de certains instruments financiers et de certaines couvertures qui, dans le cas de l'Administration, sont nuls. Les autres éléments du résultat global sont cumulés dans une composante distincte des capitaux propres appelée « cumul des autres éléments du résultat global ».

3. Immobilisations corporelles (en milliers de dollars canadiens)

	1 ^{er} janv. 2012	Entrées	Cessions/ transferts	31 déc. 2012
Coût :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	368 784 \$	3 372 \$	1 070 \$	371 086 \$
Équipement de dégivrage	7 600	743		8 343
Passerelles pour piétons	14 746			14 746
Infrastructure de services publics	14 012	4 557		18 569
	<u>405 142</u>	<u>8 672</u>	<u>1 070</u>	<u>412 744</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	62 000	10 130		72 130
Améliorations des terrains	9 246	183	115	9 314
Mobilier et équipement	16 280	452	108	16 624
Équipement et systèmes informatiques	21 961	1 245	108	23 098
Véhicules	20 959	365	22	21 302
Constructions en cours	199	3 356		3 555
	<u>535 787</u>	<u>24 403</u>	<u>1 423</u>	<u>558 767</u>
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	80 921	12 335	1 070	92 186
Équipement de dégivrage	3 643	434		4 077
Passerelles pour piétons	6 390	1 111		7 501
Infrastructure de services publics	3 487	650		4 137
	<u>94 441</u>	<u>14 530</u>	<u>1 070</u>	<u>107 901</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	14 232	2 534		16 766
Améliorations des terrains	4 888	402	115	5 175
Mobilier et équipement	10 015	1 705	108	11 612
Équipement et systèmes informatiques	17 370	1 803	108	19 065
Véhicules	5 981	1 333	22	7 292
	<u>146 927</u>	<u>22 307</u>	<u>1 423</u>	<u>167 811</u>
	<u>388 860 \$</u>	<u>2 096 \$</u>	<u>- \$</u>	<u>390 956 \$</u>

En 2011, des coûts d'emprunt de 940 000 \$ ont été inscrits à l'actif à un taux de capitalisation de 5,8 % et inclus au poste « Constructions en cours ». Aucun coût d'emprunt n'a été inscrit à l'actif en 2012.

(en milliers de dollars canadiens)

	1 ^{er} janv. 2011	Entrées	Cessions/ transferts	31 déc. 2011
Coût :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	335 670 \$	33 447 \$	333 \$	368 784 \$
Équipement de dégivrage	7 600			7 600
Passerelles pour piétons	14 802	481	537	14 746
Infrastructure de services publics	13 223	789		14 012
	<u>371 295</u>	<u>34 717</u>	<u>870</u>	<u>405 142</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	57 900	4 100		62 000
Améliorations des terrains	8 241	1 005		9 246
Mobilier et équipement	15 925	1 720	1 365	16 280
Équipement et systèmes informatiques	21 137	1 373	549	21 961
Véhicules	20 447	2 078	1 566	20 959
Constructions en cours	18 236		18 037	199
	<u>513 181</u>	<u>44 993</u>	<u>22 387</u>	<u>535 787</u>
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	69 684	11 570	333	80 921
Équipement de dégivrage	3 237	406		3 643
Passerelles pour piétons	5 846	1 081	537	6 390
Infrastructure de services publics	2 889	598		3 487
	<u>81 656</u>	<u>13 655</u>	<u>870</u>	<u>94 441</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	11 847	2 385		14 232
Améliorations des terrains	4 520	368		4 888
Mobilier et équipement	9 770	1 390	1 145	10 015
Équipement et systèmes informatiques	15 268	2 870	768	17 370
Véhicules	5 872	1 540	1 431	5 981
	<u>128 933</u>	<u>22 208</u>	<u>4 214</u>	<u>146 927</u>
	<u>384 248 \$</u>	<u>22 785 \$</u>	<u>18 173 \$</u>	<u>388 860 \$</u>

Valeur comptable nette	31 déc. 2012	31 déc. 2011
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et composantes des immeubles	278 900 \$	287 863 \$
Équipement de dégivrage	4 266	3 957
Passerelles pour piétons	7 245	8 356
Infrastructure de services publics	14 432	10 525
	304 843	310 701
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	55 364	47 768
Améliorations des terrains	4 139	4 358
Mobilier et équipement	5 012	6 265
Équipement et systèmes informatiques	4 033	4 591
Véhicules	14 010	14 978
Constructions en cours	3 555	199
	390 956 \$	388 860 \$

