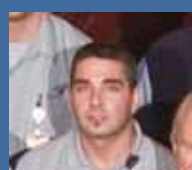
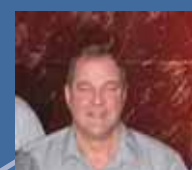


L'aéroport qui fonctionne



Rapport annuel 2004



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

Rapport annuel 2004 de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Vision

Établir des liens avec le monde

Mission

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration de l'aéroport jouera un rôle de chef de file pour offrir des installations et des services aéroportuaires abordables et sécuritaires de classe mondiale à la collectivité et à toute sa clientèle.

Orientation stratégique

- ▶ offrir des installations abordables et sécuritaires de classe mondiale qui intègrent des techniques et des procédés reconnus;
- ▶ offrir aux clientèles diversifiées et dynamiques de l'aéroport un niveau élevé de service;
- ▶ promouvoir et maintenir des liens de partenariat contribuant à la viabilité de l'aéroport et à la croissance économique du milieu;
- ▶ générer le maximum de revenus à réinvestir dans la rénovation de l'aéroport en gardant les tarifs aériens au même niveau; et
- ▶ maintenir et améliorer l'engagement de nos employés envers la mission et les objectifs de l'Administration de l'aéroport.

Valeurs organisationnelles

- ▶ satisfaire et dépasser les attentes de nos différentes clientèles; et
- ▶ réaliser notre mission de manière responsable, en toute intégrité et en toute transparence.

Message du président du Conseil



« L'exploitation de cet aéroport est vraiment un effort d'équipe, une passion et une culture. »

Jim Durrell

Il n'y a pas de doute que 2004 a été une année record pour l'Aéroport international d'Ottawa, malgré les problèmes que continue d'éprouver l'industrie en général. Comme de nombreuses crises s'étaient quelque peu atténuées, l'Administration a pu se concentrer sur l'exploitation de ses nouveaux locaux.

Après de nombreuses années de planification et de travaux, 2004 a marqué la première année complète d'activité dans la nouvelle aérogare. Il est difficile d'imaginer qu'un projet de cette envergure pouvait être aussi réussi, mais il l'est – et nous sommes très satisfaits des résultats. D'après les commentaires que nous recevons, la collectivité l'est tout autant.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Nous avons surpassé les résultats réalisés en 2001, année où nous étions en position pour briser tous les records de trafic avant que se produisent les événements tragiques du 11 septembre. La diminution subséquente du nombre de voyages, le ralentissement des compagnies aériennes et la hausse des coûts de sécurité et des services policiers ont eu des conséquences. Heureusement, les gens ont recommencé à prendre l'avion – et en nombre record. En 2004, 3 609 885 passagers sont passés par l'Aéroport d'Ottawa, si bien que nous avons connu la meilleure année de notre histoire.

En 2004, l'Administration de l'aéroport a reçu les résultats d'une étude sur les retombées économiques qui a confirmé que l'Aéroport d'Ottawa était un important moteur économique pour la région : plus de 4 200 emplois directs, 4 900 emplois indirects, et 283 millions de dollars de revenus totaux annuels d'emploi sont directement attribuables à l'aéroport. En tout, l'aéroport est la source de plus d'un milliard de dollars d'activité économique chaque année et joue un rôle de premier plan dans le soutien des entreprises, du tourisme et de la qualité de vie dans la région de la capitale nationale, ce dont nous sommes très fiers.

Il n'y a pas de succès sans vision, sans leadership, sans acharnement, et surtout, sans engagement. Je tiens personnellement à remercier Paul Benoit, qui gère l'équipe de façon extraordinaire depuis la création de l'Administration de l'aéroport en 1997. L'Administration de l'aéroport, qui travaille en étroite collaboration avec la haute direction, atteint et excède constamment ses objectifs.

Il faut féliciter toute l'équipe d'être demeurée concentrée, d'avoir pris le contrôle de la nouvelle aérogare et d'avoir lancé l'initiative nécessaire pour apporter des changements positifs. Ensemble, ce groupe a fait de l'aérogare un symbole dont toute la collectivité peut être fière, et je remercie chacun des membres pour ses efforts.

J'ai la chance de travailler avec un groupe de collègues extraordinaires au Conseil d'administration. Chacun y apporte son point de vue et ses compétences, et je les remercie tous d'être toujours aussi dévoués à l'Administration.

Nous avons dit au revoir à plusieurs membres du Conseil d'administration dont le mandat expirait en 2004. J'aimerais, au nom de mes collègues du Conseil, profiter de l'occasion pour les remercier de leur contribution au cours des années.

Claude Bennett nous a côtoyés pendant la majeure partie du Programme d'expansion de l'aéroport comme président du Conseil. Son leadership et son dévouement envers le programme ont contribué considérablement aux résultats exceptionnels que l'on connaît.

Carmen Rodrigue et Régis Trudel ont siégé au Conseil avec distinction pendant leur mandat, et leurs conseils judicieux et leur engagement qui ont permis à l'aéroport et à l'Administration de l'aéroport de connaître du succès, nous manquerons.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir plusieurs nouveaux membres au Conseil, dont Michel Belley, Eric McSweeney et Michael Skrobica. Si je me fie à leur contribution jusqu'ici, je suis persuadé que leur présence dans l'équipe donnera des résultats positifs sur l'Administration de l'aéroport au cours des années à venir.

Je parle au nom du Conseil lorsque je dis que l'avenir semble rose pour l'Aéroport international d'Ottawa. En collaboration avec la haute direction, nous avons élaboré une vision à long terme détaillée qui établira des normes de plus en plus élevées en matière de sécurité, de service à la clientèle, de gestion financière prudente et de respect de l'environnement. Ces aspects représentent les fondations sur lesquelles on a bâti l'Administration de l'aéroport, et ils continueront de nous offrir une base solide pour l'avenir.

L'exploitation de cet aéroport est vraiment un effort d'équipe, une passion et une culture. Lorsque l'on combine tous ces aspects, le résultat est indéniable : nous avons *l'aéroport qui fonctionne*.



Déneigement sur les pistes

Message du président



« Les résultats exceptionnels que l'on a atteints en 2004 sont possibles uniquement grâce à la collaboration d'un groupe de premier ordre. »

Paul Benoit

L'Aéroport international d'Ottawa a connu une année fort occupée, après la longue attente qui a précédé la réalisation de la nouvelle aérogare vers la fin de 2003. Nous avons passé beaucoup de temps, surtout au début de 2004, à nous habituer à nos nouvelles installations et à travailler ensemble pour apporter des correctifs et des améliorations aux systèmes que nous avons installés.

J'aimerais d'abord remercier les nombreux clients qui ont communiqué avec nous cette année – nous avons reçu de nombreuses suggestions, et nous en avons tenu compte dans les rénovations que nous avons faites au cours de l'année 2004. En fait, nous avons reçu 244 cartes de commentaires, 1 164 commentaires par Internet et 50 lettres tout au long de l'année. Cela fait environ 1 500 notes – quatre par jour en moyenne – qui ont toutes fait l'objet d'une réponse individuelle. Il est évident que les gens tiennent à leur aéroport et qu'ils veulent en faire le meilleur aéroport qui soit.

Le nombre de passagers a atteint un niveau record en 2004. Au premier semestre de 2001, nous étions en voie de briser tous les anciens records de trafic passager. Or, comme nous le savons tous, la tragédie nous a frappés le 11 septembre. L'industrie aérienne en a immédiatement subi les contrecoups. En 2002, les gens ont recommencé à prendre l'avion mais de façon graduelle, sauf qu'en 2003, les chiffres ont été encore plus encourageants.

Au cours de la dernière année, plus de 3,6 millions de personnes sont passées par l'Aéroport d'Ottawa, soit 10,7 % de plus qu'en 2003. L'ajout de vols directs en partance d'Ottawa, l'ajout de vols nolisés à destination du Sud et le besoin de la population de fuir le froid hivernal ont tous contribué à l'atteinte de ces excellents résultats.

La hausse du nombre de passagers a entraîné le besoin d'ajouter des espaces de stationnement couverts. La planification et la conception de l'expansion de notre stationnement couvert se sont amorcées en 2004, et les travaux débuteront en 2005. Tout en observant de très près la situation financière, nous ferons de notre mieux pour réduire au minimum les inconvénients pour notre clientèle.

En mai dernier, la *Transportation Health and Safety Association of Ontario* (THSAO) a reconnu l'engagement de l'Administration de l'aéroport à l'égard du maintien d'un milieu de travail sain et sécuritaire. La THSAO a remis à l'Administration un prix de réalisation pour avoir affiché un taux d'accident et un facteur de coût inférieur à la moyenne du groupe pendant trois années consécutives. En fait, des 1 300 employeurs qui oeuvrent dans l'industrie du transport, nos résultats étaient de 20 % inférieurs à la moyenne. L'engagement de l'équipe à l'égard de la santé et sécurité est digne de mention.

Le 12 octobre 2004, toute l'équipe de l'Administration de l'aéroport a ressenti une grande fierté. C'est ce jour-là, à l'occasion du premier anniversaire de l'ouverture de la nouvelle aérogare, que nous avons lancé le Projet ensoleillement, un programme communautaire de dons conçu pour venir en aide à notre collectivité, celle-ci étant essentielle à la réussite de nos activités.

En 2004, nous avons subventionné plusieurs organismes de bienfaisance inscrits dans la collectivité grâce au Projet ensoleillement. Pour nous, il est très important de savoir qu'une personne souffrant d'un handicap visuel aura besoin d'un chien-guide ou qu'une personne en phase terminale bénéficiera d'un lit confortable dans un endroit paisible. Ces exemples ne sont que deux des sept projets que nous avons subventionnés cette année. Je remercie personnellement le Comité et tous ceux qui ont contribué à réaliser le Projet ensoleillement.

J'ai déjà parlé de la question du loyer fédéral dans d'autres rapports, mais je crois qu'il est important qu'on y revienne.

À titre contextuel, l'Aéroport d'Ottawa avait une valeur comptable nette de 75 millions de dollars lors de son transfert à l'Administration de l'aéroport en 1997. Depuis ce temps-là, nous avons payé plus de 52 millions de dollars en loyer fédéral et investi plus de 310 millions de dollars pour bâtir la nouvelle aérogare, l'édifice des services intégrés et l'installation de dégivrage. Nous avons également généré des surplus que l'on a réinvestis directement dans l'exploitation en effectuant des rénovations, notamment la modernisation du matériel lourd de l'aéroport, dont certains appareils dataient des années 60.

Le gouvernement doit se pencher sur la question des loyers et offrir une solution juste et équitable à tous les aéroports. Par exemple, pourquoi notre collectivité est-elle tenue de payer un loyer aéroportuaire supérieur aux loyers combinés des aéroports d'Edmonton, Winnipeg et Halifax, si tous les trois accueillent presque autant de passagers que nous? De combien d'études le gouvernement a-t-il besoin pour prendre la bonne décision? Nous n'avons d'autre choix que de nous battre au nom de notre collectivité.

Les résultats exceptionnels que l'on a atteints en 2004 sont possibles uniquement grâce à la collaboration d'un groupe de premier ordre. Les employés de l'Administration et les bénévoles de l'Infoguide sont créatifs, travaillants, dévoués et responsables, et ils tentent toujours de satisfaire la clientèle au maximum. Je tiens à remercier tous les membres de l'équipe de l'Administration.

J'aimerais également remercier le Conseil d'administration, dirigé par le président Jim Durrell, pour les conseils qu'il nous donne et la confiance qu'il nous témoigne.

En terminant, j'aimerais remercier la collectivité pour l'énorme soutien dont bénéficie l'Aéroport international d'Ottawa. Le partenariat que nous avons créé au cours des années est un gage important de notre succès – hier, aujourd'hui et demain.



Jim Durrell et Paul Benoit

Nos nouvelles installations attirent davantage de visiteurs et raffermissent les partenariats

Après l'émerveillement qu'a suscité la réalisation de la Phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) en octobre 2003, tout le monde se demandait ce qui allait arriver ensuite. Finalement, personne n'a chômé en 2004, une année marquée de défis à relever, de triomphes et de bonnes nouvelles pour la collectivité.

Comme lorsqu'on emménage dans une maison neuve, nous avons encore du travail à faire, du jour au lendemain ou à peu près, lorsque nous avons pris possession de la nouvelle aérogare. Les recommandations du public en général et des employés du campus nous orientaient parfaitement, au fur et à mesure où nous déterminions à quel endroit centrer notre attention.

L'ajout d'un nombre considérable de sièges dans l'aérogare, la simplification des systèmes, les ajustements techniques, l'amélioration de l'affichage et la construction d'une aire d'attente protégée pour les taxis ne sont que quelques-unes des rénovations que nous avons effectuées au cours de l'année.

Et nous n'avons pas terminé.

Nous continuerons d'apporter des changements, en collaboration avec nos locataires et nos partenaires, en temps et lieu.

Nombre record de passagers

L'an dernier, l'aéroport s'est transformé en une véritable ruche, le nombre de passagers ayant excédé tous les chiffres jamais enregistrés. À la fin de l'année, nous avons enregistré d'excellents résultats dans tous les secteurs.

