

**ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT
INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER
D'OTTAWA RAPPORT ANNUEL 2005**

**DE CLASSE
MONDIALE**



ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA
RAPPORT ANNUEL 2005

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.

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.



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

1000, privé Airport Parkway, bureau 2500
Ottawa (ON) CANADA K1V 9B4

Tél. : (613) 248-2000
Télec. : (613) 248-2003

Relations avec les médias : (613) 248-2050

www.ottawa-airport.ca

Message du président du Conseil

Jim Durrell

Après quelques années marquées par des événements monstres, comme l'ouverture de la nouvelle aérogare en 2003 et l'atteinte d'un nombre record de passagers en 2004, on a peut-être eu l'air de connaître une année silencieuse en 2005. Cela est faux, car bien au contraire, 2005 a été une année exceptionnelle pour de nombreuses raisons. En voici quelques points saillants.

L'année s'est amorcée par une saison de vols nolisés fort chargée, bon nombre d'entre vous ayant fui l'hiver enneigé pour vous retrouver sous le soleil du Sud. La croissance est demeurée constante tout au long de l'année, si bien qu'on a conclu sur une bonne note, en réalisant même un autre record au chapitre du nombre de passagers. Ils ont été 3 735 433 à passer par l'aéroport.

Au moment où la neige fondait, l'Administration mettait la touche finale à ses plans d'expansion du stationnement étagé, et les travaux se sont amorcés le 25 avril. Au départ, le projet devait prendre une année complète, mais la première moitié des travaux était déjà terminée en novembre, et le reste était prêt en décembre, si bien qu'on a été en mesure d'offrir à notre clientèle 900 espaces de plus juste à temps pour la période de pointe du temps des Fêtes et de la saison des vols nolisés.

L'augmentation du nombre de passagers signifie qu'aux heures de pointe, la nouvelle aérogare est presque pleine, si bien qu'on a dû ouvrir sept portes d'embarquement de l'ancienne aérogare pour accueillir les passagers supplémentaires. Afin de bien répondre aux besoins croissants de notre collectivité à l'avenir, nous avons annoncé que nous commencerions le travail de design pour procéder à l'expansion de l'aérogare à l'extrémité sud. On a consacré 13 M\$ au design, et déjà 6 M\$ ont été accordés en 2005. Nous avons encore un peu de travail à faire, mais lorsqu'on prendra la décision de commencer les travaux, nous serons prêts, car nous aurons en main un excellent concept qui permettra d'harmoniser les phases I et II.

L'Administration continue de rendre service à la collectivité grâce au Projet ensoleillement. Je suis très fier d'affirmer qu'après avoir étudié plus de 100 demandes de financement de projet, le comité a réussi à distribuer 106 000 \$ à des œuvres de bienfaisance d'Ottawa et de Gatineau qui avaient vraiment besoin de notre aide. L'Administration sera en mesure de continuer de faire une petite différence dans la qualité de vie d'un grand nombre de personnes de notre collectivité. Je suis très fier du travail qu'a pu accomplir le comité, constitué d'employés de l'Administration et de membres du Conseil. Je suis également reconnaissant du respect qu'ils vouent à chaque demande.

En 2005, nous avons continué à participer au sondage trimestriel de l'AETRA sur le service à la clientèle, offert grâce à un partenariat entre le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA). Ce sondage est mené auprès de 65 aéroports, et on interroge les voyageurs des vols domestiques et internationaux chaque trimestre. Chez nous, on interroge les deux groupes de voyageurs. Nous avons été touchés d'apprendre que l'aéroport s'était classé au 2^e rang dans trois catégories, y compris « aéroport en général », en 2005. Il s'agit d'un excellent résultat à notre première année complète dans le programme, un résultat qui témoigne grandement de l'engagement et du soutien de toute la collectivité aéroportuaire.



L'Administration s'est également associée à l'Ontario Tourism Education Corporation pour mettre en place un programme d'excellence du service à la clientèle pour nos employés, qui se poursuivra en 2006. Ces efforts, combinés à vos commentaires, ne peuvent se traduire que par une amélioration du service à la clientèle à l'avenir.

Comme vous le savez, la Ville d'Ottawa a célébré son 150^e anniversaire en 2005. Compte tenu que l'aéroport achemine, directement ou indirectement, plus de 1 milliard de dollars à l'économie locale chaque année et que nous avons joué un rôle considérable dans l'histoire d'Ottawa, il était normal que l'Administration de l'aéroport participe aux festivités comme commanditaire principal. Nous avons été particulièrement fiers de prendre part à Portes ouvertes Ottawa, où l'on mettait en valeur les bâtiments et les éléments d'architecture intéressants de la Ville. Cette activité nous a donné l'occasion d'inviter les résidents à des visites guidées de l'aérogare et de leur raconter quelques faits intéressants sur nos nouvelles installations.

Les points saillants dont je parle ci-dessus ne sont pas arrivés seuls; ils sont le résultat d'un travail ardu et d'une excellente collaboration avec nos partenaires. Je remercie les membres de l'équipe de l'Administration de l'aéroport qui, sous la direction de M. Paul Benoit, ont travaillé très fort pour que les installations soient bien gérées, pour que l'aérodrome soit sécuritaire et pour que tout se déroule sans problème. Que ce soit en situation d'urgence ou pour le déroulement des activités quotidiennes, c'est vous qui faites la différence, et c'est pourquoi je vous remercie.

Je tiens également à remercier le Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport. Je suis fier de travailler avec un groupe d'hommes et de femmes qui aiment leur travail et qui n'hésitent pas une seconde à partager leurs talents et leur expérience pour le bien de l'Administration, envers laquelle ils maintiennent un engagement ferme. Comme groupe, nous avons mis en commun beaucoup d'idées et d'énergie pour faire en sorte que nous représentions l'Administration de façon responsable et transparente, et je crois que nous avons adopté des pratiques de régie de premier ordre.

Nous croyons que l'Administration est une entreprise privée qui gère une confiance publique et qu'il est donc essentiel non seulement de bien travailler, mais également de prendre les bonnes décisions. Le Conseil reconnaît que l'Administration doit gérer son incidence économique, sociale et environnementale d'une manière responsable, si bien qu'il a adopté un programme général de responsabilité sociale comprenant un plan d'examen de chaque aspect de nos activités commerciales, de l'environnement à notre contribution à la collectivité. Nous élaborons actuellement des repères qui serviront à mesurer notre progression et nous avons hâte de vous faire part de notre progression de ce côté dans nos futurs rapports.