4. *Autres actifs* (en milliers de dollars canadiens)

	31 déc. 2012	31 déc. 2011
Quote-part du produit futur lié au 4160, promenade Riverside, au coût	2 930 \$	2 930 \$
Améliorations locatives et incitatifs à la prise à bail, déduction faite de l'amortissement	2 289	1 895
	5 219 \$	4 825 \$

Aux termes d'un accord signé le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa) à acquérir des terrains connus sous la désignation civique 4160, promenade Riverside, en accordant à la Ville d'Ottawa 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 l'utilisation éventuelle des terrains 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 la cession des terrains, le cas échéant.

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 \$ destiné à couvrir les coûts liés à l'aménagement des infrastructures de services publics et à d'autres améliorations du site. Les incitatifs à la prise à bail liés aux locaux loués, y compris la valeur des périodes de loyer gratuit, sont différés et amortis selon le mode linéaire sur la durée du bail visé et comptabilisés en réduction des

revenus locatifs. La valeur de ces incitatifs à la prise à bail est comptabilisée comme une réduction des loyers durant les 20 premières années de la durée du bail, laquelle est de 47 ans.

5. *Facilités de crédit*

L'Administration a conclu des conventions de crédit avec deux banques à charte canadiennes. En vertu de ces conventions de crédit, l'Administration dispose d'une facilité de crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant d'au plus 20 millions \$, de même que de facilités de crédit renouvelables de 364 jours d'un montant maximal total de 98 millions \$ destinées au financement de ses frais généraux et des dépenses d'investissement liées à ses programmes de construction d'infrastructures. Ces facilités de crédit sont garanties aux termes de l'acte de fiducie principale (voir la note 7) et viennent à échéance le 18 octobre 2013, bien qu'elles puissent être renouvelées tous les ans. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou

d'acceptations bancaires. Les emprunts contractés sur ces facilités de crédit portent intérêt à des taux qui varient en fonction du taux préférentiel du prêteur et des taux des acceptations bancaires, selon le cas.

Au 31 décembre 2012, la dette bancaire contractée en vertu de ces facilités de crédit portait intérêt à un taux moyen de 1,25 %.

En date du 31 décembre 2012, l'Administration avait affecté une tranche de 11,2 millions \$ de ces facilités renouvelables au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien (voir la note 7).

6. Gestion du capital

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

L'Administration contracte des emprunts, notamment sous forme de dette bancaire et de dette à long terme, pour financer le développement de l'aéroport. Elle le fait jusqu'à concurrence du montant qu'elle considère comme raisonnable, à la lumière des produits qu'elle tire des FAA et compte tenu du ratio minimal des FAA par rapport au ratio de couverture du service de la dette qu'elle doit respecter. Ce ratio représente la limite que l'Administration s'est fixée quant aux dépenses qu'elle peut engager à l'égard des projets de développement d'envergure de l'aéroport, tels que ses programmes majeurs de construction d'infrastructures.

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

Bien qu'elle ne soit pas assujettie à des exigences en matière de capital imposées par une autorité de réglementation, l'Administration gère son capital de façon à respecter les clauses restrictives de l'acte de fiducie principale [voir note la 7a)] 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 (en milliers de dollars canadiens)

	<u>31 déc. 2012</u>	<u>31 déc. 2011</u>
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts exigibles le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels accélérés de capital exigibles à chaque date de versement des intérêts à compter du 25 novembre 2004	141 999 \$	143 864 \$
Obligations-recettes, 4,733 %, Série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts exigibles le 2 mai et le 2 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à compter du 2 novembre 2007	200 000	200 000
Loyer différé remboursable au gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels égaux de 19 000 \$ sur une période de 10 ans commençant en 2006	697	929
	342 696	344 793
Moins les frais de financement différés	2 822	3 062
	339 874	341 731
Moins la partie courante	2 409	2 097
	337 465 \$	339 634 \$

(a) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes, d'un montant de 270 millions \$, 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 \$, qui viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 200 millions \$, notamment pour refinancer les obligations-recettes de série A qui ont été remboursées le 25 mai 2007. Les obligations-recettes de 200 millions \$, qui sont des obligations-recettes de série D à 4,733 %, viennent à échéance le 2 mai 2017 et devraient être refinancées en 2017.