Cette hausse de 10 % de l'achalandage par rapport à 2003 constitue un nouveau record pour l'Aéroport international d'Ottawa. Ainsi, tous les aspects de l'exploitation ont connu une croissance : augmentation de la demande d'utilisation du matériel et des systèmes partagés, hausse du nombre de clients à servir dans les restaurants, etc. Bref, l'activité commerciale à l'aéroport a connu une croissance considérable en 2004.

Nous avons commandé un sondage sur les retombées économiques en 2004, et celui-ci a permis de confirmer ce que l'on croyait depuis le début : l'Aéroport international d'Ottawa, qui offre 4 200 emplois directs, a des retombées majeures sur l'économie d'Ottawa-Gatineau, car il injecte plus d'un milliard de dollars dans l'économie locale chaque année.

Le succès que nous connaissons, particulièrement en 2004, depuis la création de l'Administration de l'aéroport est largement attribuable à l'appui important, constant et inégalé de nos partenaires et de la collectivité. Afin de célébrer de belle façon le premier anniversaire de notre arrivée dans la nouvelle aérogare, nous avons lancé le Projet ensoleillement, un programme de dons de bienfaisance. Le Projet ensoleillement nous permet de dire merci aux collectivités que nous desservons et de faire une différence fondamentale dans celles-ci.

Il n'y a pas de doute que 2004 a été une année exceptionnelle sur laquelle nous pourrons bâtir ensemble pour l'avenir en continuant d'offrir *l'aéroport qui fonctionne*.

Passagers	2004
Vols domestiques	2 736 779
Vols transfrontaliers	641 157
Vols internationaux	231 949
Total	3 609 885

Passagers	Hausse par rapport à 2003
Vols domestiques	9,8 %
Vols transfrontaliers	9,0 %
Vols internationaux	27,1 %

Rétrospective 2004 :

La mise en place de nos objectifs stratégiques

Des installations de classe mondiale...

Contrôle des bagages

En collaboration avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous avons intégré avec succès de nouveaux appareils de contrôle à notre système de manutention des bagages. Cela nous a permis de mettre en œuvre un système permettant de contrôler 100 % des bagages destinés aux vols domestiques, transfrontaliers, et internationaux, ce qui signifie que chaque sac ou valise qui monte à bord d'un appareil fait l'objet d'un contrôle électronique.

Échec au crime

La collectivité aéroportuaire s'est réunie au début de l'année pour planifier le lancement du programme Échec au crime sur l'ensemble du campus, en collaboration avec le Service de police d'Ottawa. C'est la première fois qu'un programme comme celui-là était mis en place dans un aéroport du Canada. Comme tous les employés observent de plus près ce qui se passe à l'aéroport et dans les environs, le programme a déjà permis d'atteindre des résultats. À titre d'exemple, nous avons pu appréhender plusieurs membres d'une bande de faux-monnayeurs qui tentaient de se rendre par avion à leur prochaine destination au Canada, les outils de leur transaction en main.

Échec au crime est un excellent programme complémentaire au Programme de surveillance aéroportuaire déjà efficace. En 1999, en collaboration avec le Service de police d'Ottawa et la GRC, l'Administration de l'aéroport a créé le premier Programme de surveillance aéroportuaire au Canada. En vertu de ce programme, on recrute des passionnés de l'aviation qui, après le contrôle de sécurité, assurent bénévolement un niveau supplémentaire de sécurité autour de l'aéroport. Ces guetteurs surveillent les procédures générales d'aviation, le périmètre aéroportuaire, les stationnements et autres terrains appartenant à l'aéroport, les comportements suspects et les projections de débris, comme des journaux ou des emballages de tablettes de chocolat. Ce programme sert maintenant de modèle dans d'autres aéroports du monde.

Mesures d'urgence

L'Administration de l'aéroport dirige des exercices réguliers visant à préparer divers intervenants à des situations d'urgence et y participe. Ce ne sont pas uniquement les employés de l'Administration de l'aéroport qui prennent part à ces exercices, mais tous nos partenaires qui peuvent avoir un rôle à jouer si nous nous retrouvons en situation de crise réelle.

D'autres organismes collaborent avec nous, notamment le Service de police d'Ottawa, les Services des incendies d'Ottawa, la Croix-Rouge canadienne et le Service paramédic d'Ottawa.

Travailleurs paramédicaux

La Ville d'Ottawa a affecté, à titre expérimental en 2004, des travailleurs paramédicaux sur place pour assister à toutes les urgences médicales côté ville (les aires non sécurisées de l'aéroport)



Jackie Pelley – Pompière

de 7 h à 19 h, du lundi au vendredi. La capacité d'offrir autant de soins médicaux sur place s'est révélée une expérience positive pour toutes les personnes concernées – nos voyageurs, nos visiteurs et nos employés reçoivent des soins immédiatement, les travailleurs paramédicaux ont l'occasion d'évaluer et de traiter les situations, et les ambulances sont détachées à l'aéroport uniquement lorsque cela est nécessaire, si bien qu'elles demeurent disponibles pour d'autres urgences à Ottawa.

Opérations d'entretien hivernal et entretien côté piste

L'année s'est amorcée par une chute de neige et s'est terminée à peu près de la même façon. Nous avons recensé 56 chutes de neige en 2004, pour une accumulation totale de 188,7 centimètres de neige, 7 averses de pluie verglaçante, pour un total de 23,8 millimètres de verglas, ainsi que des pluies considérables tout au long de l'année.

En présence de conditions météorologiques défavorables, qu'il s'agisse de pluie verglaçante, de neige forte ou de froid glacial, les aéronefs bondés de voyageurs réussissent quand même à atterrir et à décoller à l'Aéroport d'Ottawa, la plupart du temps, à l'heure, grâce, en grande partie, aux efforts courageux des employés de l'Administration de l'aéroport.

L'entretien hivernal de la surface côté piste (aire sécurisée), c'est-à-dire les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic, représente une lourde tâche et exige la collaboration de nos conducteurs et opérateurs « saisonniers » de matériel lourd, de nos mécaniciens, de l'équipe de l'exploitation côté piste et des employés du Centre de l'exploitation aéroportuaire.

Lorsqu'il y a de fortes chutes de neige, l'opération de déneigement rappelle la chorégraphie bien structurée d'un ballet, chaque membre de l'équipe ayant un rôle bien défini à jouer. La connaissance de l'emplacement de chaque appareil en tout temps compense le peu ou l'absence de visibilité dans des conditions semblables. Entre-temps, une équipe d'intervention aussi compétente s'occupe des voies d'accès de l'aéroport et des environs, y compris le stationnement couvert et les stationnements extérieurs.

L'Administration de l'aéroport a également lancé en 2004 les réunions « de préparation », pour veiller à ce que l'on adopte une approche coordonnée lorsqu'une tempête de neige ou des averses de pluie verglaçante sont imminentes. Les compagnies aériennes, les préposés aux services au sol et les responsables du dégivrage font part de leurs préoccupations à l'Administration de l'aéroport et transmettent des renseignements sur les problèmes et les sources de préoccupations selon leur expérience.

Technologie ultramoderne

On voulait que la nouvelle aérogare soit dotée d'une technologie ultramoderne à la fois pour le confort de nos visiteurs et pour l'efficacité des installations. Nous avons déjà installé des systèmes hautement intégrés dans la nouvelle aérogare et nous continuons d'introduire des techniques et des caractéristiques qui améliorent la plateforme technologique.

Par exemple, en 2004, nous avons mis en œuvre un programme d'économie d'énergie en installant des photodétecteurs dans le système d'éclairage qui contrôlent certains luminaires et ajustent leur intensité en fonction de l'éclairage naturel dans l'aérogare. De plus, nos nouveaux escaliers roulants ralentissent et, par le fait même, utilisent moins d'énergie lorsqu'aucune personne ne s'y trouve. En portant une attention accrue à l'économie d'énergie, l'Administration de l'aéroport réduit de façon importante ses dépenses en énergie et contribue au même moment à la santé de l'environnement.



Mark Faubert – Gestionnaire,
Centre d'exploitation aéroportuaire
et sécurité

Centre de l'exploitation aéroportuaire (CEA)

Le CEA a été mis en place pour offrir un point de contact unique où l'on peut déclarer des problèmes relatifs à l'aérogare, à l'exploitation côté piste, au stationnement couvert et aux terrains de l'aéroport.

À l'aide de la technologie « Helpstar », le Centre est en mesure de suivre tous les appels, de numérotter les dossiers d'incidents, d'en confirmer la réception et le numéro au plaignant, et de suivre les activités relatives au dossier jusqu'à ce qu'il soit clos. Des rapports sommaires nous permettent de suivre les secteurs troubles, si bien que nous pouvons ensuite mettre en œuvre des solutions au besoin.

BizPark

Le BizPark, une option novatrice de stationnement destinée aux grands voyageurs d'affaires, est un grand succès. Au 31 décembre 2004, le système contenait plus de 400 utilisateurs enregistrés. Les clients du BizPark, qui paient un léger supplément à la tarification régulière des stationnements, ont un espace garanti situé près des passerelles climatisées menant à la nouvelle aérogare, ce qui leur permet d'accéder facilement aux comptoirs d'enregistrement et au contrôle préembarquement.

Une autre expansion

L'utilisation de notre nouveau stationnement couvert, inauguré le 12 octobre 2003, excède nos attentes. Aux heures de pointe, le stationnement est occupé à plus de 80 % de sa capacité, si bien que l'on manque d'espace. On a commencé les travaux de planification et de conception d'un agrandissement du stationnement qui permettra d'ajouter 900 espaces. Les travaux de construction s'amorceront en 2005, et on prévoit les terminer en 2006.

Nous explorons actuellement la Phase II du Programme d'expansion de l'aéroport, dont les travaux comprendront l'agrandissement de l'aire des vols domestiques de la nouvelle aérogare et la démolition de l'ancienne aérogare. Nous entreprendrons ce projet uniquement lorsque le nombre de passagers confirmera sa nécessité et lorsque notre situation financière nous le permettra.

Un excellent service à la clientèle...

Accessibilité

L'accès facile pour tous demeure une priorité pour l'Administration de l'aéroport. Pour améliorer l'aide offerte à nos visiteurs et à nos passagers ayant un handicap, nous avons muni toutes les entrées de l'aérogare d'un téléphone relié directement à nos kiosques Infoguide lors des heures d'ouverture et au Centre de l'exploitation aéroportuaire à tout autre moment. L'Administration de l'aéroport a invité des représentants du Centre de réhabilitation de l'Hôpital d'Ottawa à montrer aux membres de l'Infoguide à aider les personnes ayant des besoins spéciaux et à leur donner des indications.

Évaluation du service

L'Administration de l'aéroport s'est inscrite au programme d'évaluation du rendement et de satisfaction de la clientèle AETRA en juin 2004. (AETRA provient du mot latin AETHRA, qui signifie « ciel dégagé » ou « haute atmosphère ».)



Joanne Gauthier – Gestionnaire,
Transport au sol et stationnement

AETRA, une initiative de l'Association du transport aérien international et du Conseil international des aéroports, est un programme d'évaluation de la satisfaction de la clientèle des aéroports qui donne les profils démographique et de voyages, et compare le rendement de 31 aspects du service de plus de 58 aéroports du monde entier. Ce sondage est réalisé tous les trimestres et offre un aperçu inégalé de la loyauté et de la satisfaction de la clientèle.

Le troisième trimestre de 2004 nous a donné nos premiers résultats de sondage, et ceux-ci se sont révélés fort encourageants. Nos clients se disent satisfaits du rendement global de l'aéroport.

Nous n'en demeurerons pas là : notre objectif est d'excéder les « normes » de service à la clientèle des aéroports semblables ailleurs dans le monde et d'établir une réputation solide à la fois dans la collectivité et parmi un ensemble d'aéroports semblables pour notre service à la clientèle exemplaire.

Bénévoles

Les bénévoles de l'Infoguide demeurent un élément clé de la capacité de l'Administration de l'aéroport d'offrir un excellent service à la clientèle. Ce programme de bénévolat, auquel participent quelque 85 personnes dévouées, évolue et joue un double rôle : offrir de l'aide et agir comme ambassadeur, et accueillir les visiteurs dans la région de la capitale nationale et promouvoir les attractions et les activités locales.

Des liens solides avec notre collectivité et une contribution à la santé sociale et économique de la région...

Notre contribution à la collectivité

Pour souligner le premier anniversaire de la nouvelle aérogare, l'Administration de l'aéroport a lancé le Projet ensoleillement, un programme de dons de bienfaisance visant à aider les œuvres de charité de la région de la capitale nationale au cours des cinq prochaines années. Nous avons remis un total de 95 000 \$ à sept organismes de bienfaisance inscrits en 2004, et nous comptons distribuer 100 000 \$ de plus chaque année jusqu'en 2008 inclusivement.

Nous sommes conscients que notre succès est lié directement au soutien de notre collectivité, et c'est pourquoi le Projet ensoleillement est si important pour nous. Il nous permet, à notre tour, de faire un don significatif pour une bonne cause. (Pour en savoir davantage sur le Projet ensoleillement, rendez-vous à notre site Web à www.ottawa-airport.ca/clearskies).