Le Conseil d'administration et la haute direction collaborent chaque année pour élaborer les plans qui guideront l'organisation pour les années à venir. Si je me fie au travail accompli en 2005, je suis convaincu que les priorités sont bien établies et qu'on pourra faire en sorte que l'Aéroport international d'Ottawa demeure une source de fierté pour notre collectivité pendant encore bien des années.



Message du président

Paul Benoit

L'Aéroport international d'Ottawa a connu une autre excellente année en 2005 pour de nombreuses raisons, la plus importante étant la croissance continue du nombre de passagers. En tout, 3 735 433 passagers ont franchi nos portes, ce qui se traduit par une hausse de 3,5 % par rapport à 2004 – nous avons donc fracassé un autre record!

La croissance que l'on a connue tout au long de 2004 et de 2005 a entraîné le besoin d'un plus grand nombre d'espaces dans le stationnement étagé. Après avoir terminé les plans d'expansion au premier trimestre de 2005, nous avons entrepris les travaux en avril. Ceux-ci devaient durer une année complète, mais grâce à l'excellent travail de nos experts-conseils chez Dessau Soprin, de notre entrepreneur PCL et de l'équipe de l'Administration de l'aéroport, qui ont tous su tirer parti des conditions météorologiques idéales, le projet a été achevé en décembre. Le stationnement étagé offre maintenant plus de 2 500 espaces. Il y a une nouvelle entrée double et nous avons amélioré la signalisation sur les voies d'accès, si bien que le nombre de clients satisfaits n'a pu qu'augmenter. La meilleure nouvelle, c'est que le projet a été mené à terme sans qu'on excède les limites de notre budget.

Au moment où le nombre de passagers continuait de s'accroître, le nombre de portes d'embarquement disponibles en période de pointe diminuait. Nous avons promis à la collectivité que nous lancerions la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport lorsque les chiffres en dicteraient le besoin. Eh bien, la croissance observée au cours des deux dernières années confirme ce besoin. En mai 2005, nous avons annoncé que nous commencerions à concevoir un projet d'expansion à la section des vols domestiques de l'aérogare. Nous avons engagé une équipe de design et des gestionnaires qui travaillent déjà au projet avec diligence. Comme nous avons le concept en place pour être en mesure d'aller de l'avant lorsque le marché et la conjoncture seront favorables, nous serons donc certains des coûts lorsque nous amorcerons les travaux. Soyez certain que nous adopterons la même approche réfléchie qui a si bien servi l'Administration et la collectivité à la phase I.

L'été nous a réservé du temps excessivement chaud, mais instable. Presque chaque semaine, il y avait des vols redirigés à l'Aéroport d'Ottawa en raison des conditions météorologiques. Le 2 août, l'une des journées les plus atroces que nous a réservées Dame Nature, nous avons accueilli plus d'une dizaine d'appareils redirigés, d'abord à cause de la météo, mais ensuite à cause d'un écrasement à l'Aéroport Pearson de Toronto, qui n'a heureusement pas fait de victime. À court terme, toute l'équipe de l'aéroport s'est ralliée pour accueillir 14 vols redirigés, traiter plusieurs urgences en vol et autres situations d'ordre médical, et accueillir plus de 1 500 passagers inattendus à l'aérogare, dont la majorité devaient passer à la douane canadienne. En moins de 24 heures, les visiteurs à court terme ont tous pu repartir vers leur destination finale. Le grand nombre d'appareils redirigés, leur taille et leur trajet international ont mis à l'épreuve notre capacité de traiter le maximum de vols entrants que l'on peut accueillir. Nous avons passé le test, et le travail d'équipe du 2 août n'a été rien de moins que spectaculaire, et je remercie tous ceux qui nous ont donné un coup de main.

L'un des plus importants points saillants de 2005 a été la bonne nouvelle qu'on a reçue en mai au sujet du loyer aéroportuaire. Je remercie personnellement l'honorable Jean C. Lapierre, ministre des Transports à ce moment-là, d'avoir satisfait à ses engagements en réglant la situation des loyers aéroportuaires. Ses efforts, combinés au travail ardu



d'une excellente équipe à Transports Canada, ont permis de créer une formule de réduction significative du loyer dont pourra bénéficier l'Administration de l'aéroport d'Ottawa pour investir dans ses activités et son plan pour l'avenir. Nous tiendrons également notre promesse de réduire le pourcentage des redevances aéronautiques que nous exigeons aux compagnies aériennes pour payer le coût du loyer.

Nous avons reçu d'autres bonnes nouvelles du Conseil international des aéroports – Amérique du Nord (ACI-NA) puisque le Comité de l'environnement a choisi le système de biotraitement du glycol de l'Aéroport d'Ottawa comme récipiendaire du prix de l'environnement annuel pour notre catégorie d'aéroport en Amérique du Nord. Le ACI-NA a reconnu l'importance du système de traitement qui protège la rivière Rideau et d'autres petits affluents contre les effets dommageables du glycol qui peut s'échapper lors du dégivrage. Le système a été conçu et mis à l'essai à Ottawa. Félicitations à Yvon Larochelle, directeur des Services environnementaux, et à son équipe. Votre solution a été reconnue.

Que ce soit pour explorer de nouvelles avenues dans le but de trouver une solution unique, faire un effort supplémentaire pour aider un client ou trouver des façons novatrices de réduire les coûts, l'équipe de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa est toujours prête à gérer les situations qui se présentent à elle. Celles-ci se traduisent souvent par de nombreuses heures de travail, de l'incertitude et une pression considérable, mais l'équipe s'illustre à chaque occasion. Nos membres sont bien connus dans le milieu et très bien vus, et je suis fier de travailler avec eux en permanence.

Je suis également très fier de bénéficier de l'appui d'un excellent Conseil d'administration et du leadership de son président Jim Durrell. Le Conseil reconnaît les capacités de nos employés et appuie les mesures et les décisions qu'ils prennent. Merci de votre confiance et de votre engagement envers notre succès collectif.

Enfin, j'aimerais souligner le travail de notre collectivité engagée. Vous communiquez toujours avec l'Administration pour transmettre vos remerciements et vos suggestions. Vos commentaires font toujours une différence et, dans une grande mesure, ils guident notre planification et nos activités. Je vous encourage à continuer de nous écrire et je vous promets qu'on continuera de vous lire.



Paul Benoit et Jim Durrell lors de la première journée d'ouverture du nouveau stationnement étagé.

Reconnaissance



Satisfaction de la clientèle

En 2004, nous vous avons parlé de notre participation au programme d'évaluation du rendement et de satisfaction de la clientèle AETRA. AETRA provient du mot latin AETHRA, qui signifie « ciel dégagé » ou « haute atmosphère ».