Le produit net de ces placements a servi à financer les programmes de construction d'infrastructures de l'Administration ainsi que ses frais généraux, ce qui comprenait le refinancement de la dette bancaire contractée par l'Administration dans le cadre de ces programmes de construction et le financement du fonds de réserve pour le service de la dette.

Aux termes de l'acte de fiducie principale conclu par l'Administration dans le cadre de l'émission obligatoire initiale de mai 2002, toutes les obligations émises sont des obligations directes de l'Administration qui sont de rang égal à tous les autres titres d'emprunt émis. La totalité des titres d'emprunt, y compris les emprunts contractés en vertu des facilités de crédit bancaire, sont garantis, aux termes de l'acte de fiducie principale, par une cession des produits et des créances clients, par un droit de sûreté sur les liquidités du fonds de réserve et sur certains comptes de l'Administration, par un droit de sûreté sur les contrats de location, les concessions et les autres contrats productifs, et par une hypothèque non enregistrée visant l'intérêt à bail que détient l'Administration dans les terrains de l'aéroport.

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

Conformément aux modalités de l'acte de fiducie principale, l'Administration doit établir et maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette dont le solde doit être égal ou supérieur au montant

correspondant à 50 % des coûts annuels liés au service de la dette. Au 31 décembre 2012, le fonds de réserve pour le service de la dette comprenait des dépôts portant intérêt de 10,7 millions \$ détenus en fiducie. Ces fonds en fiducie sont détenus au profit des titulaires d'obligations et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues dans l'acte de fiducie principale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien d'un montant équivalant à 25 % du total des charges opérationnelles et des frais d'entretien de l'exercice précédent (soit environ 11,2 millions \$ pour l'exercice 2012, selon les dépenses de l'exercice 2011). L'Administration a satisfait à la condition relative au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien par la voie de sa facilité de crédit engagée, sur laquelle aucun montant n'a été prélevé.

Au 31 décembre 2012, l'Administration respectait toutes les exigences liées à ses facilités de crédit, y compris les dispositions de l'acte de fiducie principale se rapportant aux fonds de réserve, aux flux financiers et à la clause relative aux tarifs.

- (b) Le 16 juillet 2003, le ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration avait la possibilité de différer environ 10 % de son loyer pour la période de deux ans débutant le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions \$). Le montant différé devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de 10 ans commençant le 1^{er} janvier 2006. Comme il s'agit d'un report de loyer, et non d'une réduction permanente, le montant total des loyers a été comptabilisé comme un passif dans les livres.

(c) Charges d'intérêts

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Intérêts sur les obligations	19 475 \$	19 571 \$
Charges d'intérêts – autres	320	276
	19 795	19 847
Moins :		
Intérêts gagnés	118	118
Intérêts inscrits à l'actif	-	940
Total des charges d'intérêts	<u>19 677 \$</u>	<u>18 789 \$</u>

8. Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA)

(en milliers de dollars canadiens)

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

À moins de un an		
2013	2 409	\$
D'un an à cinq ans		
2014	2 747	
2015	3 111	
2016	3 272	
2017	3 695	
Après cinq ans	327 462	

- (e) Frais de financement différés

	<u>31 déc.</u> <u>2012</u>	<u>31 déc.</u> <u>2011</u>
Frais de financement différés	4 398 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	<u>(1 576)</u>	<u>(1 336)</u>
	<u><u>2 822</u> \$</u>	<u><u>3 062</u> \$</u>

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de FAA d'un montant de 10,00 \$ par passager à bord afin de financer les principales dépenses d'investissement liées aux programmes de construction d'infrastructures de l'Administration (y compris le programme d'expansion de l'aéroport). Ces frais ont par la suite été portés à 15,00 \$ en date du 1^{er} janvier 2003 et à 20,00 \$ en date du 1^{er} février 2011. Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les produits tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement majeur d'infrastructures aéroportuaires. Les produits tirés des FAA sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement de 6 % imputés par les compagnies aériennes, d'un montant de 2 557 milliers \$ (2 447 milliers \$ en 2011).