Mike El-Cheikh – Électricien

Sommaire de retombées économiques directes sur la région (000 \$)

	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Salaires	7 762 \$	8 417 \$	9 160 \$	10 050 \$	11 250 \$	46 639 \$
Paiements tenant lieu des taxes municipales	4 421	3 700	3 654	3 466	3 515	18 756
Frais d'exploitation	9 300	10 000	9 500	12 000	15 000	55 800
Immobilisations	12 400	49 000	125 000	110 000	9 000	305 400
	33 883 \$	71 117 \$	147 314 \$	135 516 \$	38 765 \$	426 595 \$

Note:

Les salaires incluent les avantages sociaux

Paiements tenant lieu des taxes municipales (PTLT) - payé à la Ville d'Ottawa

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

Retombées économiques

En 2004, l'Administration de l'aéroport a commandé une étude des retombées économiques de l'Aéroport international d'Ottawa sur la collectivité. Cette étude a révélé plusieurs résultats importants :

- ▶ L'installation aéroportuaire offre environ 4 200 emplois directs chaque année, l'équivalent de 3 900 années-personnes à plein temps;
- ▶ le total des salaires directs pour l'aéroport est de 147 millions de dollars, la rémunération annuelle moyenne étant de 37 500 \$;
- ▶ le bassin d'emplois de l'aéroport a crû de 13 % depuis 2000; et
- ▶ le total des résultats économiques attribuables à l'aéroport est de 1,06 milliard de dollars par année, ou tout juste moins de 3 millions de dollars par paie, une hausse de 11 % depuis 2000.

Cette étude a également révélé que la présence même d'un aéroport dans une collectivité a des retombées positives sur la qualité de vie et les occasions qui s'offrent aux résidents et aux entreprises. Le transport aérien facilite l'exploitation efficace des entreprises, le transport des produits et des personnes dans le monde, et l'extension de leur portée dans un marché mondial.

L'augmentation du trafic passager aura un effet considérable sur la santé économique de la région. Chaque nouveau million de passagers desservis représente 1 200 nouveaux emplois. Compte tenu que la nouvelle aérogare peut accueillir cinq millions de passagers par année, on peut voir l'ampleur des possibilités d'emploi et de croissance économique.

Un maximum de revenus à réinvestir dans la rénovation de l'aéroport en gardant les tarifs aériens au même niveau...

Depuis sa création en 1997, l'Administration de l'aéroport a toujours démontré sa responsabilité fiscale. Grâce à la vigilance des employés de l'Administration de l'aéroport, les méthodes créatives pour réaliser de grands projets avec un minimum de ressources nous ont permis d'obtenir un surplus et d'effectuer des dépenses d'immobilisations, qui avaient été mises de côté en raison des difficultés qu'avait connues l'industrie au cours des trois dernières années.

L'Administration de l'aéroport tient à maintenir les droits aéronautiques au même niveau et à les augmenter uniquement lorsqu'il est nécessaire de couvrir d'importantes augmentations de coûts particuliers, notamment le loyer que nous payons au gouvernement fédéral. Le 1^{er} janvier 2004, l'Administration de l'aéroport a en effet réduit ses droits d'atterrissage de 10 %, ce qui a marqué la fin d'une surtaxe qui servait à payer l'amélioration des pistes.

Nous avons augmenté les droits d'aérogare sans que les coûts s'en ressentent pour couvrir les frais d'exploitation des installations partagées, autrefois fournies et payées par les compagnies aériennes.

Revenu des cinq dernières années (000 \$)

	2000	2001	2002	2003	2004
Revenus	53 140 \$	52 985 \$	55 308 \$	63 320 \$	69 632 \$
Dépenses avant l'amortissement	28 938	31 646	40 777	45 191	60 712
Excédent	24 202	21 339	14 531	18 129	8 920
Immobilisations	13 763	56 784	147 473	111 064	9 420
Encaisse (Dépassement bancaire), au 31 décembre	12 369	(14 617)	(145 591)	(244 310)	(258 437)
Revenus des FAA	14 949	14 082	13 690	20 838	23 670



Marc Patry – Plombier

Les services partagés comprennent notamment les comptoirs d'enregistrement, les écrans d'affichage des vols, les dispositifs de manutention des bagages, l'affiche aux portes d'embarquement, qui étaient autrefois offerts par les compagnies aériennes.

Cette hausse et d'autres exemples d'une gestion saine ont permis à l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa de maintenir sa cote de solvabilité très favorable. En 2004, Moody's Investors Service, Dominion Bond Rating Service et Standard & Poor's ont respectivement reconfirmé nos cotes de A1, A (élevée) et A+.

L'engagement des employés envers l'organisation...

La force de l'Administration de l'aéroport s'explique par l'effort collectif de toute son équipe, comme en témoignent ces deux événements repères qui sont survenus en 2004.

Signature de la convention collective

Après des négociations très productives, nous avons signé une nouvelle convention collective de trois ans avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada. Ce nouveau contrat sera en vigueur jusqu'à l'été 2007.

Conclusion du plan d'évaluation des emplois

Dirigé par l'équipe des Ressources humaines, cet effort triennal a pris fin en 2004 et nous a donné une évaluation et une documentation complètes de chaque poste à l'Administration de l'aéroport.

Qu'avons-nous accompli d'autre?

Nous avons continué de faire de l'environnement une priorité...

Système de gestion de l'environnement

Les efforts visant la mise en œuvre d'un Système complet de gestion de l'environnement ont débuté en 2003 par une analyse globale de tous les éventuels problèmes. D'autres travaux en 2004 ont aidé à définir les questions qui nous ont permis d'élaborer des Procédures normales d'exploitation pour bâtir un cadre permettant de résoudre ces problèmes. Le processus devrait prendre fin en 2005, car nous prévoyons recevoir la certification ISO 14000 pour notre Système de gestion de l'environnement.

... nous avons fait croître l'activité commerciale...

Développement des services aériens

Le développement des services aériens est essentiel non seulement pour l'Administration de l'aéroport, mais également pour la collectivité, puisqu'elle cherche à offrir d'autres possibilités de voyages et à solliciter d'autres clientèles pour ses entreprises. À cette fin, nous travaillons en étroite collaboration avec nos transporteurs pour créer de nouveaux marchés viables.

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

Nous avons obtenu des résultats en 2004 : plusieurs transporteurs ont commencé à offrir un service régulier à partir d'Ottawa ou ajouté des vols; c'est le cas, notamment, de WestJet Airlines, de CanJet Airlines, de Jetsgo, de Zoom Airlines, de United Express, de Continental Airlines et de Northwest Airlines.

Nous avons également observé une croissance des services nolisés internationaux en hiver comme en été. Il y a cinq ans, les résidents de la région d'Ottawa bénéficiaient d'un service sans escale vers seulement trois destinations soleil en hiver et vers une seule destination européenne en été. Aujourd'hui, les résidents peuvent se rendre à plusieurs destinations du Mexique, de la République dominicaine, de la Floride, de Cuba et de la Jamaïque, grâce à plus de dix vols par semaine en hiver, et à deux destinations européennes, Londres et l'Écosse, grâce à des vols hebdomadaires en été.

Aménagement foncier

L'aménagement foncier s'est poursuivi en 2004. Le Groupe Lowe-Martin a levé la première pelletée de terre de ce qui promet d'être un aménagement de grande envergure sur le chemin Hunt Club. De plus, en 2004, on a terminé les travaux de la nouvelle installation d'entretien des voitures de location de National-Alamo sur le chemin privé Canadair.

Destinations directes

1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25

Nouvelles perspectives commerciales

On a qualifié l'Administration de l'aéroport de chef de file dans l'industrie aéroportuaire pour sa capacité de gestion de programmes, qui lui a permis de réaliser la Phase I du Programme d'expansion de l'aéroport six mois d'avance sur le calendrier et à l'intérieur des limites du budget. En vertu de cette réussite, l'Administration de l'aéroport s'est associée à la société d'experts-conseils en aviation et en gestion aéroportuaire Sypher:Mueller International Inc. pour mener à terme plusieurs projets dans les Caraïbes, dont un programme de formation pour l'Administration aéroportuaire en Jamaïque.

Croissance du volume des passagers par secteur

	Domestiques	%	Transfrontaliers	%	Internationaux	%	Total	%
1996	2 223 941	–	529 602	–	104 295	–	2 857 838	–
1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	4,28 %	3 046 368	6,60 %
1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	22,38 %	3 110 548	2,11 %
1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	18,04 %	3 211 607	3,25 %
2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	-2,71 %	3 434 345	6,94 %
2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	-3,85 %	3 391 295	-1,25 %
2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	16,18 %	3 216 886	-5,14 %
2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	6,92 %	3 262 345	1,41 %
Actuel 2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	27,05 %	3 609 885	10,65 %
Prévision 2005	2 915 000	6,50 %	696 000	8,50 %	250 000	7,80 %	3 861 000	6,90 %
2010	3 516 000	4,10 %	909 000	6,10 %	331 000	6,50 %	4 756 000	4,60 %
2015	4 076 000	3,00 %	1 054 000	3,00 %	384 000	3,00 %	5 514 000	3,00 %
2020	4 725 000	3,00 %	1 222 000	3,00 %	445 000	3,00 %	6 392 000	3,00 %

Statistiques sur les passagers

Vers la fin de 2003, nous pouvions commencer à voir des signes positifs se refléter dans les statistiques sur les passagers. La croissance s'est poursuivie jusqu'en 2004 et pendant toute l'année. En fait, nous avons réalisé nos meilleurs résultats quant au nombre de passagers, grâce à une augmentation constante dans tous les secteurs tout au long de l'année.

Nous avons accueilli un total de 3,61 millions de passagers en 2004 et ainsi excédé l'ancien record de 3,43 millions établi en 2000, en plein dans le boom des hautes technologies.

...et nous nous sommes préparés à nous conformer à une nouvelle réglementation sur les transports.

Le Groupe de l'exploitation côté piste est responsable des services d'entretien côté piste, de l'entretien du matériel, du maintien d'un service d'intervention en cas d'urgence de Transports Canada et du Certificat d'immatriculation de l'aéroport en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.

Comme c'est le cas chaque année, en 2004, nous nous sommes concentrés à demeurer à l'affût du milieu de la réglementation, en particulier parce que l'on prévoit mettre en place de nouveaux règlements en 2005. Les règlements en cours de rédaction concernent les systèmes de gestion de la sécurité, la gestion et la planification de la faune à l'aéroport, l'entretien et la planification en hiver à l'aéroport, l'accès côté piste et la planification du contrôle des véhicules. Tous ces règlements devraient être mis en place l'année prochaine.

La réglementation sur le système de gestion de la sécurité aura une incidence considérable sur les ressources, étant donné que l'observation de celle-ci nécessitera la sensibilisation et la participation de toutes les personnes qui travaillent côté piste. De nombreux travaux de formation et de préparation ont été conçus à cette fin.

Tous les développements actuels et futurs concernant la réglementation font l'objet d'une surveillance : nous prenons part aux activités du Conseil des aéroports du Canada et nous siégeons sur son comité des affaires techniques, nous assistons aux réunions du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne et nous aidons les employés de Transports Canada à rédiger les documents d'orientation. De plus, pour se préparer à la nouvelle réglementation, l'Administration de l'aéroport a créé le poste de gestionnaire de la sécurité côté piste et formé un comité de la sécurité côté piste.

Vols directs par jour

	Domestique	Transfrontalier	International (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



Scott Boyle –Directeur,
Technologie informatique

Où s'en va-t-on maintenant?

Notre Plan stratégique quinquennal

Mis à jour avec la collaboration du Conseil d'administration en 2004, les objectifs stratégiques des cinq prochaines années sont le résultat d'une discussion approfondie des activités qui garantiront le succès continu de l'Administration de l'aéroport, et même une amélioration du service à nos passagers.