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 le profil démographique et de voyages et compare le rendement de 31 aspects du service de plus de 65 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.

Ottawa a participé à son premier sondage au troisième trimestre de 2004 et reçu des commentaires très favorables. Les résultats pour l'ensemble de 2005 ont même dépassé nos attentes. L'équipe de l'Aéroport international d'Ottawa est très fière de s'être classée en deuxième place dans trois catégories particulières en 2005 :

- 2^e pour la satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports inscrits accueillant moins de 5 millions de passagers;
- 2^e pour la satisfaction de la clientèle dans tous les aéroports inscrits des Amériques (sur 16 aéroports);
- 2^e pour la satisfaction de la clientèle dans tous les aéroports offrant des vols domestiques aux passagers (sur 34 aéroports).

L'Administration de l'aéroport et les employés ont toujours eu comme principaux objectifs de satisfaire les besoins des clients et de leur offrir le meilleur service qui soit. Nous sommes choqués que nos voyageurs confirment que nous atteignons effectivement nos objectifs, et de façon marquée par rapport à des aéroports comparables, et nous remercions notre clientèle de sa confiance et de son soutien continu.

Toute l'équipe de l'aéroport, des employés des compagnies aériennes aux concierges, au personnel de sécurité et aux douaniers, et tous les fournisseurs de service doivent se féliciter de ces résultats impressionnants.

Reconnaissance suite

Énergie

L'Administration de l'aéroport a reçu la reconnaissance de l'Ontario Power Authority pour ses efforts de réduction de la consommation de l'énergie pendant la période de pointe critique de l'été. L'aérogare ultramoderne est déjà très efficace sur le plan énergétique. Cependant la réduction de l'éclairage, l'augmentation de la température, l'arrêt de la chute d'eau et l'installation de minuteriers dans le secteur des bureaux ont permis à l'Administration de réduire sa consommation en période de pointe de 30 %.



Environnement

Le système de biotraitement du glycol de l'Aéroport d'Ottawa a été souligné par le ACI-NA et a reçu le *Prix de réalisation environnementale* à sa conférence nationale l'été dernier. Selon le Comité de l'environnement du ACI-NA, l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a conçu et construit un système de biotraitement du glycol pour empêcher que le glycol se retrouve dans la rivière Rideau, voisine de l'aéroport qui se jette dans la rivière des Outaouais, l'un des affluents du fleuve Saint-Laurent. Le système a été conçu pour capter les eaux de ruissellement contenant du glycol et les traiter de manière à ne pas affecter la faune et à un



faible coût d'exploitation. Un sol indigène idéal et un réseau de tuyaux perforés permettent de traiter les eaux de ruissellement qui contiennent du glycol sous la terre à l'aide de bactéries. Ce système novateur prouve que ces eaux peuvent être traitées sur place sans que l'on crée d'impact sur les étendues d'eau avoisinantes.

Chute d'eau

En novembre, le concept de la chute d'eau de l'aéroport à l'effigie d'une écluse d'Ottawa qui culmine dans l'aire des arrivées du niveau 1 a reçu le *Prix d'excellence, Éléments urbains*, à l'occasion des Prix de l'esthétique urbaine de la Ville d'Ottawa.

Concept d'éclairage

La Illuminating Engineering Society of North America a

remis son *Prix international de concept d'éclairage* aux ingénieurs qui ont conçu le système d'éclairage des lieux publics de l'aérogare.



Le problème du loyer aéroportuaire résolu!

Le fait qui a certainement marqué le plus 2005 est survenu en mai, car après avoir passé des années à étudier la question, le gouvernement fédéral a finalement annoncé la bonne nouvelle qu'attendaient les aéroports du Canada. Le 9 mai, l'honorable Jean C. Lapierre, ministre des Transports à ce moment-là, a convoqué la presse à l'Aéroport international d'Ottawa, et a annoncé la nouvelle formule de loyer pour les aéroports du Canada. La formule s'appuie sur une échelle progressive établie selon les revenus nets des aéroports, si bien que chaque aéroport paiera désormais un loyer équitable et représentatif du marché d'aujourd'hui.

L'incidence pour l'Aéroport d'Ottawa est considérable : à compter de 2006, la réduction se fera par phases, et les économies augmenteront jusqu'à ce qu'on atteigne le loyer de base en 2010. Voici le portrait des économies :

Année	Nouvelle formule	Ancienne formule	Loyer actuel
2005			13,0 millions \$
2006	12,5 millions \$	13,3 millions \$	
2007	11,5 millions \$	15,9 millions \$	
2008	10,1 millions \$	16,3 millions \$	
2009	7,3 millions \$	17,8 million \$	
2010	5,4 millions \$	18,3 million \$	

Sur le plan financier, la différence entre 2006 et 2010 devrait être de plus de 34,8 M\$, une somme qui sera réinvestie dans l'exploitation de l'Aéroport international d'Ottawa pour le bien des collectivités qu'il dessert. Cette économie nous

permettra de réduire ou d'éviter d'augmenter les frais exigés aux compagnies aériennes.

En parlant de finances...

Sur le plan financier, 2005 a été une autre année couronnée de succès pour l'Administration. Grâce à l'augmentation du nombre de passagers, les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) recueillis ont également augmenté. Les FAA servent directement à payer les coûts du Programme d'expansion de l'aéroport et ses coûts connexes, et à réduire puis à éliminer les coûts de service de la dette associée à la construction de la nouvelle aérogare.

Comme la formule de loyer ne sera pas mise en place avant 2006, l'Administration a subi une hausse de 11 % du loyer foncier payable en 2005. Ainsi, bien que l'Administration s'efforce de maintenir ses frais aéronautiques au niveau le plus bas possible, elle a dû augmenter de 4,9 % certaines charges aéronautiques pour mieux récupérer une partie de la hausse du loyer payable au gouvernement fédéral. En dépit de cette augmentation, les redevances aéronautiques de l'Aéroport d'Ottawa sont demeurées les plus basses au Canada en 2005.

Après avoir calculé les revenus et les dépenses d'exploitation, l'Administration a terminé l'année avec un surplus, ce qui lui permettra de lancer certains projets d'immobilisations en 2006. En s'appuyant sur l'approche financière saine de l'Administration, Moody's, Standard & Poors et DBRS ont réaffirmé que l'Administration montrait une cote de solvabilité de A1, A+ et A(élevée), respectivement.

Qu'en est-il du reste?

Le texte du présent rapport annuel porte sur les points saillants de 2005 dans le contexte du plan stratégique, lequel est élaboré en collaboration avec le Conseil d'administration.