	<u>2012</u>	<u>Cumul à ce jour</u>
Dépenses liées aux programmes majeurs de construction d'infrastructures		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses	18 856 \$	504 359 \$
Intérêts inscrits à l'actif	-	18 096
Intérêts comptabilisés en charges (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant des activités opérationnelles)	22 913	201 868
	<u>41 769</u>	<u>724 323</u>
Rentrées de fonds provenant des FAA		
Produits tirés des FAA – déduction faite des frais de recouvrement	39 379	329 260
Intérêts sur les fonds excédentaires	118	10 095
	<u>39 497</u>	<u>339 355</u>
Augmentation des créances clients	(629)	(2 953)
	<u>38 868</u>	<u>336 402</u>
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	<u><u>2 901</u> \$</u>	<u><u>387 921</u> \$</u>

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

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

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Résultats non distribués provenant des frais d'amélioration aéroportuaire		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et des intérêts sur les fonds excédentaires	339 355 \$	299 858 \$
Moins		
Cumul des amortissements des actifs des programmes d'infrastructures	143 599	126 352
Charges d'intérêts et autres frais	207 507	184 032
	(11 751)	(10 527)
Résultats non distribués provenant des autres activités	58 809	52 279
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	<u>47 058 \$</u>	<u>41 752 \$</u>

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

(en milliers de dollars canadiens)

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

	<u>31 déc. 2012</u>	<u>31 déc. 2011</u>
Déficit du régime de retraite à prestations définies	10 349 \$	8 916 \$
Autres avantages postérieurs au départ à la retraite à verser	8 405	9 376
	<u>18 754 \$</u>	<u>18 292 \$</u>

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 des cotisations fixes dans une entité indépendante. L'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires une fois que les cotisations fixes sont payées.

Le régime de retraite à prestations définies est destiné aux membres du personnel qui étaient à l'emploi de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employés de Transports Canada, dont la plupart ont choisi de transférer leurs droits acquis au 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 proches de la 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 imputés aux résultats 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 prestations de retraite aux membres du personnel, telles que l'assurance-santé et des versements forfaitaires au moment de la retraite ou de la cessation des fonctions. L'Administration comptabilise le coût de ces prestations futures à mesure que les membres du personnel rendent les services, d'après une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé.

Au moment de la dernière évaluation actuarielle du régime, réalisée en date du 31 décembre 2011 et déposée en juin 2012, comme l'exige la loi, le régime accusait un déficit de 1 813 000 \$ sur base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation). 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 de créance assortis d'une notation élevée dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation en raison de l'insolvabilité du promoteur ou de la décision d'y mettre fin. À la dernière évaluation actuarielle

du 31 décembre 2011, le régime affichait un déficit selon l'approche de solvabilité d'un montant de 15 810 000 \$ (11 051 000 \$ au 31 décembre 2010), avant la prise en compte de la valeur actuelle des paiements additionnels de solvabilité exigés par la *Loi*. En 2012, l'Administration a dû verser des paiements additionnels de solvabilité totalisant 2 360 900 \$ (1 871 000 \$ en 2011) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle requise du régime de retraite à prestations définies en date du 31 décembre 2012 devrait être réalisée et déposée au plus tard en juin 2013. La situation de capitalisation du régime et les paiements de solvabilité exigés en vertu de la *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* sont exposés aux fluctuations des taux d'intérêt. Il est prévu qu'une fois l'évaluation actuarielle réalisée, les paiements additionnels de solvabilité exigés pour 2013 seront semblables à ceux effectués en 2012 (2 360 900 \$).

D'après les calculs des actuaires de l'Administration pris en compte dans l'évaluation actuarielle au 31 décembre 2011, une hausse de 1 % des taux d'intérêt entraînerait une diminution de 6 millions \$ du déficit de capitalisation (principe de continuité de l'exploitation) et une réduction de 9,4 millions \$ du déficit de solvabilité. Une baisse de 1 % des taux d'intérêt aurait une incidence semblable sur les deux types de calcul, mais entraînerait une augmentation des déficits.

Au cours de l'exercice 2007, l'Administration a fourni une lettre de crédit de soutien en faveur du régime de retraite en accord avec la partie 3 du *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes des prestations déterminées* de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*. Le montant de la lettre de crédit a par la suite été augmenté conformément au Règlement, pour atteindre 2 058 000 \$ au 31 décembre 2011. À partir du 1^{er} janvier 2012, le Règlement n'exige plus cette lettre de crédit.