- ▶ **Services aéroportuaires** – Nous voulons continuer d'accroître notre réputation formidable de chef de file de l'industrie en planification, en développement et en exploitation d'installations aéroportuaires. Nous ferons une mise en marché dynamique dans le secteur des services aéroportuaires, nous préparerons une brochure pour ce secteur d'activité et nous continuerons de travailler avec les bons conseillers pour réaliser des projets et saisir les occasions qui se présentent.
- ▶ **Service à la clientèle** – Nous voulons bâtir sur notre réputation, à la fois parmi notre clientèle et parmi les aéroports semblables, pour notre service à la clientèle exemplaire. Nous planifions mettre en œuvre les programmes de satisfaction et de soin de la clientèle pour tout le personnel et tous les clients internes et améliorer le service aux locataires comme au public. Nous surveillerons également le rendement de l'aéroport et le service à la clientèle en menant des sondages sur la satisfaction de la clientèle, en ayant pour but d'excéder la « norme de service à la clientèle » des aéroports semblables du reste du monde.
- ▶ **Engagement des employés** – Nous maintiendrons et nous augmenterons l'engagement des employés envers la mission et les objectifs de l'Administration de l'aéroport.
- ▶ **Plan de gestion de l'environnement** – Nous continuerons d'élaborer un système détaillé de gestion de l'environnement pour l'Administration de l'aéroport et ses locataires, et nous continuerons de gérer les activités de l'aéroport en nous souciant de l'environnement.
- ▶ **Principaux partenariats avec la collectivité** – L'Administration de l'aéroport continuera de favoriser et de développer ses partenariats avec les principaux organismes de la collectivité et ses trois grands secteurs : le tourisme, les affaires et le gouvernement. Nous continuerons notamment de collaborer avec le Comité consultatif communautaire.
- ▶ **Questions et affaires municipales** – L'Administration de l'aéroport jouera un rôle plus proactif dans son travail avec les villes d'Ottawa et Gatineau, diverses collectivités et d'autres organismes gouvernementaux sur les questions et les affaires municipales. Nous concentrerons nos efforts sur le soutien de l'expansion du Centre des congrès d'Ottawa, ainsi que l'éducation et la promotion des droits, en particulier parce qu'ils se rapportent à la Zone d'influence d'exploitation de l'aéroport, une aire entourant l'aéroport que l'on a définie en collaboration avec les autorités municipales et provinciales et que l'on protège contre l'aménagement de certains types de bâtiments sensibles au bruit. Nous continuerons également de jouer un rôle actif, à la fois pour le développement économique du secteur urbain du Sud et pour les processus de planification du transport dans la région.



*Nathalie Samson – Directrice,
Exploitation de l'aérogare et sécurité*

- ▶ **Sécurité** – L'Administration de l'aéroport continuera de travailler avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et Transports Canada pour assurer un équilibre entre la réglementation sur la sécurité et l'exploitation de l'aéroport.
- ▶ **Programme d'expansion de l'aéroport, Phase II** – Nous procéderons à la conception et à la construction du stationnement couvert qui permettra d'ajouter, en 2006, environ 900 espaces au stationnement couvert actuel, ou un total net de 550 espaces supplémentaires de stationnement public. Le calendrier de l'expansion de l'aérogare reste à déterminer.
- ▶ **Projet ensoleillement** – Lancée en 2004, cette nouvelle initiative augmente la responsabilité sociale de l'Administration de l'aéroport dans la région de la capitale nationale et vise à subventionner des œuvres de bienfaisance jusqu'en 2008. L'Administration de l'aéroport y consacrera un budget de 100 000 \$ par année et remettra des fonds aux organismes dans le besoin.
- ▶ **Perspectives commerciales** – Nous continuerons de renforcer la priorité commerciale de l'Administration de l'aéroport en offrant des services aériens proactifs et améliorés et en aménageant des terrains commerciaux.



Claude Bisailon – Mécanicien-monteur

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	3 861 000	6,9 %	71 000	2,0 %	13 000 000 \$	11,7 %
2006	4 051 000	4,9 %	72 000	2,0 %	13 300 000 \$	2,3 %
2007	4 209 000	3,9 %	74 000	2,0 %	13 200 000 \$	-0,8 %
2008	4 369 000	3,8 %	75 000	2,0 %	13 500 000 \$	2,3 %
2009	4 561 000	4,4 %	76 500	2,0 %	15 100 000 \$	11,9 %

Note:

Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert – 75 millions de dollars (75 000 000 \$)

Prévision du loyer total 1997-2010 – 157 millions de dollars (157 000 000 \$)

À l'exclusion du loyer de participation d'environ 2 800 000 \$ par année à compter de 2007

Bilan financier de 2004

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004, le bénéfice avant amortissement a été de 8,9 millions de dollars comparativement à 18,1 millions pour l'exercice terminé le 31 décembre 2003. L'augmentation de 10,5 millions de dollars des intérêts figurant dans l'état des résultats a été le facteur ayant eu la plus forte incidence sur les résultats. Une fois défalqué l'amortissement, l'excédent des dépenses sur les revenus en 2004 a été de 4,3 millions de dollars comparativement à un excédent des revenus sur les dépenses de 12,4 millions en 2003. La charge d'amortissement est passée de 5,7 millions de dollars en 2003 à 13,2 millions de dollars en 2004 en raison du début de l'amortissement du nouveau terminal sur sa durée de vie économique prévue, à partir du 12 octobre 2003.

Le nombre de passagers en 2004 a été de 10,7 % supérieur au nombre de passagers en 2003 et il a atteint un sommet inégalé pour l'Aéroport international d'Ottawa, puisqu'il a été supérieur au nombre record avant les événements du 11 septembre 2001. Le nombre de passagers aux deuxième et troisième trimestres a été inférieur en raison partiellement des difficultés financières d'Air Canada, de la crainte du SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) au printemps de 2003 et de la panne d'électricité prolongée d'août 2003. Toutefois, l'augmentation par rapport à 2003 a été constante dans chacun des trimestres de 2004. Voici le nombre de passagers par trimestre :

	2003	2004	Variation en %
T1	804 757	882 610	9,7 %
T2	804 741	907 019	12,7 %
T3	819 734	895 308	9,2 %
T4	833 113	924 948	11,0 %
Total	3 262 345	3 609 885	10,7 %

Les statistiques sur les voyages dans tous les secteurs ont augmenté régulièrement tout au long de l'année par rapport aux résultats de 2003 comme il suit : voyages domestiques, 9,8 %; voyages transfrontaliers, 9,0 %; voyages internationaux, 27,1 %. Au Canada, le nombre de passagers d'Air Canada a augmenté de plus de 5 % en même temps que sa part de marché diminuait quelque peu, puis se stabilisait. Une forte croissance est attribuable aux transporteurs bon marché, comme WestJet, Jetsgo et CanJet, pour leurs vols vers des destinations canadiennes, à CanJet et aux transporteurs américains pour leurs vols vers des destinations transfrontalières, et aux transporteurs à vols nolisés internationaux pour leurs destinations-soleil et leurs vols vers le Royaume-Uni. Par secteur, pour chaque trimestre de 2004, le nombre de passagers comparativement à 2003 s'est établi comme il suit :

	Domestique	Transfrontalier	International
T1	Hausse de 8,8 %	Hausse de 8,9 %	Hausse de 17,2 %
T2	Hausse de 9,3 %	Hausse de 16,1 %	Hausse de 70,1 %
T3	Hausse de 9,5 %	Hausse de 5,7 %	Hausse de 20,1 %
T4	Hausse de 11,7 %	Hausse de 5,9 %	Hausse de 20,6 %



Ed Hodgins – Coordonnateur du Centre d'exploitation aéroportuaire

Le 12 octobre 2003, la Phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) de l'Administration s'est achevée avec l'inauguration de la nouvelle aérogare. Dès que la nouvelle aérogare est entrée en service, l'Administration a commencé l'amortissement du coût en capital et a cessé parallèlement la capitalisation des frais d'intérêt à des fins comptables. C'est pourquoi l'amortissement et les intérêts débiteurs figurant dans l'état des résultats ont augmenté par rapport à 2003.

Revenus

En 2004, l'Administration a produit des revenus de 69,6 millions de dollars au total, comparativement à 63,3 millions en 2003. Les frais d'amélioration aéroportuaire ont représenté 2,8 millions de dollars de l'augmentation, et les revenus aéronautiques, 2,6 millions.

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont augmenté de 13,6 %, c'est-à-dire de 20,8 millions de dollars en 2003 à 23,7 millions de dollars en 2004, compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers. L'Administration a fait passer ses FAA de 10 \$ à 15 \$ par passager embarqué à compter du 1^{er} janvier 2003. C'est ainsi que, au cours des premiers mois de 2003, les compagnies aériennes ont commencé à percevoir des frais de 15 \$, tandis que les billets vendus avant le 1^{er} janvier incluaient les frais de 10 \$. En vertu d'une entente, les FAA sont perçus par les transporteurs aériens dans le prix du billet et ils sont versés à l'Administration de l'aéroport selon un montant estimatif le premier jour du mois suivant le mois de l'embarquement. Le règlement final fondé sur le nombre effectif de passagers se fait à la fin du mois après le mois de l'embarquement.

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus pour l'Administration. Ces revenus, qui comprennent les droits d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs aériens, se sont élevés à 24,4 millions de dollars en 2004, soit 2,5 millions de plus que ceux de 21,9 millions en 2003. Cette hausse s'explique en partie par l'augmentation du nombre de vols nolisés vers les destinations-soleil et des vols des transporteurs bon marché en 2004.

En outre, à partir du 12 octobre 2003, l'Administration a modifié sa structure tarifaire pour récupérer, sans qu'il en coûte quoi que ce soit aux transporteurs aériens, ses coûts d'exploitation permanents pour les systèmes partagés qui ont été mis en place dans le cadre du PEA. Il s'agit des comptoirs de billets et des files d'attente, des écrans d'affichage des vols (qui relevaient d'Air Canada dans l'ancienne aérogare), ainsi que des salles et des systèmes partagés de manutention des bagages. À cette fin, l'Administration a augmenté son tarif des droits généraux d'aérogare et elle a éliminé la location d'espaces exclusifs pour les comptoirs des billets et les salles de manutention des bagages à partir du 12 octobre 2003. L'augmentation des droits généraux d'aérogare, concurremment avec l'utilisation accrue des passerelles d'embarquement (il y a plus de passerelles dans la nouvelle aérogare) a produit des revenus plus élevés pour les droits d'aérogare depuis le 12 octobre 2003. En contrepartie de l'augmentation du volume étant donné l'accroissement de l'activité, l'Administration a diminué de 10 %, à partir du 1^{er} janvier 2004, son tarif des droits d'atterrissage pour marquer l'élimination d'un supplément de 10 % qui avait servi à payer les travaux d'amélioration des pistes d'atterrissage.

Les revenus provenant des concessions sont passés de 6,4 millions de dollars en 2003 à 8,2 millions en 2004, ce qui s'explique également par l'augmentation du nombre de passagers. En outre, toutes



*Krista Kealey – Directrice,
Communications et affaires publiques*

les concessions de vente au détail, de restauration et de location d'automobiles ont fait l'objet d'un nouvel appel d'offres avant l'ouverture de la nouvelle aérogare, de sorte que les garanties de revenus ont augmenté en raison des nouvelles conventions.

Les revenus provenant du stationnement ont augmenté de 6,3 millions de dollars en 2003 à 7,6 millions en 2004, soit de 20 %. L'augmentation du nombre de passagers et de la demande de stationnement, la plus grande diversité des modalités de stationnement et l'augmentation du tarif de stationnement pour 24 heures dans le stationnement couvert, voilà autant d'éléments qui ont contribué à la hausse de ces revenus.

Les loyers pour les salles de bagages, les comptoirs de billets et les files d'attente à utilisation exclusive ont été inclus dans les nouveaux droits généraux d'aérogare à partir du 12 octobre 2003 vu la mise en place du nouveau modèle de services partagés. Le tarif pour l'espace à utilisation exclusive dans l'aérogare a été rajusté de 6,6 % à partir du 12 octobre 2003, soit la deuxième d'une hausse en deux étapes afin de mieux récupérer une partie du coût accru pour l'Administration du loyer foncier payable au gouvernement du Canada.

Les revenus d'intérêts proviennent du placement à court terme du produit net de l'émission d'obligations par l'Administration de mai 2002, qui n'a pas encore été passé en charges dans le Programme d'expansion de l'aéroport. Les revenus d'intérêts ont diminué à mesure que les fonds ont été dépensés pour le Programme d'expansion.

Dépenses

Les dépenses totales avant amortissement sont passées de 45,2 millions de dollars en 2003 à 60,7 millions en 2004. En outre, l'amortissement est passé de 5,7 millions de dollars en 2003 à 13,2 millions en 2004, en raison surtout du début de l'amortissement de la nouvelle aérogare et des installations connexes à partir du 12 octobre 2003.

Le loyer foncier payable à la Couronne a augmenté de 2,8 % de 2003 à 2004. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa exploite l'aéroport en vertu d'un bail foncier conclu avec le gouvernement fédéral, qui établit de quelle façon est calculé le loyer foncier annuel. Ce loyer est fondé sur un droit fixe par passager, rajusté annuellement compte tenu de l'inflation, jusqu'au seuil maximal suivant :

- ▶ 3 000 000 passagers pour les années 2003 et 2004;
- ▶ 3 100 000 passagers pour les années 2005 à 2009;
- ▶ 3 200 000 passagers pour les années 2010 à 2017; et
- ▶ 3 300 000 passagers après 2017 (20^e année du bail).

Le paiement d'un loyer de participation, fondé sur un pourcentage de l'augmentation des revenus, commencera en 2007. Le loyer foncier de 11,3 millions de dollars en 2003 est passé à 11,6 millions en 2004 en raison de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

Le 16 juillet 2003, le ministre des Transports a annoncé un allègement du loyer à court terme pour les aéroports. C'est ainsi que l'Administration est en mesure de reporter environ 10 % de son loyer



*Jane Foyle – Directeure,
Exploitation côté piste*

pour la période de deux ans à partir du 1^{er} juillet 2003 (pour un total de 2,3 millions de dollars). Le montant reporté doit être remboursé, sans intérêts, sur une période de 10 ans à partir du 1^{er} janvier 2006. Étant donné qu'il s'agit d'un report et non d'une réduction permanente, le montant total du loyer annuel a été comptabilisé comme une charge à payer, et la fraction reportée comme un passif.