■ Services aéroportuares

Nous voulons continuer d'accroître notre réputation formidable de chef de file de l'industrie en planification, en développement et en exploitation d'installations aéroportuares. Nous ferons une mise en marché dynamique dans le secteur des services

aéroportuares, 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.

Lorsqu'on a achevé les travaux de la phase I du Programme d'expansion de l'aéroport, l'équipe de l'Administration de l'aéroport d'Ottawa avait gagné la réputation de chef de file de l'industrie en planification, en développement et en exploitation d'installations aéroportuares. Dans le but de tirer parti de toute l'expérience qu'elle avait acquise,

l'équipe a créé un secteur d'activité où l'on pourrait mettre en marché ces services dans des aéroports ailleurs dans le monde. Étant donné le lancement de la phase II, on a décidé qu'il serait préférable de concentrer nos talents sur notre projet. Par conséquent, cette initiative particulière a été suspendue.

■ 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.

En 2005, plusieurs projets d'aménagement du territoire à l'aéroport ont progressé considérablement. Le Groupe Lowe-Martin a ouvert son nouveau siège social à l'automne, après la conclusion d'un impressionnant projet de construction. IOGEN, locataire à l'aéroport depuis longtemps, a, en collaboration avec CAC Canada Ltd. (Aeroterm), entrepris les travaux de construction d'un nouveau centre administratif sur le chemin Hunt Club. Les propriétaires d'un nouveau restaurant Keg ont également entrepris des travaux sur le chemin Hunt Club, et le restaurant devrait ouvrir à l'été 2006. On a approuvé le concept final d'un nouveau concessionnaire, Express Air, prévoyant la construction d'un hangar sur le chemin privé Comet dont les travaux devraient s'achever aussi en 2006. Le dernier projet, et non le moindre, est l'attribution par l'Administration d'un contrat à BONA Building and Management pour la construction d'un nouvel hôtel Hilton Garden sur

le site où se trouvait autrefois le stationnement de longue durée. BONA attend actuellement que la Ville approuve le plan du site, et nous avons hâte au début des travaux en 2006.

Expansion des services aériens

On a travaillé fort en 2005 pour procéder à l'expansion des services aériens, si bien que United Airlines offre maintenant des vols à destination de Chicago et que Thomas Cook offre des vols directs vers Manchester, au Royaume-Uni, en été. En décembre, l'Administration a accueilli une nouvelle compagnie aérienne offrant des vols nolisés à l'aéroport : Sunwing Airlines a annoncé des vols directs à destination de Cuba, du Mexique et de la République dominicaine pour la saison 2005-2006. De plus, l'automne dernier, Air Transat nous a annoncé qu'elle offrirait des vols directs d'Ottawa à Paris tout au long de l'été 2006.

Nombre de passagers

Le nombre record de passagers et la croissance observée en 2004 ont fait monter les attentes pour 2005, et nous n'avons pas été déçus. En tout, 3 735 433 passagers sont passés par Ottawa au cours de l'année. En voici la répartition : vols domestiques, hausse de 1,6 %, vols transfrontaliers, hausse de 12,2 % et vols internationaux, hausse de 1,9 %.

Dans l'ensemble, nous sommes très satisfaits des résultats; la croissance continue est une bonne nouvelle tant pour l'Aéroport d'Ottawa que pour l'industrie de l'aviation en général.



Groupe Lowe-Martin

En affaires depuis 1908, Lowe-Martin est l'une des entreprises d'imprimerie des plus prospères d'Ottawa et, jusqu'en 2005, ses points de service étaient répandus dans l'ensemble de la ville. En septembre 2005, l'entreprise a regroupé ses secteurs de production et de services à la clientèle sous un même toit à son nouveau siège social du 400, chemin Hunt Club. L'immeuble flambant neuf de 117 000 pieds carrés a été construit en seulement 14 mois et est suffisamment grand pour accueillir sans problème le matériel d'impression ultramoderne massif de l'entreprise et ses quelque 270 employés.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	Total
Salaires	8 417 \$	9 160 \$	10 050 \$	11 250 \$	12 050 \$	50 927 \$
Paiements tenant lieu des taxes municipales	3 700	3 654	3 466	3 515	3 690	18 025
Frais d'exploitation	10 000	9 500	12 000	15 000	16 000	62 500
Immobilisations	49 000	125 000	110 000	9 000	17 000	310 000
	71 117 \$	147 314 \$	135 516 \$	38 765 \$	48 740 \$	441 452 \$

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, la dépréciation et les frais d'intérêts

Service WiFi

Le 19 janvier 2005, l'Administration de l'aéroport a inauguré le service de fidélité sans fil (WiFi) dans l'aérogare, et l'Aéroport international d'Ottawa est devenu le premier aéroport d'importance de l'est du Canada à offrir ce service tant demandé. Les voyageurs et le grand public ont maintenant accès au service sans fil dans l'aérogare.

L'Administration s'est associée à Concourse Communications et à BOLDstreet Wireless pour offrir le service. Concourse a installé un réseau local à fibre optique spécial qui dessert en tout 21 points d'accès sans fil, qui acceptent tous la dernière version de la norme WiFi, soit 802.11g. Grâce au portail de BOLDstreet Wireless, les utilisateurs peuvent consulter les nouvelles, la météo et les manchettes sportives. À l'avenir, les voyageurs pourront imprimer à distance, et télécharger des fichiers musicaux et vidéo pour créer eux-mêmes leur banque de divertissement de voyage sur leur ordinateur portable.

■ 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 soins 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.

Satisfaction de la clientèle

Tel que mentionné dans la section Reconnaissance au début du rapport, l'Aéroport international d'Ottawa s'est classé au 2^e rang dans trois catégories dans le cadre du programme de satisfaction de la clientèle de l'AETRA en 2005.

Le programme a fait l'objet de nombreux changements, y compris un changement de nom, qui est passé de « Airport Service Quality » à « Customer Satisfaction Analysis and Benchmarking Programme (ASQ) ». Le programme sera dorénavant administré par l'ACI.

L'Aéroport international d'Ottawa continuera de participer au ASQ; il nous aidera à mieux comprendre les opinions et les attentes de nos clients, et à apporter des changements efficaces en fonction de leurs commentaires.

Formation

Le service à la clientèle a toujours été une grande priorité et en demeurera une. L'Administration a fait appel aux services de l'Ontario Tourism Education Corporation pour offrir le premier module de formation en excellence du service à l'équipe de l'Administration de l'aéroport en 2005. La série sur l'excellence du service contient des programmes faits sur mesure pour satisfaire aux besoins d'organismes particuliers, et ces programmes sont offerts en mode interactif pour que les équipes et les personnes aient les outils dont elles ont besoin pour assurer un service exemplaire. On prévoit ajouter des modules pour 2006.