D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, réalisée en date du 31 décembre 2011 et extrapolée au 31 décembre 2012, la situation du régime de retraite à prestations définies se présente comme suit :

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Obligation au titre des prestations constituées, régime à prestations définies		
Solde à l'ouverture de l'exercice	43 887 \$	35 341 \$
Cotisations salariales	209	483
Prestations versées	(1 193)	(1 032)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	837	797
Coût financier de l'obligation au titre des prestations définies	2 070	2 066
Perte actuarielle	4 834	6 232
Solde à la clôture de l'exercice	50 644	43 887
Actifs du régime		
Juste valeur à l'ouverture de l'exercice	34 971	31 918
Cotisations salariales	209	483
Cotisations patronales	684	758
Cotisations patronales, paiements spéciaux de solvabilité	2 361	1 871
Prestations versées	(1 193)	(1 032)
Intérêts sur les actifs du régime (déduction faite des charges administratives)	1 612	1 806
Profit (perte) actuariel sur les actifs du régime	1 651	(833)
Juste valeur à la clôture de l'exercice	40 295	34 971
Situation de la capitalisation – déficit du régime	10 349 \$	8 916 \$
La charge nette liée au régime de retraite à prestations définies s'est établie comme suit pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 :		
	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	837 \$	797 \$
Coût financier de l'obligation au titre des prestations définies	2 070	2 066
Intérêts sur les actifs du régime	(1 612)	(1 806)
Charge liée au régime de retraite à prestations définies comptabilisée en résultat net dans les salaires et avantages sociaux	1 295 \$	1 057 \$
Montant comptabilisé dans les autres éléments du résultat global – perte actuarielle	3 183 \$	7 065 \$

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

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Obligation au titre des prestations constituées, autres avantages postérieurs à l'emploi		
Solde à l'ouverture de l'exercice	9 376 \$	7 763 \$
Prestations versées (cotisations patronales)	(184)	(164)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	534	453
Coût financier	467	447
Perte (profit) actuarielle	(1 788)	877
Passif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	<u>8 405 \$</u>	<u>9 376 \$</u>

La charge nette liée aux autres avantages postérieurs à l'emploi s'est établie comme suit pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 :

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	534 \$	453 \$
Coût financier	467	447
Charge comptabilisée en résultat net dans les salaires et les avantages sociaux	<u>1 001 \$</u>	<u>900 \$</u>
Montant comptabilisé dans les autres éléments du résultat global – perte (profit) actuarielle	<u>(1 788) \$</u>	<u>877 \$</u>

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

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

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Taux d'actualisation servant à déterminer la charge	4,75 %	5,50 %
Taux d'actualisation servant à déterminer les obligations à la clôture de l'exercice	4,00 %	4,75 %
Taux d'intérêt des actifs des régimes	4,75 %	5,50 %
Taux de croissance moyen de la rémunération	3,75 %	3,75 %
Taux d'augmentation des coûts des soins de santé	3 % à 7 %	8,00 %
Le taux tendanciel d'augmentation des coûts des soins de santé diminue graduellement pour augmenter par la suite après 20 ans de :	3,00 %	5,00 %

La politique d'investissement des fonds du régime de retraite à prestations définies a été révisée au début de 2012 pour adopter une approche plus prudente comportant moins de risques. Selon cette stratégie, la proportion du passif correspondant aux actifs (fonds de revenu fixe) sera plus grande et la proportion d'actifs de croissance (fonds d'actions et autres fonds) diminuera au fil du temps, à mesure que l'âge moyen des membres actifs et le ratio de solvabilité du régime augmenteront. Le régime à prestations définies est fermé. Lors de la dernière évaluation actuarielle réalisée en date du 31 décembre 2011, les 40 membres actifs avaient en moyenne 52 ans, tandis que les 43 membres à la retraite avaient en moyenne 65 ans.

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

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Fonds de titres à revenu fixe	40 %	46 %
Fonds d'actions – fonds canadiens	12 %	15 %
Fonds d'actions – fonds américains	5 %	17 %
Fonds d'actions – fonds internationaux et mondiaux	19 %	10 %
Fonds de marchés émergents	6 %	3 %
Fonds de placement immobilier	12 %	9 %
Fonds de placements non traditionnels incluant des dérivés	6 %	0 %

Les cotisations de l'Administration au volet à cotisations définies du régime de retraite correspondent à au plus 7 % des gains bruts des membres du personnel. L'information relative à ce volet se présente comme suit :

	2012		2011
Cotisations patronales, régime de retraite à cotisations définies	557 \$		496 \$
Cotisations salariales, régime de retraite à cotisations définies	680 \$		654 \$
Charge nette comptabilisée dans les salaires et avantages sociaux	557 \$		496 \$