Les dépenses pour les matériaux, les fournitures et les services sont passées de 13,0 millions en 2003 à 16,5 millions de dollars en 2004. L'augmentation du coût des services de police et de sécurité non entièrement couverts par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et les frais de la convention de services pour les systèmes partagés ont compté pour 1,4 million dans l'augmentation. L'augmentation du coût d'exploitation des installations matérielles avec l'ouverture de la nouvelle aérogare agrandie a compté pour 1,8 million dans l'augmentation. Cette augmentation comprend celle des services publics et de l'entretien des bâtiments, plus les coûts d'entretien de l'ancienne aérogare.

Les salaires et les avantages sociaux ont également augmenté, en raison surtout des hausses prévues dans les conventions collectives, mais aussi de la hausse des coûts pour les pensions et les autres avantages sociaux. En outre, l'Administration a augmenté sa masse salariale au dernier trimestre de 2003 et au début de 2004 compte tenu des exigences d'une aérogare beaucoup plus grande et des nouveaux systèmes partagés.

En décembre 2000, la province d'Ontario a adopté une nouvelle loi selon laquelle, à partir de 2001, les paiements en remplacement d'impôts municipaux sont fondés sur le nombre de passagers de l'année antérieure plutôt que sur l'évaluation de la valeur au marché. Le montant de 3,5 millions de dollars payés pour 2004 a été calculé en fonction de cette loi et du nombre de passagers en 2003.

Les intérêts débiteurs figurant dans l'état des résultats ont représenté 10,5 millions de dollars de la hausse des dépenses pour 2004. Avant le 12 octobre 2003, l'Administration capitalisait les intérêts sur la dette qui étaient directement attribuables au coût du PEA avant le début de l'exploitation, mais seulement dans la mesure où des liquidités avaient été investies dans le PEA. Tous les intérêts débiteurs figurent maintenant dans l'état des résultats.

Ressources en capital

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices ne sont pas répartis et ils sont réinvestis dans l'exploitation et l'aménagement de l'aéroport, et ils servent notamment aux investissements dans les dépenses en capital pour répondre aux besoins de l'exploitation courante.

Au cours de 2004, l'Administration a fait des paiements comptants, notamment la remise des retenues, pour un montant de 25,4 millions de dollars pour les dépenses en capital relatives au PEA, et un montant supplémentaire de 3,7 millions pour les dépenses en capital relatives à l'entretien. Au cours de l'année, Moody's, Standard & Poors et DBRS ont reconduit les cotes de solvabilité de l'Administration, soit A1, A+ et A (élevé), respectivement, pour l'émission d'obligations par l'Administration.



John Machado – Coordonnateur des comptes - facturation

L'Administration a débuté en 2002 les travaux de la Phase I, soit la partie la plus importante de son PEA. Cette phase, dont le budget s'élevait à 310 millions de dollars, comprenait la construction d'une nouvelle aérogare pour les passagers, à côté de l'aérogare vieille de 40 ans, un stationnement couvert, une immense infrastructure côté piste et côté ville pour accommoder les nouveaux ouvrages de l'aérogare et du stationnement, et elle s'est achevée le 12 octobre 2003. L'Administration a entamé la planification et la conception de la Phase II du PEA, mais elle ne commencera les travaux que lorsque le nombre de passagers le justifiera. La Phase II, qui comprend l'expansion de la nouvelle aérogare et la démolition de l'ancienne aérogare, devrait être nécessaire avant 2010. L'expansion du garage de stationnement, qui fait également partie de la Phase II, commencera en 2005 pour un coût estimatif total de 10 à 15 millions de dollars. Ces travaux seront payés avec les liquidités actuelles. La Phase III de l'expansion devrait être réalisée au plus tard en 2020.

Au 31 décembre 2004, les débiteurs avaient diminué de 4,9 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2003. Une somme de 2,7 millions de dollars du montant inclus dans le solde de 2003 était exigible des locataires, dont Transports Canada et l'ACSTA, en raison de travaux d'aménagement faits pour le compte de ces locataires dans le cadre du PEA. En outre, la convention en vertu de laquelle les transporteurs aériens perçoivent les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) pour le compte des aéroports et les remettent aux aéroports a été modifiée en janvier 2004 et elle comporte maintenant de meilleures modalités de paiement. C'est ainsi que les FAA inclus dans les débiteurs ont diminué de 1,6 million de dollars par rapport à 2003, ce qui représente environ un mois de revenus provenant des FAA.

Les liquidités et les placements à court terme de 11,5 millions de dollars au 31 décembre 2004 comprennent des placements à court terme autorisés par l'acte constitutif de fiducie. Outre ces liquidités, l'Administration a des facilités de crédit renouvelables sur 364 jours pour un total de 120 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes.

Le gouvernement du Canada a prolongé une clause d'indemnisation des tiers à titre d'assurance aviation pour risque de guerre pour tous les exploitants de services essentiels d'aviation au Canada. Le gouvernement du Canada a consenti cette indemnisation en réaction à la décision des assureurs internationaux d'annuler cette assurance en vigueur avant le 11 septembre 2001.

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 abordables, sécuritaires et de calibre international à la collectivité et à la clientèle de l'aéroport.

Le Conseil d'administration

L'adoption de la Politique nationale des aéroports en 1994 a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour 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'Administration de l'aéroport international d'Ottawa suit les lignes directrices ci-après :

- 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 responsabilité fiduciaire envers l'Administration de l'aéroport;
- le Conseil se réunit au moins huit ou neuf 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 atteigne ses buts à long terme; et
- 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 2004, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices susmentionnées qui sont incluses dans les Statuts.

Statuts révisés

L'Administration a adopté des Statuts révisés le 23 avril 2003 pour remplacer ceux qui avaient été établis à l'origine au moment de sa constitution en société en 1995. Les Statuts révisés déterminent la composition du Conseil d'administration et le processus de mise en candidature des administrateurs. Voici les organismes de sélection qui présenteront des candidatures au Conseil d'administration formé de 14 membres :



*Michel Tessier – Directeur délégué de
l'aéroport*

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
Association du transport aérien du Canada	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa	1
AAIMCO (à titre personnel)	3
TOTAL	14

La durée du mandat des administrateurs est de trois ans, et chacun d'entre eux peut remplir trois mandats : un administrateur peut donc siéger au plus neuf ans.

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.





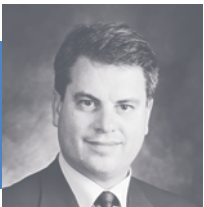


Le projet de la *Loi canadienne sur les organismes à but non lucratif*, C-21, actuellement devant le Parlement, est susceptible d'exiger que l'on modifie ces statuts et que l'Administration soit désormais régie par cette nouvelle Loi, au lieu de se constituer en société en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2004. La transition vers la mise en candidature de tous les administrateurs à partir de la liste ci-haut d'organismes de sélection sera terminée d'ici 2006.



*Chris Burton – Opérateur saisonnier
d'équipement lourd – côté piste*

Administrateurs

		Comités du Conseil d'administration	Nommé par
Jim Durrell		Président du Conseil <ul style="list-style-type: none"> ▸ Président, Comité exécutif ▸ Président, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération ▸ Président, Comité de surveillance du PEA 	Ville d'Ottawa
Whitman Tucker		Vice-président <ul style="list-style-type: none"> ▸ Vice-président, Comité exécutif ▸ Membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération ▸ Membre, Comité de vérification 	Ville d'Ottawa
Michel Belley		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications 	Chambre de commerce de Gatineau
Raymond Brunet		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de vérification ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA 	Ville de Gatineau
Jeffrey M. Dale		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de vérification ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications 	Ville d'Ottawa
Michael Darch		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications 	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)
Larry Malloy		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Président, Comité de l'expansion commerciale et des communications ▸ Membre, Comité exécutif 	Gouvernement de l'Ontario

		Comités du Conseil d'administration	Nommé par
Eric McSweeney		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA 	Ottawa Chamber of Commerce
Jean-Marie Séguin		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA 	Ministre des Transports (Gouvernement du Canada)
Michael Skrobica		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de vérification ▸ Membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications 	Association du transport aérien du Canada
Carol Stephenson		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité exécutif ▸ Membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa
Pamela Sweet		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité de vérification ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA 	Ville d'Ottawa
Peter Vice		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Membre, Comité exécutif ▸ Membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	À titre personnel
James Wright		<ul style="list-style-type: none"> ▸ Président, Comité de vérification ▸ Membre, Comité de surveillance du PEA ▸ Membre, Comité exécutif 	À titre personnel

Rémunération des administrateurs en 2004

Honoraires annuels fixes

Président	25 000 \$
Vice-président	15 000 \$
Présidents de comité	15 000 \$
Autres administrateurs	12 000 \$

Nous remercions et souhaitons bonne chance aux membres suivants qui ont quitté le Conseil d'administration en 2004.



Claude Bennett



Carmen Rodrigue



Regis Trudel

Comités du Conseil

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;
- évaluer les ressources humaines au moyen d'un sondage bi-annuel sur la satisfaction des employés;
- recommander des candidatures à la présidence de comités; et
- recommander des candidatures d'administrateurs au Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération.

Comité de surveillance du Programme d'expansion de l'aéroport

- surveiller l'évolution du Programme d'expansion de l'aéroport.

Comité de vérification

- les vérificateurs externes rendent compte au Comité de vérification, qui est chargé de revoir des questions portant sur la nomination des vérificateurs externes, y compris les honoraires, et de recommander aux membres la nomination des vérificateurs externes;
- 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 et les faire approuver par celui-ci;
- 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 et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration; et
- 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.

Comité de l'expansion commerciale et des communications

- revoir les grandes initiatives de marketing;
- revoir les résultats de sondages auprès des clients menés à l'intérieur de l'aérogare;
- revoir les plans d'aménagement foncier; et
- revoir les stratégies de communications et les grandes initiatives.

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;
- procéder à un examen annuel de la régie du Conseil 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; et
- étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise.

Il est permis de créer de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent les membres du Conseil d'administration.

Responsabilité

L'Administration a pour principe à la fois de rendre des comptes 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; et
- 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;



Liane Bell – Adjointe administrative

- D en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - I Comité sur le bruit de l'aéroport
 - I Comité consultatif des compagnies aériennes
 - I Comité des opérateurs de l'aéroport
 - I Comité consultatif communautaire
 - I Comité de la sécurité côté piste;
- D en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- D en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, dont la dernière mise à jour remonte à 1998, et du Plan d'utilisation du sol, dont la dernière mise à jour remonte à 2003, que le ministre des Transports doit approuver dans ce dernier cas; et
- D 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 2002.

Transparence

Achats et marchés

L'Administration veille à ce que ses méthodes d'achat soient 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 91 500 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'Indice des prix à la consommation) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le Rapport annuel de l'Administration, accompagnés d'une justification indiquant pourquoi on n'a pas eu recours au mécanisme de la concurrence.

Les contrats suivants dépassaient la valeur prévue et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2004 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Girit Projects Inc.	118 045 \$ Fournir, livrer et installer des caméras de télévision en circuit fermé	Assurer la fonctionnalité et l'intégration aux systèmes de télévision en circuit fermé actuels, adjugés à la suite d'un appel public d'offres concurrentielles
Viscount Glass and Aluminum	150 000 \$ Assurer l'entretien des puits de lumière/le lavage des vitres, et effectuer des réparations au fur et à mesure des besoins	Maintenir les dispositions actuelles de garantie sur le matériel installé à la suite d'un appel public d'offres concurrentielles
ARUP Napa Canada Inc.	207 620 \$ Documentation de définition du PEA, Phase II	Assurer la continuité de la Phase I du PEA et la cohérence avec celui-ci



Yvon Larochelle – Directeur,
Services environnementaux

Grilles salariales des membres de la haute direction

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 150 000 \$ à 200 000 \$ en 2004, et celle de chacun des vice-présidents, de 90 000 \$ à 140 000 \$.

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 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 compagnies aériennes; et
- ▶ elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 90 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 les a portés à 15 \$, le 1^{er} janvier 2003. 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 aux 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, sans frais, les documents suivants pour consultation pendant ses heures normales d'activités :

- ▶ le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- ▶ un résumé du Plan d'affaires et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- ▶ les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);
- ▶ ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
- ▶ des sommaires des cinq derniers Plans d'affaires de l'Administration;
- ▶ les articles sur la constitution en société de l'Administration (ses lettres patentes) et ses statuts, y compris toute modification;
- ▶ toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport; et
- ▶ un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.



*Marie Steen – Directeure,
Immobilier commercial*

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 disponible aux deux kiosques de l'Infoguide à l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le (613) 248-2125 ou le 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 ou leur écrire, à l'adresse suivante :
Pièce 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa (Ontario) Canada K1V 9B4; et
- télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au (613) 248-2068.