Cartes de commentaires et commentaires Web

En 2005, nous avons reçu 1 190 commentaires Web, 120 cartes de commentaires et des dizaines de lettres, et on a répondu à l'ensemble d'entre eux. Un bon nombre de ces commentaires contenaient des éloges sur des employés et des bénévoles en particulier ou des situations précises, tandis que d'autres contenaient des suggestions pour nous améliorer. En s'appuyant sur les commentaires que l'on a reçus, l'Administration a pris des mesures et installé 14 nouveaux écrans d'affichage d'information sur les vols (AIV), aménagé deux autres fontaines, amélioré la signalisation sur les voies d'accès, ajouté des

chaises, des aires de jeux pour les enfants et des images du Canada, et reconfiguré le système AIV pour qu'il affiche les données météorologiques, des cartes montrant les trajectoires de vol et des horloges analogiques. Si on remarque une différence, c'est certainement parce qu'on communique.

Bénévoles de l'aéroport

L'aéroport peut compter sur l'aide de quelque 125 personnes qui consacrent leur temps à veiller à ce que les voyageurs et les visiteurs qui passent à l'aéroport soient bien dirigés, bien informés et aient une excellente impression de nos installations et de la région de la capitale nationale.

L'équipe de bénévoles de l'**Infoguide** comprend 85 personnes et existe depuis plus de 20 ans. Les bénévoles, notamment des professionnels à la retraite, des étudiants, et des personnes qui veulent donner un sens à leur temps libre, sont présents aux kiosques d'information des aires des arrivées et des départs. Ils répondent notamment aux questions sur le transport au sol, les hôtels, les attraits touristiques et certains vols précis. Ils sont également en mesure de prêter main-forte en cas de crise. En 2005, ils ont travaillé 2 916 heures aux départs et 4 428 heures aux arrivées, soit 7 344 heures de bénévolat en tout.

Le **Programme de surveillance aéroportuaire** a été mis sur pied en 1999, année où un groupe d'amateurs d'aviation ont formé une organisation avec l'aide de la GRC et du Service de police d'Ottawa. Les quelque 40 membres agissent comme bénévoles pour surveiller le périmètre de l'aéroport, les procédures aéronautiques générales, l'état des clôtures du périmètre, l'activité de la faune, les stationnements, les débris volants et les comportements douteux. Ce programme est une réussite totale et est imité partout dans le monde. L'Autorité aéroportuaire du Grand-Toronto est la dernière administration à avoir adopté le « modèle d'Ottawa », et on a entrepris des discussions pour lancer des programmes à Calgary, à Halifax et à

Vancouver. En 2005, les bénévoles du Programme de surveillance aéroportuaire ont travaillé plus de 1 400 heures.

Note : Pour vous joindre à l'un ou l'autre des groupes de bénévoles, communiquez avec la directrice des Communications de l'Administration, Krista Kealey.



■ Engagement des employés

Continuer de soutenir et d'améliorer l'engagement de nos employés envers la mission et les objectifs de l'Administration.

La planification de la relève est une importante priorité du Service des ressources humaines. Pour compléter le programme de l'Administration, on a réalisé, pour chaque poste de cadre, une analyse montrant les connaissances, les compétences et les attitudes requises pour ces postes de première importance. Cette analyse nous permettra de repérer le talent à l'intérieur de l'organisation,

Les Étoiles de l'aéroport

L'Association des marchands de l'aéroport a créé en 2005 un programme de reconnaissance intitulé Les Étoiles de l'aéroport. Les membres de l'Association peuvent mettre en candidature des employés qui ont démontré un excellent service à la clientèle. Les candidats sont ensuite évalués puis les étoiles sont choisies. Toutes les étoiles voient leur nom dans Contact, le bulletin mensuel du campus de l'aéroport, et reçoivent des dollars YOW, qu'ils peuvent dépenser à l'un des points de vente au détail participants de l'aéroport.

Félicitations aux Étoiles 2005 :

- Carla Akiki – Entreprises Cara Ltée
- Viviana Garofalo – Entreprises Cara Ltée
- Candice Gervais – Entreprises Cara Ltée
- Anita Kelly – Entreprises Cara Ltée
- Heine Mar – Entreprises Cara Ltée
- Elwood McCorriston – Boutique Ice Wine
- Chan Ngan – Entreprises Cara Ltée
- Heather Ritchie – Entreprises Cara Ltée



Pauline Murakami, Infoguide depuis 1999.

c'est-à-dire les employés qui pourront bénéficier d'une autre phase de développement pour saisir une occasion d'occuper l'un de ces postes de direction essentiels.

■ 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.

Le cadre du Système de gestion de l'environnement (SGE) de l'Administration a été achevé en 2005. En tout, on a élaboré 25 procédures normales d'exploitation (PNE) pour divers éléments environnementaux des activités de l'aéroport, y compris le Programme de surveillance des eaux de ruissellement, le Programme de

suivi des eaux souterraines, et le Programme de surveillance du bruit des aéronefs, pour n'en nommer que quelques-uns. Pour satisfaire à la nouvelle réglementation d'Environnement Canada, l'Administration a procédé à la vérification de la conformité de tous les réservoirs de stockage qui se trouvent sur nos installations, et ceux-ci sont tous conformes.

Pour soutenir les initiatives environnementales de l'aéroport, on a formé un Comité de l'environnement interne, et ce dernier se réunit régulièrement. L'une des principales priorités de ce Comité est l'élaboration d'un programme détaillé de recyclage et de vérification des déchets, que l'on veut lancer en 2006.

L'un des éléments importants en gestion de l'environnement, c'est la réduction du bruit. En dépit des plus grands efforts de l'Administration, il y a des cas où le bruit que produisent les aéronefs

Langues officielles

La première Loi sur les langues officielles (LLO), édictée en 1969, prévoyait que le français et l'anglais bénéficieraient d'un statut égal dans toutes les institutions du Parlement et du gouvernement du Canada. L'Aéroport international d'Ottawa, autrefois la propriété de Transports Canada, est un aéroport qui dessert la capitale du Canada et le monde entier, et l'Administration doit se plier à sa réglementation. Selon la loi, l'aéroport doit favoriser l'usage égal du français et de l'anglais dans les services offerts à la population et respecter les deux langues en milieu de travail.