10. Instruments financiers

(en milliers de dollars canadiens)

Justes valeurs

La dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leur juste valeur. La juste valeur reflète les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques (niveau 1). La juste valeur des obligations est estimée en calculant la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêts de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires à la clôture de l'exercice. Au 31 décembre 2012, la juste valeur estimée des obligations-recettes à long terme de série B et de série D s'élevait respectivement à 189,0 millions \$ et à 222,7 millions \$ (respectivement 184,4 millions \$ et 224,3 millions \$ en 2011). La juste valeur des autres titres d'emprunt à long terme avoisine leur valeur comptable compte tenu de leur échéance et des taux d'intérêt courants du marché pour des instruments identiques ou similaires.

Gestion des risques

L'Administration est exposée à un certain nombre de risques en raison des instruments financiers inscrits à son état de la situation financière, lesquels peuvent influencer sur sa performance opérationnelle. 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 un autre risque de prix.

Risque de taux d'intérêt

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

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

	2012		2011	
	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 de trésorerie (taux variables)	néant \$	0,0 %	néant \$	0,0 %
Dette bancaire (taux variables)	9 385 \$	2,63 %	6 675 \$	2,75 %
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux variables)	10 747 \$	1,10 %	10 629 \$	1,10 %
Dette à long terme (taux fixes)	339 874 \$	voir la note 7	341 731 \$	voir la note 7

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

De plus, la dette bancaire, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que le fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont assortis de taux d'intérêt variables. La direction a la responsabilité de surveiller les taux d'intérêt qui s'appliquent à sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son fonds de réserve pour le service de la dette. L'Administration investit de temps à autre ces fonds dans des acceptations bancaires à court terme autorisées par l'acte de fiducie principale, 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 relatives aux programmes de dépenses d'investissement de l'Administration, le résultat net de l'Administration pour l'exercice aurait augmenté ou diminué de 40 milliers \$ en raison de l'exposition de l'Administration aux taux d'intérêt s'appliquant à ses actifs et à ses passifs à taux variable. La direction estime cependant que cette exposition n'est pas représentative de l'exposition durant l'exercice et que les produits d'intérêts ne sont pas essentiels aux activités de l'Administration, puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport, et non à générer des produits d'intérêts.

Risque de liquidité

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

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

Risque de crédit et risque de concentration

L'Administration est exposée à un risque de crédit découlant de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie, de son fonds de réserve pour le service de la dette et de ses créances

clients et autres débiteurs. Les contreparties pour la trésorerie, les équivalents de trésorerie et le fonds de réserve pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes dignes de confiance. Les créances clients et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les frais d'amélioration aéroportuaire dus par les compagnies aériennes. La majeure partie des créances clients de l'Administration sont payées dans les 35 jours suivant la date d'échéance. Une partie importante des produits de l'Administration et des montants à recevoir connexes se rapporte aux compagnies aériennes. L'Administration procède régulièrement à des évaluations du crédit à l'égard de ses soldes débiteurs 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 aéroportuaire impayés soient réglés atténue le risque de pertes de crédit.

Environ 46 % (47 % en 2011) des redevances d'atterrissage et d'aérogare de l'Administration proviennent d'Air Canada et de ses filiales. La direction estime toutefois que le risque auquel l'Administration pourrait faire face à long terme du fait de son exposition à une seule et même compagnie aérienne est atténué par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 90 % du trafic de passagers de l'aéroport et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le droit inconditionnel de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais vient atténuer l'incidence de ces risques.

11. Engagements et éventualité

Engagements

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

Le bail prévoit une option de renouvellement de 20 ans. L'Administration a entrepris des démarches en vue de modifier son bail et de le renouveler pour une période de 20 ans. Au terme de cette période, à moins d'une prorogation, l'Administration sera tenue de transférer le contrôle de l'aéroport au locateur.

En 2005, le gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer, qui s'est traduite par une réduction du loyer pour les administrations aéroportuaires canadiennes, y compris l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Selon la nouvelle formule, le loyer est calculé comme une redevance établie en fonction d'un pourcentage des produits bruts annuels, selon une échelle variable.