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

L'Administration a pour principe de répondre aux questions, aux commentaires et aux préoccupations le plus rapidement possible.

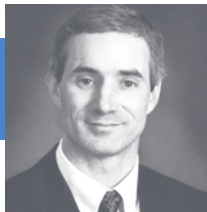
Équipe de la haute direction



Paul Benoit
Président et chef
de la direction



Louise Bergevin
Adjointe exécutive
au Président



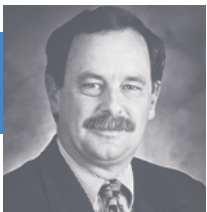
Ian Bell
Vice-président,
Service de l'aérogare
et technologie
informatique



Krista Kealey
Directrice,
Communications et
affaires publiques



Richard Laniel
Vice-président,
Ressources humaines
(retraité en décembre
2004)



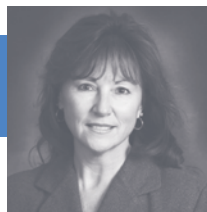
Pierre Lanoix
Vice-président,
Exploitation et
construction



Annette Nicholson
Chef du contentieux



John Spinks
Vice-président,
Expansion commerciale
et marketing



Linda Tougas
Vice-présidente,
Ressources humaines
(décembre 2004)



John Weerdenburg
Vice-président
et chef des finances

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est dotée d'un système conforme aux lignes directrices de la Bourse de Toronto en matière de régie d'entreprise.

LIGNE DIRECTRICE DE LA TSX: COMMENTAIRES:

1. Le conseil d'administration de chaque société devrait assumer explicitement la responsabilité de gérance de la société et, dans le cadre de la responsabilité générale de gérance, il devrait assumer la responsabilité des questions suivantes :

Le Conseil d'administration examine le Plan stratégique de l'Administration chaque année.

1.(a) L'adoption d'un processus de planification stratégique;

1.(b) L'identification des principaux risques associés à l'entreprise de la société et la prise de mesures assurant la mise en œuvre de systèmes appropriés permettant la gestion de ces risques;

Dans le cadre de l'examen annuel du Plan stratégique, l'Administration identifie ses dix principaux risques et ses stratégies pour gérer, atténuer ou éviter ces risques. Celles-ci sont examinées par le Conseil chaque année dans le cadre du processus d'examen de la planification stratégique.

1.(c) La planification de la relève, y compris la désignation, la formation et la supervision des hauts dirigeants;

Le Conseil a un plan de relève pour la haute direction.

1.(d) Une politique de communication de la société;

À la réunion de février 2005, le Conseil a adopté la politique de communication qui considère l'opportunité et la précision des communications, et détermine l'importance de savoir de quelle façon et par qui les messages du Conseil sont transmis.

1.(e) L'intégrité des systèmes de contrôle interne et d'information de gestion de la société.

Chaque année, le Comité de vérification du Conseil rencontre les vérificateurs externes de l'Administration et examine les questions relatives au contrôle interne.

2. Le conseil d'administration... devrait être composé en majorité de personnes qui sont des administrateurs non reliés.

Tel que prévu dans les statuts de l'Administration, tous les administrateurs sont non reliés. Les statuts contiennent une liste de personnes qui ne peuvent pas siéger sur le Conseil d'administration, notamment les employés de l'Administration.

LIGNE DIRECTRICE DE LA TSX: COMMENTAIRES:

3. Le conseil sera tenu de divulguer chaque année le fait qu'il est ou non constitué en majorité d'administrateurs non reliés. ... Les administrateurs qui sont membres de la direction sont des administrateurs reliés. Le conseil sera aussi tenu de divulguer chaque année les motifs à l'origine de cette conclusion.

Tel que prévu dans les statuts de l'Administration, tous les administrateurs sont des administrateurs non reliés.

Les administrateurs sont tenus de déposer un document déclaratoire de conflit d'intérêts chaque année. L'absence de conflit d'intérêts au Conseil est divulguée dans le rapport annuel de l'Administration.

4. Le conseil d'administration... devrait nommer un comité d'administrateurs, composé exclusivement d'administrateurs externes, c.-à-d. d'administrateurs qui ne sont pas membres de la direction, et en majorité d'administrateurs non reliés, et charger ce comité de proposer au conseil de nouveaux candidats aux postes d'administrateur ainsi que d'évaluer les administrateurs régulièrement.

Tel que prévu dans les statuts de l'Administration, tous les administrateurs sont des administrateurs externes non reliés.

Le Comité de la régie d'entreprise du Conseil est responsable d'examiner les candidatures et de choisir de nouveaux administrateurs à partir des candidats proposés par les organismes de sélection externes.

Le Comité de la régie d'entreprise est responsable d'évaluer le rendement du Conseil et de chacun de ses membres.

5. Chaque conseil d'administration devrait mettre en œuvre une marche à suivre par le comité des mises en candidature ou tout autre comité approprié aux fins de l'évaluation de l'efficacité du conseil dans son ensemble, des comités du conseil et de l'apport des différents administrateurs.

Le Comité de la régie d'entreprise a établi des critères et un processus d'évaluation du rendement de chacun des membres du Conseil, de l'efficacité du Conseil dans son ensemble et des comités du Conseil.

6. Chaque société devrait, dans le cadre de la marche à suivre pour la nomination de nouveaux administrateurs, fournir un programme d'orientation et de formation à l'intention des nouveaux membres du conseil.

Les nouveaux administrateurs reçoivent un manuel d'information et des services de familiarisation complets, notamment des réunions avec le chef de la direction et le personnel de gestion de l'Administration. L'ordre du jour des réunions du Conseil comprend des exposés périodiques par des ressources internes et externes sur des questions relatives aux tâches des administrateurs ou aux activités commerciales de l'Administration.

LIGNE DIRECTRICE DE LA TSX: COMMENTAIRES:

7. Chaque conseil d'administration devrait revoir sa taille, afin de déterminer dans quelle mesure le nombre de ses membres influe sur son efficacité, et entreprendre au besoin un programme de réduction du nombre d'administrateurs pour ramener celui-ci à un nombre permettant de prendre des décisions avec plus d'efficacité.

La composition du Conseil et le nombre d'administrateurs sont prévus dans les statuts de l'Administration, et ces chiffres sont divulgués dans le rapport annuel. On a revu la taille du Conseil en 2003, au moment où nous avons modifié les statuts, et nous avons fini par réduire la taille du Conseil, qui compte maintenant 14 membres au lieu de 15.

8. Le conseil d'administration devrait revoir le montant de la rémunération et le mode de rémunération des administrateurs afin de déterminer si cette rémunération est adéquate et de s'assurer qu'elle reflète d'une manière réaliste les responsabilités et le risque associés au fait d'être un administrateur efficace.

Le Comité exécutif du Conseil examine chaque année la rémunération des administrateurs et fait des recommandations en tenant compte des heures de travail que cela engage et de la nature des responsabilités.

9. Les comités du conseil d'administration devraient généralement être composés d'administrateurs externes, qui soient en majorité des administrateurs non reliés. Un administrateur interne est ... un agent ou employé de la société ou de l'une ou l'autre de ses filiales.

Les comités du Conseil sont constitués en totalité d'administrateurs qui ne sont pas membres de la direction et non reliés à l'Administration.

10. Chaque conseil d'administration devrait assumer expressément la responsabilité de mettre au point la démarche devant être suivie par la société en ce qui concerne les questions de régie d'entreprise ou déléguer cette responsabilité générale à un comité du conseil.

Le Comité de la régie d'entreprise du Conseil a un mandat lui incombant de veiller à ce que ces lignes directrices soient respectées.

11. Le conseil d'administration, conjointement avec le chef de la direction, devrait élaborer des descriptions de fonctions relativement aux membres du conseil et au chef de la direction, et y définir les limites des responsabilités de la direction.

Le Comité de la régie d'entreprise a clairement établi le mandat et les responsabilités du Conseil et de ses comités en tant que comité de régie. Cela distingue clairement les responsabilités du Conseil de celles du chef de la direction quant à la gestion de l'Administration.

11. (suite) En outre, le conseil devrait approuver ou déterminer les objectifs généraux de la société que le chef de la direction doit atteindre.

Les objectifs généraux de la société fixés par le chef de la direction sont approuvés chaque année par le Comité exécutif du Conseil. Le Comité exécutif évalue par la suite le chef de la direction en fonction de ces objectifs.

LIGNE DIRECTRICE DE LA TSX: COMMENTAIRES:

12. Chaque conseil d'administration devrait veiller à ce que des structures et des méthodes appropriées assurant l'indépendance du conseil par rapport à la direction soient en place. Ainsi, sur le plan de la structure, le conseil pourrait nommer un président qui n'est pas membre de la direction...

Sur le plan des méthodes, on pourrait notamment prévoir des réunions régulières du conseil sans la présence de membres de la direction ou confier expressément à un comité du conseil la responsabilité de l'administration des relations du conseil avec la direction.

Tel que prévu dans les statuts de l'Administration, tous les administrateurs sont des administrateurs externes non reliés.

De façon périodique, il se peut que le Conseil tienne des séances à huis clos sans la présence de la direction ou du chef de la direction.

13. Le comité de vérification financière de chaque conseil d'administration devrait être composé uniquement d'administrateurs externes. Le rôle et les responsabilités du comité de vérification devraient être définis avec précision de manière à fournir à ses membres des indications appropriées sur l'étendue de leurs fonctions.

13. (suite) Le Comité de vérification financière devrait disposer de voies de communication directes avec les vérificateurs internes et externes lui permettant d'étudier et de discuter au besoin avec eux des questions particulières.

13. (suite) Les fonctions du comité de vérification financière devraient comprendre la surveillance du système de contrôle interne par la direction. En effet, bien qu'il incombe à la direction de concevoir et de mettre en œuvre un système de contrôle interne efficace, il incombe au comité de vérification de s'assurer que la direction s'est bien acquittée de sa responsabilité à cet égard.

14. Le conseil d'administration devrait mettre en œuvre un système permettant à un administrateur donné d'engager un conseiller externe aux frais de la société lorsque les circonstances le justifient. L'engagement du conseiller externe devrait être assujéti à l'approbation d'un comité pertinent du conseil.

Tous les membres du Conseil et les membres de ses comités sont des administrateurs externes.

Le mandat du Comité de vérification décrit clairement les tâches et les responsabilités du Comité.

L'Administration n'a pas de poste de vérificateur interne indépendant. Le Comité de vérification se réunit officiellement avec les vérificateurs externes au moins une fois par année. Au cours de cette réunion, on tient une séance à huis clos sans la présence de la direction de l'Administration.

Le Comité de vérification se réunit officiellement avec les vérificateurs externes au moins une fois par année. Le Comité de vérification rencontre les vérificateurs externes de l'Administration et examine les questions relatives au contrôle interne chaque année.

Le Comité de la régie d'entreprise est responsable d'approuver l'embauche de conseillers externes par un membre du Conseil en particulier, et de définir les circonstances où cette pratique est autorisée ou défendue.

États financiers de

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

31 décembre 2004

Responsabilité de la direction en ce qui concerne les 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 ce rapport annuel. Les états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation d'états financiers exige que la direction utilise les meilleures estimations et du jugement, surtout dans le cas où des transactions influençant 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 incluses dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la présentation de l'information financière et la préservation du patrimoine, la direction estime avoir instauré des systèmes valables de contrôles internes de comptabilité pouvant assurer un degré raisonnable de certitude que les livres et documents comptables sont fiables et constituent une base valable pour la présentation fiable et rapide d'états financiers.

Le Conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités envers les états financiers grâce à son Comité de vérification composé uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni employés de l'Administration. Ce Comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants pour examiner les résultats et discuter de la vérification, du contrôle interne, des conventions comptables et de sujets de présentation de l'information financière. Le Comité de vérification présente ses constatations au Conseil d'administration qui examine et approuve les états financiers vérifiés. 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 vérifiés par Deloitte & Touche, s.r.l. comptables agréés, désignés lors de l'assemblée générale annuelle. Leur rapport des vérificateurs se trouve ci-dessous.



Paul Benoit

Président et
chef de la direction



John G. Weerdenburg, C.A.

Vice-président et
chef des finances

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2004 et les états des résultats et de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes*, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte + Touche s.r.l.