Nous sommes fiers d'annoncer que le Commissariat aux langues officielles (CLO) a attribué à l'Administration une cote très favorable dans le cadre de notre évaluation annuelle en 2005. Nous avons créé un lien proactif et coopératif avec le Ministère au cours des dernières années, et celui-ci rapporte des dividendes : nous avons reçu 10 plaintes en 2005, et elles ont toutes été traitées rapidement. De plus, nous travaillons en étroite collaboration avec les représentants du CLO dès les premières étapes de l'établissement de panneaux de signalisation et d'autres projets pour veiller à ce que l'on respecte la loi.

L'Administration continuera de travailler avec le CLO pour veiller à ce que tous les services aéroportuaires soient offerts dans les deux langues officielles et collaborera avec les compagnies aériennes et les locataires à cette fin.

peut être plus intense que d'habitude et déranger davantage. Il n'y a pas eu d'exception en 2005 : le temps chaud et humide a fait en sorte que les aéronefs avaient besoin d'une plus grande distance pour atteindre l'altitude voulue, les déviations dues à la météo ont forcé les aéronefs à adopter une trajectoire d'approche différente, et plusieurs enquêtes policières dans la ville exigeaient que des aéronefs volent bas au-dessus de certains quartiers pendant de longues périodes. Dans de nombreux cas, NavCan, pour des raisons de sécurité, a indiqué aux pilotes d'adopter une trajectoire de vol ou d'approche différente pour faire dévier leur aéronef de leur trajectoire normale. En tout, nous avons reçu 55 plaintes pour bruit, et elles ont toutes fait l'objet d'une enquête.

■ 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.

L'Administration de l'aéroport croit à l'avantage mutuel qui peut découler des partenariats solides avec la collectivité. À cette fin, il y a des représentants de l'Administration de l'aéroport au sein de la Chambre de commerce du Canada et de l'Ottawa Chamber of Commerce, de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa, du Regroupement des gens d'affaires et du Cercle canadien d'Ottawa, pour n'en nommer que quelques-uns.

L'Administration maintient également son engagement envers le Comité consultatif communautaire avec lequel elle se réunit deux fois par année pour discuter d'enjeux, de sources d'inquiétude et de plans pour l'avenir. Le Comité consultatif communautaire est constitué de représentants de l'Administration de l'aéroport, des villes d'Ottawa et de Gatineau, de l'Association du transport aérien du Canada, de représentants syndicaux, de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa et d'autres organismes intéressés.

■ Questions et affaires municipales

L'Administration de l'aéroport jouera un rôle plus proactif dans son travail avec les villes d'Ottawa et de Gatineau, diverses collectivités et d'autres organismes gouvernementaux sur les questions et les affaires municipales. Nous concentrons 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.

L'entente originale avec les municipalités de la région, l'Association des constructeurs d'habitations et le gouvernement de l'Ontario a été signée en 1999. En 2005, l'Administration de l'aéroport a mis à jour les courbes isopsoniques et, de concert avec la Ville et l'Association des

Croissance du volume des passagers par secteur

		Domestiques	%	Transfrontaliers	%	Internationaux	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
	1997	2 435 534	9,51%	502 072	-5,20%	108 762	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%
	2004	2 736 779	9,84%	641 157	9,02%	231 949	27,05%	3 609 885	10,65%
	2005	2 779 895	1,58%	719 150	12,16%	236 388	1,91%	3 735 433	3,48%
Prévisions	2010	3 299 000	3,70%	939 000	6,10%	308 000	6,00%	4 546 000	4,30%
	2015	3 824 000	3,00%	1 089 000	3,00%	357 000	3,00%	5 270 000	3,00%
	2020	4 433 000	3,00%	1 262 000	3,00%	414 000	3,00%	6 109 000	3,00%

Revue des cinq dernières années (000 \$)					
	2001	2002	2003	2004	2005
Revenus	52 985 \$	55 308 \$	63 320 \$	69 632 \$	72 503 \$
Dépenses avant dépréciation	31 646	40 777	45 191	60 712	63 491
Revenus avant dépréciation	21 339	14 531	18 129	8 920	9 012
Immobilisations	56 784	147 473	111 064	9 420	17 503
Revenus des FAA	14 082	13 690	20 838	23 670	24 520

constructeurs d'habitations, a établi de nouvelles délimitations pour la Zone d'influence de l'exploitation aéroportuaire. Après avoir été approuvée par le Conseil sans objection lors des consultations publiques, la modification au Plan officiel de la Ville d'Ottawa est entrée en vigueur en janvier 2006.

L'Administration de l'aéroport participe également au projet de transport en commun par train léger. Les plans de la Ville prévoient un arrêt à l'aéroport, une option dont tient compte l'Administration dans ses plans d'expansion pour l'avenir.

■ Sécurité et sûreté

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.

La planification, la préparation et l'exercice sont essentiels à la capacité de l'Administration de l'aéroport de réagir lors d'une situation anormale.

L'équipe compte sur un guide détaillé de mesures d'urgence que l'on a mis à jour en 2005 pour tenir compte des éléments de la nouvelle aérogare. La capacité de mettre le plan à exécution lorsque cela est nécessaire exige des exercices de formation et de simulation tout au long de l'année, tant à l'interne qu'avec les partenaires externes.

Exercice « Elephant One »

La réglementation de Transports Canada exige que tous les

aéroports effectuent des exercices de sécurité tous les deux ou trois ans. L'Aéroport international d'Ottawa a effectué un important exercice d'une semaine en septembre.

Cet exercice, auquel ont pris part un grand nombre de partenaires de l'Administration, comme le Service de police d'Ottawa, la GRC, le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, OC Transpo, le Centre hospitalier pour enfants de l'Est de l'Ontario, le Queensway Carleton Hospital, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Croix-Rouge, a été couronné de succès selon l'avis de tous.

Cet exercice se déroulait en deux phases distinctes. La première était la simulation d'un attentat terroriste et d'une prise d'otage où les intervenants de première ligne étaient le Service de police d'Ottawa et la GRC, qui ont uni leurs efforts pour négocier une résolution paisible et libérer l'otage. Les principaux objectifs de cet exercice étaient l'amélioration de la connectivité, de la communication et de la collaboration entre les organismes.