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

2013	8,0 millions \$
2014	8,3 millions \$
2015	8,6 millions \$
2016	9,0 millions \$
2017	9,3 millions \$

L'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des activités qui requièrent des versements de 9,5 millions \$ en 2013. Ces versements diminueront au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viendront à échéance. Au 31 décembre 2012, le total de ces engagements se chiffrait à 23,1 millions \$. Ces engagements s'ajoutent aux contrats visant l'acquisition d'immobilisations corporelles d'environ 28,2 millions \$.

Éventualités

L'Administration est partie à des actions en justice dans le cours normal de ses activités. La direction ne croit pas que l'issue de ces poursuites aura une incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats opérationnels de l'Administration, puisque le montant en jeu n'est pas important et est couvert par les polices d'assurance de l'Administration.

12. Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement opérationnel

(en milliers de dollars canadiens)

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Créances clients et autres débiteurs	(530) \$	(213) \$
Charges payées d'avance, avances et fournitures renouvelables	(184)	32
Dettes d'exploitation et charges à payer	(1 787)	202
	(2 501) \$	21 \$

13. Transactions entre parties liées

(en milliers de dollars canadiens)

Les principaux dirigeants comprennent 14 administrateurs (12 à la clôture de l'exercice 2011) et des membres de l'équipe de direction, notamment le président et chef de la direction ainsi que cinq vice-présidents (six en 2011).

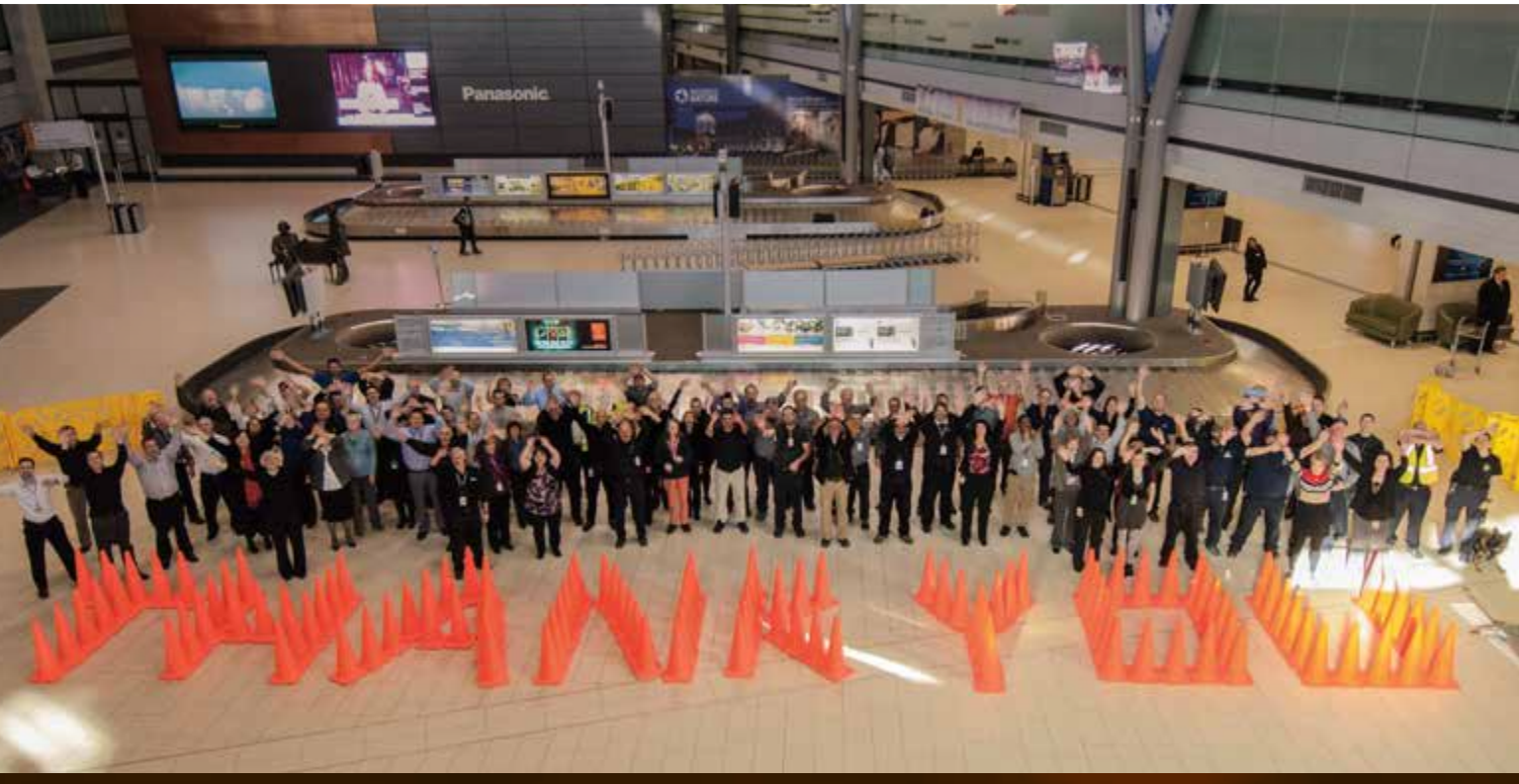
Le tableau suivant présente la rémunération versée, à verser ou offerte par l'Administration aux principaux dirigeants au cours des exercices clos les 31 décembre :