Comptables agréés

Ottawa (Ontario)

Le 28 janvier 2005

Bilan

au 31 décembre 2004

(en milliers de dollars)

	<u>2004</u>		<u>2003</u>
Actif			
ACTIF À COURT TERME			
Encaisse et placements à court terme	11 485	\$	25 690
Débiteurs	4 492		9 436
Fournitures de consommation	739		429
Frais payés d'avance et avances	448		520
	17 164		36 075
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 6 (a))	8 823		8 647
FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS (note 6 (g))	3 321		3 694
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	326 057		329 844
AUTRES ACTIFS (note 4)	4 316		3 287
	359 681	\$	381 547
			\$
Passif et actif net			
PASSIF À COURT TERME			
Créditeurs et frais courus	9 465	\$	26 813
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	244		368
	9 709		27 181
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	1 468		1 180
DÉPÔTS DE GARANTIE	525		620
DETTE À LONG TERME (note 6)	273 520		273 830
	285 222		302 811
ENGAGEMENTS (note 10)			
ACTIF NET (note 7)	74 459		78 736
	359 681	\$	381 547
			\$

AU NOM DU CONSEIL



, administrateur



, administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des résultats et de l'évolution de l'actif net

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004

(en milliers de dollars)

	2004		2003
REVENUS			
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 7)	23 670	\$	20 838
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	15 088		12 151
Redevances d'atterrissage	9 388		9 770
Concessions	8 223		6 405
Stationnement	7 552		6 296
Locations de terrain et de locaux	3 460		3 817
Revenu d'intérêts	562		2 649
Autres revenus	1 689		1 394
	69 632		63 320
DÉPENSES			
Loyer à Transports Canada (note 10)	11 643		11 329
Matériaux, fournitures et services (note 11)	16 507		12 999
Salaires et avantages sociaux	11 264		10 066
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	3 515		3 466
Frais d'intérêts (note 6 (e))	17 783		7 331
	60 712		45 191
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES			
AVANT L'AMORTISSEMENT	8 920		18 129
L'AMORTISSEMENT	13 197		5 724
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES			
(DÉPENSES SUR LES REVENUS)	(4 277)		12 405
ACTIF NET AU DÉBUT	78 736		66 331
ACTIF NET À LA FIN	74 459	\$	78 736
			\$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004

(en milliers de dollars)

	2004	2003
ENCAISSE PROVENANT DE (UTILISÉE DANS)		
EXPLOITATION :		
Excédent des revenus sur les dépenses (Dépenses sur les revenus)	(4 277) \$	12 405 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	13 197	5 724
Amortissement des frais de financement reportés	373	390
Perte (gain) sur vente d'immobilisations corporelles	10	50
Intérêts de la dette à long terme	120	112
Loyer reporté (note 6 (d))	1 161	566
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	4 944	(3 224)
Frais payés d'avance et fournitures de consommation	(238)	(35)
Créditeurs et frais courus	2 299	2 404
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	(1 029)	17
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	288	427
Augmentation (diminution) des dépôts de garantie	(95)	109
TOTAL DE L'EXPLOITATION	16 753	18 945
FINANCEMENT :		
Remboursement de la dette à long terme	(1 715)	(273)
Fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (a))	(176)	114
TOTAL DU FINANCEMENT	(1 891)	(159)
INVESTISSEMENT :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(9 420)	(111 064)
Augmentation (diminution) des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	(19 647)	(6 441)
TOTAL DE L'INVESTISSEMENT	(29 067)	(117 505)
DIMINUTION DE L'ENCAISSE ET DES PLACEMENTS À COURT TERME	(14 205)	98 719
ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME AU DÉBUT	25 690	124 409
ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME À LA FIN	11 485 \$	25 690 \$
L'ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME SE COMPOSENT DE :		
Encaisse	5 498	7 717
Placements à court terme	5 987	17 973
	11 485 \$	25 690 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004

1. Description de l'entreprise

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Administration) est une entreprise sans capital-actions incorporée 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 :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'Aéroport international d'Ottawa, les locaux ayant été loués à l'Administration par Transports Canada (voir note 10), ainsi que tout autre aéroport de la région de la capitale nationale pour lequel l'Administration pourrait devenir responsable, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité, l'efficience et la viabilité financière de l'aéroport, tout en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en assurant un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) d'assumer et de promouvoir le développement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable, de façon compatible avec les activités du transport aérien; et,
- c) d'accroître les installations affectées au transport et développer une activité économique qui se veut compatible avec les activités de transport aérien.

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé un bail de 60 ans avec Transports Canada pour le terrain et a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international d'Ottawa.

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, de l'impôt sur le revenu de grosses sociétés et de la taxe sur le capital de la province de l'Ontario.

2. Conventions comptables

Les états financiers de l'Administration ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour les entreprises commerciales. La préparation de ces états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur la divulgation des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les dépenses et les revenus constatés au cours de l'exercice. Parmi les exemples de telles estimations et hypothèses, on peut citer la durée de vie utile des immobilisations, les évaluations de

certain actifs et les provisions pour éventualités. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les ajustements, si nécessaires, seront reflétés dans l'exercice au cours duquel a lieu la révision d'estimations.

Placements à court terme

Les placements à court terme, composé de dépôts à terme très liquides et d'acceptations bancaires, sont évalués au moindre du coût y compris les intérêts courus et de la valeur nette de réalisation.

Fournitures de consommation

Les stocks de produits de consommation sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement, le coût étant déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

Frais de financement reportés

Les frais relatifs à l'émission d'obligations de séries A et B, y compris les commissions de garantie, les honoraires professionnels, la résiliation des contrats d'échange de taux d'intérêt et les escomptes à l'émission d'obligations, sont reportés et amortis sur la durée de la dette correspondante selon la méthode de l'amortissement linéaire. L'amortissement est inclus dans les frais d'intérêts.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, net de l'aide gouvernementale s'il y en a, et amorties sur la durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux suivants :

Immeubles et installations auxiliaires	10 – 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 – 40 ans
Amélioration des terrains	5 – 40 ans
Mobilier et équipement	5 – 20 ans
Équipement informatique et systèmes	2 – 10 ans
Véhicules	7 – 15 ans
Améliorations locatives	3 – 10 ans

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et comprennent les frais associés au Programme d'expansion de l'aéroport. Ces coûts sont transférés aux immeubles et installations auxiliaires et autres catégories d'actifs, si nécessaire, lorsque le projet est achevé et que l'actif est mis en service.

Bail foncier

Le bail foncier signé avec Transports Canada est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation.

Constatation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare, et le revenu de stationnement, sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. Les revenus des concessions sont comptabilisés selon une comptabilité d'exercice et calculés en pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis. Les revenus de locations et de permis sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis. Les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA), nets des frais administratifs des compagnies aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers.

Régime de retraite et avantages complémentaires de retraite

L'Administration comptabilise ses obligations de régime de retraite et les avantages complémentaires de retraite lorsque les employés rendent les services qui leur donnent droit à ces bénéfices. Les coûts de ces plans sont déterminés sur une base

actuarielle en utilisant la méthode du bénéfice projeté au prorata des services rendus. Ce calcul reflète la meilleure estimation de la gestion quant au rendement sur les actifs du régime, au pourcentage d'augmentation de salaire et aux divers autres facteurs incluant la mortalité, les licenciements et le pourcentage de retraite au début de chaque année fiscale. Pour calculer le rendement sur les actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur. Des gains ou des pertes devront être reconnues du fait que les résultats réels pour une année donnée seront forcément différents des hypothèses utilisées au début de l'année. Les gains ou les pertes réelles ainsi constatées sont reportés et amortis sur les années futures de la manière suivante : la portion de ces gains ou pertes qui excède 10 % de l'obligation au titre de prestations constituées au début de l'exercice, ou 10 % de la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice si ce dernier montant est plus élevé, est amortie sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. La moyenne du nombre d'années de service des employés actifs est estimée à 10 ans.

3. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Coût :

Immeubles et installations auxiliaires

Immeubles et améliorations des immeubles

Équipement de dégivrage

Passerelles pour piétons

Infrastructure de services publics

Pistes, chaussées et autres surfaces pavées

Améliorations des terrains

Mobilier et équipement

Équipement informatique et systèmes

Véhicules

Améliorations locatives

Construction en cours

Moins l'amortissement cumulé :

Immeubles et installations auxiliaires

Immeubles et améliorations des immeubles

Équipement de dégivrage

Passerelles pour piétons

Infrastructure de services publics

Pistes, chaussées et autres surfaces pavées

Améliorations des terrains

Mobilier et équipement

Équipement informatique et systèmes

Véhicules

Améliorations locatives

	2004		2003
	242 061	\$	236 475
	6 998		6 998
	6 457		6 457
	5 394		5 394
	260 910		255 324
	28 077		28 069
	20 422		19 965
	18 694		18 255
	12 734		12 639
	8 233		6 638
	2 383		1 782
	529		–
	351 982		342 672
	8 683		2 347
	888		608
	394		72
	457		241
	10 422		3 268
	3 933		2 818
	1 113		291
	3 199		1 562
	2 947		1 305
	3 231		2 886
	1 080		698
	25 925		12 828
	326 057	\$	329 844
			\$

Des frais d'intérêt de 10 615 milliers de dollars ont été capitalisés en 2003 (nul \$ en 2004).

4. Autres Actifs

(en milliers de dollars)

	2004	2003
Actif au titre des prestations constituées (note 8)	1 386 \$	357 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	4 316 \$	3 287 \$

Le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa) à acquérir un terrain connu sous l'appellation 4160, promenade Riverside, en donnant à la Ville d'Ottawa 50 % des fonds requis pour son acquisition. En contrepartie, la Ville a convenu d'inclure des restrictions sur l'utilisation du terrain pour s'assurer que l'utilisation éventuelle du terrain soit compatible avec les activités de l'Administration de l'aéroport. De plus, l'Administration recevra 50 % des produits futurs nets provenant de la vente, location, transfert ou cession de la propriété, le cas échéant.

5. Facilités de crédit

L'Administration maintient des accords de facilité de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces accords, l'Administration dispose d'un crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant pouvant atteindre 20 millions de dollars au maximum, et d'un crédit renouvelable de 364 jours jusqu'à un maximum de 100 millions de dollars au total, pour les affaires générales de la société et pour le financement des frais de construction afférents au Programme d'expansion de l'aéroport. Ces facilités de crédit garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 6), viennent à échéance le 31 octobre 2005 et seront réduites si de nouvelles dettes sont contractées. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. En date du 31 décembre 2004, l'Administration avait affecté 5.8 millions de dollars de ces facilités de crédit au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien (voir note 6). Ces facilités de crédit n'ont pas été utilisées au cours de l'exercice 2004.

6. Dette à long terme

(en milliers de dollars)

	2004	2003
Obligations-recettes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts à payer le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à partir du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels de principal, à payer à chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004	149 922 \$	150 000 \$
Obligations-recettes, 5,64 %, Série A, échéant le 25 mai 2007, intérêts à payer chaque année le 25 mai et le 25 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 25 novembre 2002	120 000	120 000
Effet à payer à la Ville d'Ottawa, portant intérêts au taux de 6,125 %, remboursable en versements annuels égaux de 390 mille dollars incluant les intérêts, échéant le 7 juillet 2008	–	1 637
Dettes envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6,0 %, remboursable sur une période de 5 ans à partir de 2007	2 115	1,995
Loyer reporté, remboursable au ministre des Transports, sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	1 727	566
	273 764	274 198
Tranche échéant à moins d'un an	244	368
	273 520 \$	273 830 \$

A) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a complété une émission d'obligations de 270 millions de dollars en deux séries. Les obligations-recettes de 120 millions de dollars de Série A à 5,64 % viennent à échéance le 25 mai 2007. Les obligations-recettes de 150 millions de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032. Le produit net de cette offre est utilisé pour le

financement du Programme d'expansion de l'aéroport et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire actuel encouru par l'Administration aux fins du Programme d'expansion de l'aéroport et le financement du Fonds de réserve au service de la dette de 8,6 millions de dollars requis par l'Acte de fiducie principale contracté par l'Administration à l'égard de cette offre.

Les obligations sont des obligations directes de l'Administration, du même rang que toutes les autres dettes émises par l'Acte de fiducie principale. Toutes les dettes, y compris les emprunts en vertu des facilités de crédit bancaires, sont garanties en vertu de l'Acte de fiducie principale, par une cession des revenus et des débiteurs s'y rapportant, une garantie sur les fonds de réserve et certains comptes de l'Administration ainsi qu'une hypothèque non-enregistrée sur le droit de tenure à bail de l'aéroport.

Conformément aux conditions de l'Acte de fiducie principale, l'Administration doit établir et maintenir avec un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette dont la balance doit au moins être égale à 50 % des coûts annuels du service de la dette. Au 31 décembre 2004, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 8,8 millions de dollars en dépôts détenus en fiducie et portant intérêts. Ces fonds de fiducie sont détenus en faveur des porteurs d'obligations, et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues à l'Acte de fiducie principale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien d'environ 5,8 millions de dollars. Le fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien peut être satisfait par des liquidités, des lettres de crédit, ou la disponibilité inutilisée du crédit consenti par des établissements financiers décrit ci-dessus.

(B) L'effet à payer à la Ville d'Ottawa est relatif à la participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside inclus dans les autres actifs.

(C) Le montant à payer à la province de l'Ontario représente la taxe de transfert afférente au terrain loué à l'Administration en 1997.