La deuxième phase supposait la simulation d'une situation d'urgence dans un aéronef où il y a un grand nombre de blessés et de victimes sur les lieux de l'aéroport. Ce scénario a permis de mettre

Mouvements d'aéronefs

1991	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146

Origine et destination

Environ 94% des passagers (à l'arrivée et en partance d'Ottawa)

Vérification par Transports Canada

Une équipe de vérification de Transports Canada a inspecté nos installations côté piste, examiné nos procédures et nos plans de réglementation et interviewé des employés importants au cours de la première semaine de juillet. On a évalué l'Administration en fonction des normes et des pratiques recommandées pour les aérodromes de Transports Canada et du Règlement de l'aviation canadien qui s'appliquent au Certificat d'aérodrome et aux services d'intervention en cas d'urgence de l'aéroport. En tout, on a vérifié quelque 1 700 points. On a décelé quelques éléments mineurs à améliorer, et ces améliorations ont été apportées depuis, notamment les marques sur la chaussée côté piste et le niveau d'intensité de l'éclairage dans les zones d'approche.

Suivi du bail avec Transports Canada

L'Administration de l'aéroport bénéficie d'une relation solide et positive avec son locateur et organisme de réglementation, Transports Canada. Année après année, Transports Canada rédige constamment des rapports de suivi favorables du bail avec l'Administration, et celle-ci a l'intention de maintenir cette relation locateur-locataire solide pour le bien de la population qui voyage.

Météo

L'année 2005 est arrivée en trombe et est repartie tout aussi vite. Janvier, novembre et décembre ont tous connu trois périodes considérables de pluie verglaçante et une accumulation de 42 mm pour l'année. Nous avons également reçu un total de 197 cm de neige au cours de cette même période.

Il faut noter que les précipitations liquides totales pour l'année se sont élevées à 834 mm, environ 100 mm de plus qu'en temps normal. L'équipe de l'exploitation s'est réunie avec le personnel des compagnies aériennes pour veiller à ce que l'on sache réagir de manière proactive et organisée dans toutes les conditions météorologiques.

■ Programme d'expansion de l'aéroport, phase II

Nous procéderons à la conception et à la construction du stationnement étagé qui permettra d'ajouter, en 2006, environ 900 espaces au stationnement étagé actuel, ou un gain net de 550 espaces de stationnement public. Le calendrier de l'expansion de l'aérogare reste à déterminer.

On prévoyait achever l'expansion du stationnement étagé en 2006, sauf que les travaux ont en effet pris fin d'avance, soit en décembre 2005, et à l'intérieur des limites du budget. En plus des nouveaux espaces de stationnement, on a relocalisé et agrandi l'entrée principale du stationnement étagé, et on a amélioré la signalisation sur les voies d'accès pour qu'elle soit plus facile à comprendre.

L'Administration de l'aéroport avait décidé de procéder à la conception de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport le 17 mai. À la fin de 2005, après la tenue d'un concours, mcfarlane Green architecture and design Inc., en collaboration avec J.L. Richards and Associates Limited, avait obtenu le contrat pour la conception des plans.

■ 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 consacrerait un budget de 100 000 \$ par année et remettrait des fonds aux organismes dans le besoin.

L'Administration de l'aéroport s'engage à rendre service à la collectivité qui l'appuie avec tant de loyauté. Elle s'y prend de plusieurs façons, notamment par le don d'articles promotionnels, des commandites, la collecte de monnaie dans l'aérogare et par l'intermédiaire du Projet ensoleillement.

En 2005, le Projet ensoleillement a remis 106 600 \$ à l'occasion de deux vagues de financement distinctes et du coup offert son soutien à 23 organismes d'Ottawa ou de Gatineau. Les besoins variaient considérablement : de la réparation de bâtiments à l'achat de meubles et d'électroménagers, à l'installation d'une pompe de puisard, on a pris soin de bien évaluer les projets, et on a réparti les subventions de la façon suivante :

Organisme Subventions versées à l'automne	Projet	Dollars
Centre Espoir Sophie	Achat d'électroménagers	6 000 \$
Heron Emergency Food Centre	Achat d'un réfrigérateur	1 200 \$
La Société de Saint-Vincent de Paul	Réparations aux plafonds et aux murs	2 000 \$
LiveWorkPlay inc.	Achat d'appareils d'exercice	5 000 \$
Nelson House of Ottawa Carleton	Achat de meubles	6 000 \$
New Beginnings for Youth	Achat d'articles de cuisine	4 700 \$
Orthodox Community Ohev Yisroel	Réparation de maisons	5 000 \$
Waupoos Foundation	Réparations à la toiture	10 000 \$
Centre alimentaire Aylmer	Achat de meubles	1 900 \$
Centre d'animation familiale	Achat d'électroménagers	5 000 \$
Centre d'intervention et de prévention en toxicomanie de l'Outaouais	Rénovation de maisons	4 000 \$
Maison de l'Amitié de Hull	Achat de meubles	1 000 \$
Maison d'accueil Mutchmore	Achat de meubles	1 500 \$
Subventions versées au printemps		
Abbeyfield House Ottawa	Installation de la pompe de puisard et du drain dans le sous-sol	4 000 \$
Candlelighters Childhood Cancer Support	Remise à neuf de la salle de consultation	4 000 \$
Centre 507	Achat d'électroménagers pour la cuisine	5 000 \$
Centre alimentaire Aylmer	Remise à neuf de la cafétéria	4 300 \$
Espoir Rosalie de Gatineau	Achat de meubles	7 500 \$
Maison de l'Amitié de Hull	Achat d'électroménagers	1 500 \$
La Société de Saint-Vincent de Paul	Réparation de la toiture et des fenêtres	9 000 \$
Ottawa Innercity Ministries	Réparation d'électroménagers de cuisine	5 000 \$
St. Joe's Women's Centre	Rénovation des toilettes et de la buanderie	5 000 \$
St. Stephen's Residence	Rénovation du sous-sol	8 000 \$
Total		106 600 \$



Profil n° 1 : La Société de Saint-Vincent de Paul

La Société de Saint-Vincent de Paul a été créée en 1833 et s'est établie au Canada en 1846. Aujourd'hui, la Société existe dans 130 pays et soutient l'idée selon laquelle les hommes et les femmes doivent se dédier à des œuvres de bienfaisance. Au moyen de rencontres en personne, les membres de la Société visent à réduire la souffrance et à promouvoir la dignité humaine, sans égard à la race, aux croyances, à la couleur, à l'origine ou à la caste, et à remédier aux causes de la pauvreté. Bref, la Société aide à remplacer chez certains un sentiment de désespoir par un sentiment de dignité. Bien connue pour ses magasins d'aubaines, la Saint-Vincent de Paul sensibilise la collectivité d'un grand nombre de manières.