	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Salaires et avantages à court terme	2 011 \$	2 002 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	208	214
	<u>2 219 \$</u>	<u>2 216 \$</u>

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

14. Événements postérieurs à la date de clôture

Aucun événement donnant lieu à un ajustement ni aucun événement important ne donnant pas lieu à un ajustement ne s'est produit entre la date de clôture et le 4 mars 2013, date à laquelle la publication des états financiers a été autorisée.



Bon Voyage, Paul

Comment résumer un leadership éclairé qui s'étend sur quelque 17 années? Pas facile, mais grâce à l'apport de l'équipe de l'Administration de l'aéroport, voici un résumé de l'ascendant qu'a exercé Paul Benoit sur l'organisation et sur les gens qui ont travaillé à ses côtés et pour lui au fil de ces années, et de ce qui est ressorti de ce tour de table.

Debout, perché à l'étage de l'ancienne aérogare ou depuis son bureau vitré dans la nouvelle aérogare, Paul surveillait étroitement ce qui se passait dans son aéroport. Tous s'accordent pour dire que rien ne lui échappait – il savait en tout temps ce qui se passait dans « son » aéroport. Il le savait en raison des excellents rapports qu'il entretenait non seulement avec ses propres employés, mais aussi avec les gens de toutes les organisations présentes sur le campus aéroportuaire. Ces échanges étaient pour lui une façon de prendre le pouls des relations de travail, de s'informer des enjeux et problèmes et d'y trouver une solution avant qu'ils n'escaladent.

Ce besoin de tout savoir se manifestait aussi par le réel souci qu'il avait des autres. Qu'il s'agisse d'un employé de l'Administration, de quelqu'un d'une ligne aérienne ou d'un entrepreneur, Paul veillait au bien-être de l'équipe et ne manquait jamais de s'informer de la situation personnelle de l'un ou de la santé de l'autre ou de l'un de ses proches. Ces attentions de Paul demeurent très présentes dans l'esprit de ceux qui en ont fait l'objet, et ils ont été fort nombreux au fil des

années. Tous ont été sensibles à la bienveillance et à l'attitude attentionnée de Paul.

Paul a dirigé l'équipe avec dynamisme et conviction dans les meilleurs et les pires moments de l'Administration. Il attendait pareil dynamisme de tous ceux et celles qui œuvraient à ses côtés. Son attitude et son engagement lui ont valu le respect de son équipe. La confiance qu'il avait en son équipe a poussé chacun de ses membres à vouloir se surpasser toujours un peu plus et de gagner toujours un peu plus en assurance. Voici une citation qui résume très bien sa philosophie : « Un leader doit imaginer son rêve pour que son équipe puisse le matérialiser ».

Paul n'a jamais été porté sur les demi-mesures – avec lui, c'était toujours tout ou rien. Cette norme a fait de lui une légende à l'aéroport et dans le milieu de l'aviation et lui a valu le respect de ses pairs et de ses employés. Plusieurs ont dit que lorsque Paul prend la parole, tous se taisent et écoutent, et nous en avons pu en être témoins à de multiples occasions.

Addition faite à la fin de la journée, Paul est unique – il était le cœur et l'âme de notre organisation et il nous manquera énormément. Mais il laisse à chacun un petit part de lui-même et des bons souvenirs que nous chérirons très longtemps.

Empathie *Compassion* *Encourageant*
Fidélité **Soutien** *Rêve*
Engagement
 Leadership
 Énergie *Conseiller*
Équipe **Précision** *But*
Expérience
 Inspiration *Confiance*
Fier **Coeur**
Dévouement
Conviction *Reconnaissance*