(D) 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 de l'aéroport international d'Ottawa peut reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Ce report devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de dix ans à partir du 1^{er} janvier 2006. Étant donné que ce report n'est pas une réduction permanente de loyer, la totalité des montants du loyer est comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

(E) Frais d'intérêts

	2004	2003
Intérêts sur obligations	17 237 \$	17 227 \$
Frais d'intérêts – autres	546	719
	17 783	17 946
Moins l'intérêt capitalisé	–	(10 615)
	17 783 \$	7 331 \$

(F) Puisqu'il est prévu de refinancer la Série A des obligations-recettes arrivant à échéance en 2007, les versements futurs en capital requis sont les suivants :

2005	244 \$
2006	656
2007	1 273
2008	1 510
2009	1 765

(G) Frais de financement reportés

	2004	2003
Frais de financement reportés	4 327 \$	4 327 \$
Moins l'amortissement cumulé	(1 006)	(633)
	3 321 \$	3 694 \$

7. Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA)

(en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). Ces frais ont augmenté le 1^{er} janvier 2003 et sont maintenant de 15 \$. 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 international d'Ottawa. Selon cet accord, les revenus des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les coûts en immobilisations et les coûts se rapportant au financement de développement majeur d'infrastructure de l'aéroport, tel que convenu conjointement avec les compagnies aériennes.

	2004	Cumul à ce jour
Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :		
Aérogare pour passagers, stationnement couvert, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	6 019 \$	312 299 \$
Intérêt capitalisé	–	15 461
Charge d'intérêts	18 111	32 845
	24 130	360 605
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA – après frais de recouvrement	23 670	91 089
Intérêts sur les fonds excédentaires	241	5 973
	23 911	97 062
Révision des sommes à recouvrer	1 524	(687)
Revenus des FAA – montants encaissés	25 435	96 375
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés (des FAA encaissés sur les dépenses)	(1 305) \$	264 230 \$
Au 31 décembre 2004, l'actif net de l'Administration comprenait :		
	2004	2003
Actif net fourni par les FAA :		
Cumul des FAA et intérêts sur les fonds excédentaires	97 062 \$	73 151 \$
Moins l'amortissement cumulé des actifs du PEA Charge d'intérêts et autres dépenses	15 056 34 012	3 955 15 271
	47 994	53 925
Actif net fourni par les autres activités :		
Cumulé à la fin	26 465	24 811
	74 459 \$	78 736 \$

8. Régime de retraite et avantages complémentaires de retraite

(en milliers de dollars)

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés; ce régime de retraite a une composante à prestations déterminées et une composante à cotisations déterminées. L'élément de prestations déterminées est à l'intention des employés qui étaient à l'emploi de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employés de Transports Canada dont certains ont choisi de transférer leurs droits au régime de retraite du régime de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration. Les prestations de retraite payable selon la composante à prestations déterminées du plan sont

basées sur le nombre d'années de services de l'employé et sur la moyenne des salaires les plus élevés gagnés pendant les six années consécutives précédant la retraite. Les prestations sont indexées chaque année afin de refléter l'indice du prix de 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 et basés sur une évaluation actuarielle de l'obligation.

En plus des prestations du régime de retraite, l'Administration fournit d'autres prestations de retraite à ses employés telles que l'assurance-santé et les indemnités de départ au moment de la retraite ou du licenciement. L'Administration constate ces coûts au cours des années de service des employés sur la base d'une évaluation actuarielle. Ce plan n'est pas capitalisé.

Le total des paiements pour les régimes d'avantages sociaux s'établit comme suit :

	2004	2003
Cotisations de l'employeur, Régime de retraite à prestations déterminées	1 508 \$	596 \$
Cotisations des employés, Régime de retraite à prestations déterminées	228	224
Prestations payées, Régime de retraite à prestations déterminées	405	283
Cotisations des employeurs, Régime à cotisations déterminées	180	152
Cotisations des employés, Régime à cotisations déterminées	180	152

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2004 devra être complétée et déposée à sa date d'échéance en juin 2005. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2003 et extrapolée au 31 décembre 2004, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2004	2003
Juste valeur de l'actif du régime	21 826 \$	18 237 \$
Obligations au titre des prestations constituées	23 044	19 569
Situation de capitalisation – (déficit)	(1 218)	(1 332)
Balance des montants non amortis	2 604	1 689
Actif au titre des prestations constituées	1 386 \$	357 \$

L'actif au titre des prestations constituées est présenté au bilan dans les autres actifs.

En accord avec la politique d'investissement des fonds de régime de retraite, les actifs non-liquides et non-courants du plan sont investis de la manière suivante :

	2004	2003
Fonds d'actions – Fonds canadiens	35 %	56 %
Fonds d'actions – Fonds américains et étrangers	25 %	14 %
Fonds à revenu fixe	39 %	26 %
Fonds du marché monétaire	1 %	4 %

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, certains avantages complémentaires de retraite à ses employés.

Le statut des avantages complémentaires de retraite est le suivant :

	2004	2003
Obligations au titre des prestations constituées	2 759 \$	2 204 \$
Balance des montants non amortis	1 291	1 024
Passif au titre des prestations constituées	1 468 \$	1 180 \$

Le passif au titre des prestations constituées est présenté au bilan dans les passifs à long terme.

Les coûts de l'élément des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite sont établis par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Cette détermination reflète les hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu de l'actif, du taux de progression des salaires et d'autres facteurs divers y compris la mortalité, la cessation d'emploi et les taux de départ à la retraite.

Les hypothèses économiques significatives utilisées par les actuaires de l'Administration pour mesurer les obligations au titre des prestations déterminées sont les suivantes :

	2004	2003
Taux d'actualisation	6,0 %	6,5 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,3 %	7,3 %
Taux de croissance de la rémunération	3,75 %	4,0 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins médicaux et de santé	9,0 %	9,0 %
La tendance d'augmentation des coûts relatifs aux soins médicaux et de santé diminue graduellement après 10 ans pour atteindre une augmentation de	4,0 %	4,0 %

La charge nette de l'Administration au titre des régimes de retraite reconnue dans l'état des résultats se présente comme suit :

	2004	2003
Élément du régime de pension à prestations déterminées	470 \$	612 \$
Élément du régime à cotisations déterminées	180	152
Autres avantages complémentaires de retraite et avantages sociaux	450	426

9. Instruments financiers

Juste valeur

L'encaisse, les débiteurs, le fonds de réserve pour le service de la dette, les créditeurs et charges à payer et les dépôts de garantie de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs valeurs comptables qui correspondent aux justes valeurs en raison du caractère immédiat et à court terme de l'échéance de ces instruments financiers. Au 31 décembre 2004, la juste valeur des obligations à long terme était 126,2 et 170,5 millions de dollars pour les obligations-recettes de Série A et de Série B respectivement. La juste valeur des autres dettes à long terme s'apparente à leurs valeurs comptables compte tenu de leurs échéances et des taux actuels du marché pour les mêmes instruments ou des instruments similaires.

Risque d'intérêts

Avant 2002, l'Administration a participé à un accord de swap de taux d'intérêts avec sa banque pour réduire le risque financier associé aux futurs emprunts concernant ses plans d'expansion. En mai 2002, en étroite concordance avec l'offre d'obligations-recettes, l'Administration a cessé tous les contrats de swap de taux d'intérêts ayant entraîné un montant à payer de 1 428 milliers de dollars. Ce montant est inclus dans les frais de financement reportés.

L'Administration s'expose au risque d'intérêts à cause de ses emprunts futurs prévus et de son refinancement.

Risque de crédit

L'Administration s'expose à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. Un montant important de ses revenus et des montants à recevoir provient de compagnies aériennes. L'Administration effectue régulièrement des évaluations de crédit de ces soldes débiteurs et maintient des réserves en cas de pertes éventuelles. Environ 56 % (62 % en 2003) des frais de redevance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration découle d'une seule compagnie aérienne. Cependant, la direction pense que le risque encouru par l'Administration vis-à-vis d'une seule compagnie aérienne est mitigé par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 90 % de l'activité totale des passagers, et que par conséquent, les autres

compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de toute compagnie cessant ses activités.

10. Engagements

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé avec Transports Canada un bail foncier de 60 ans pour le terrain, la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, normes précises en matière de comptabilité et de divulgation, et divers autres éléments ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

Le bail contient une option de renouvellement de 20 ans qui peut être exercée à l'échéance du bail. À l'échéance de cette période, à moins d'une prolongation, l'Administration est obligée de rendre le contrôle de l'aéroport au propriétaire.

Selon le bail avec Transports Canada, le loyer à payer comprend un loyer de base et un loyer de participation, calculé selon une formule reflétant le volume annuel de passagers, le volume annuel de revenus et le volume des frais d'exploitation de base pré-déterminés. Le loyer de base est calculé selon la formule du volume maximum de passagers, et est sujette à des ajustements pour cause d'inflation. Le loyer de participation est établi en fonction de l'accroissement des revenus, et débute dans la onzième année du bail, soit 2007. L'Administration et les autres aéroports canadiens sont actuellement en train de négocier avec Transports Canada pour réviser la formule de loyer.

Les montants minimums des paiements prévus au cours des cinq prochains exercices en vertu du bail foncier et à l'exception du loyer de participation sont les suivants :

2005	13,0 millions \$
2006	13,3 millions \$
2007	13,2 millions \$
2008	13,5 millions \$
2009	15,1 millions \$

De surcroît, au 31 décembre 2004, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 7,8 millions de dollars par année pour des périodes pouvant aller jusqu'à 5 ans.

11. Accords de contribution

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par l'ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. Les contributions sont déterminées chaque année par l'ACSTA jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. Ce contrat doit être prolongé chaque année si nécessaire. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 1 000 000 \$ (2003 - 1 000 000 \$) dans le cadre de ce contrat et a comptabilisé ce montant comme réduction des frais d'exploitation connexes inclus à l'état des résultats.

12. Chiffres comparatifs

Certains des chiffres de l'exercice précédent, en particulier ceux de l'état des résultats, ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.

The airport that works



L'aéroport qui fonctionne

PRESENT

Hélène Beaudoin, Ian Bell, Liane Bell, Paul Benoit, Louise Bergevin, Gary Birt, Chantal Bourdeau, Scott Boyle, Tom Cain, Jean-Luc Charbonneau, Michel Charbonneau, Heather Daly, Judy Donoso, Jim Dugmore, Lorraine Eddie, Mike El-Cheikh, Mark Faubert, Bob Fisher, Jane Foyle, Joanne Gauthier, Danielle Grégoire, Karen Hakib, Mike Hendrick, Ed Hodgins, Peter Holmes, Krista Kealey, Victor Konokhov, Gerry Lafleur, Mike Lafreniere, Claire Lalande, Gilles Lamarche, Richard Laniel, Richard Lanovaz, Yvon Laroche, Dino Luberti, John Machado, Joe MacNeil, Christine Manson, Roy Manson, Bertrand Marmen, Wendy Martin, Marcel Mathurin, Cathy McKechnie, John McLean, Todd McLean, Jeannine Meraglia, John Milotte, Barry Monahan, Rosetta Patafie, Marc Patry, Ghislain Pelletier, Yves Pelletier, Denis Pérusse, Gilles Piché, David Reisler, Michel Richard, Ed Robinson, Nathalie Samson, Shawn Scullion, Sue Shanley, Jane Smith, John Spinks, Marie Steen, Pierre Surprenant, Michel Tessier, Manon Théorêt, Hélène Thomson, Linda Tougas, Ingrid Treveltham, Dave Valcourt, John Weerdenburg, Vivian Wheeler

ABSENT

Marc Allard, Barry Arcand, Earl Arcand, Glen Armstrong, Mike Atwell, André Aumond, Jim Birt, Claude Bisailon, Réal Boivin, Daniel Bourbonnais, Chris Burton, Ray Butler, Jim Caldwell, Doug Clark, Boyd Collier, Fred Cottreau, Jamie Crook, Barry Drummond, Valda Duncan, David Dutfield, Mike Ellis, Kristen Ewen-Piché, Ghislain Gagnon, Denis Gélineau, Marc Gervais, John Geymonat, Roger Giguère, Ted Glaza, Michel Godard, Scott Graham, Michel Gratton, Bill Harper, Barry Hébert, Brian Hodges, Greg Hope, Allan Hoy, Terry Jackson, François Jacquet, Phil Jaquemet, Doug Jones, John Kaipainen, Paul Kingsley, Lucie Lacroix-Zabchuk, Len Lafleur, Steve LaFrance, Pierre Lanoix, Gord Linton, Robert Louiseize, Daniel Loyer, Nicole Lund, Warren MacDonald, Ross MacGillivray, Jean Marcil, Eric Martin, Colin Matheson, Kevin McHugh, David McKendry, Dave Minogue, Bruce Morris, Annette Nicholson, Serge Nolet, Bill O'Brien, Richard Paquette, Wayne Parks, Shane Parrott, Mike Patterson, Jackie Pelley, Rick Pelley, Guy Poirier, Clem Poupart, Richard Prud'homme, Phil Quinn, Bob Reznick, Daniel Robidoux, Tracey Scaramozzino, Mel Scharf, Wilf Scharf, Dave Singleton, Dan Smith, Carl Sorge, Tom Sullivan, Nicole Suys, Hank Tenwolde, Joe Trudeau, Alan Turcotte, Gerry Vinette, Brian Waddell, Dianne Waller, Bob Watson, Kevin Wellwood, Trevor Williams

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

Tél. : (613) 248-2000

Télec. : (613) 248-2003

Relations médiatiques : (613) 248-2050

www.ottawa-airport.ca