Le Conseil central possède un immeuble au centre-ville d'Ottawa, où est également installé un autre organisme de bienfaisance, le Centre Espoir Sophie. On y offre des repas chauds, un service de buanderie, des conseils et des références pour des besoins médicaux et sociaux. Il s'agit d'un vieil immeuble qui n'a pas été rénové depuis 1962. Les systèmes de chauffage et de climatisation sont désuets et il faut réparer la fondation. En outre, les planchers et les murs ont subi d'importants dommages causés par l'eau en raison de la toiture et des fenêtres, qu'il faut également réparer.

Le Projet ensoleillement a répondu à l'appel de la Société de Saint-Vincent de Paul à deux reprises en 2005; au printemps, on leur a donné l'argent nécessaire pour remplacer la toiture et réparer les fenêtres, et à l'automne, on leur a versé un autre montant, qui a servi à réparer les planchers et les murs.

Gauche à droite Jim Durrell,
Michael Skrobica et
Jean-Noël Cormier, SSVF



Profil n° 2 : New Beginnings for Youth

New Beginnings est un organisme de bienfaisance qui soutient l'apprentissage dans des milieux non traditionnels. L'un de leurs principaux programmes est le café Roasted Cherry, un café situé au centre-ville d'Ottawa. La direction et les employés sont tous des jeunes à risque, qui ont l'occasion d'acquérir des aptitudes d'entrepreneur et d'appliquer les connaissances qu'ils développent dans un vrai milieu de travail. En 2004, on a élargi la portée du programme pour lui ajouter une division de services complets de traiteur, qui se révèle très réussie et remplie de potentiel.

Dans le cadre de ce programme, il est devenu évident que ces jeunes à risque sont en fait novateurs, créatifs et tenaces et qu'ils ont un instinct d'entrepreneur. New Beginnings for Youth offre à ces futurs dirigeants l'occasion d'explorer et de constater leurs possibilités pour devenir productifs dans la société.

New Beginnings for Youth a déposé une demande de financement pour faire l'acquisition d'une nouvelle trancheuse et d'un nouveau présentoir pour la charcuterie. Il est essentiel d'avoir une trancheuse, car on peut prendre l'argent du programme pour acheter les aliments en gros, plutôt que d'acheter les viandes, le fromage et les aliments préparés et déjà tranchés qui coûtent beaucoup plus cher. Le présentoir permet à l'équipe de montrer comment elle prépare ses aliments et de mettre en évidence ses talents de traiteur, et enfin de vendre ses produits.

Le Projet ensoleillement est fier d'appuyer New Beginnings for Youth.

Gauche à droite Jim Durrell,
Jim Wright, Sara Pishva et
Rob Tripp, NBY



L'Administration de l'aéroport a également aménagé six boîtes de dons partout dans l'aéroport. Les œuvres de bienfaisance de la région font une demande pour être l'œuvre de choix pendant une période définie. En 2005, les œuvres ci-après ont eu recours aux boîtes de dons.

- St. Stephen's Residence
- Services familiaux
- Voyage de rêve
- Manoir Ronald McDonald



Monnaie de la fontaine

En effectuant des travaux d'entretien et de nettoyage dans la chute d'eau de trois étages de l'aérogare, les employés de l'équipe de l'exploitation de l'Administration ont trouvé une quantité impressionnante de pièces de monnaie dans l'eau et les ont retirées et nettoyées. Il y en avait assez pour remplir cinq brouettes. Toute l'équipe de l'Administration de l'aéroport s'est donc mise de la partie pour trier, compter et rouler la monnaie, et en raison de la grande quantité, l'opération a duré une semaine, mais on en a profité pour écouter de la musique, manger des amuse-gueule et rire de bon cœur. Les employés ont consacré tout leur temps libre pour terminer le travail. En fin de compte, l'Administration a remis à la Banque d'alimentation d'Ottawa un chèque de 6 257,16 \$ le 21 décembre, juste à temps pour Noël. Selon Peter Tilley, directeur général de la Banque alimentaire, très heureux d'accepter ce don inattendu, l'arrivée de cette subvention n'aurait pas pu survenir à un meilleur moment, et on prévoit aider les familles de la région tout au long du premier trimestre de 2006.

Destinations directes

Année	Destinations directes
1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	27

Vols directs par jour

Année	Domestiques	Transfrontaliers	Internationaux (par semaine)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	65	33	9

Que nous réserve-t-on ensuite?

Objectifs stratégiques de 2006 à 2010

■ Responsabilité sociale et financière

Continuer de gérer les activités de l'aéroport de manière responsable sur les plans social et financier.

■ Chef de file de l'industrie et installations abordables de classe mondiale

Accroître notre réputation de chef de file de l'industrie en planification, en développement et en exploitation d'installations aéroportuaires abordables exceptionnelles et de classe mondiale pour notre clientèle.

■ Service à la clientèle

Offrir à la clientèle dynamique et diversifiée de l'Administration un haut niveau de service à la clientèle.

■ Continuer de renforcer l'orientation commerciale de l'Administration

La prestation de services aériens et la mise en valeur du parc immobilier de manière proactive demeureront des priorités essentielles de planification.

■ Engagement des employés

Former et garder en poste des employés productifs et talentueux qui aiment leur travail, adoptent nos valeurs et se dédient à la réalisation de la mission et des objectifs généraux de l'Administration.

■ Favoriser des partenariats essentiels avec la collectivité

Favoriser et maintenir des partenariats essentiels qui contribuent à la croissance et à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socioéconomique de la collectivité.

■ Questions et affaires municipales

L'Administration continuera de jouer un rôle proactif en matière de collaboration avec la Ville et la collectivité sur les questions et les affaires municipales.

■ Exploiter les installations en toute sécurité

La sécurité de l'aérodrome, y compris celle côté piste, demeurera une priorité essentielle de l'Administration.

■ Exploiter et gérer le campus de l'aéroport en toute sécurité

L'Administration continuera de travailler avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada pour assurer un équilibre entre la réglementation sur la sécurité et l'exploitation de l'aéroport.

■ Exploiter et gérer l'aéroport de façon responsable sur le plan de l'environnement

L'Administration continuera de veiller à ce que l'on exploite l'aéroport de façon générale en se souciant de l'environnement.

Bilan financier de 2005

Le présent bilan financier fait état des résultats et de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa pour l'année s'étant terminée le 31 décembre 2005. On recommande de lire la présente section en même temps que les états financiers vérifiés et les notes connexes de l'Administration. La présente section contient des relevés prospectifs, y compris des relevés sur le rendement opérationnel et financier prévu de l'Administration. Ces relevés sont exposés à plusieurs risques et incertitudes pouvant faire en sorte que les résultats réels en diffèrent considérablement.

Pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 2005, le bénéfice avant dépréciation a été de 9,0 M\$, comparativement à 8,9 M\$ pour l'année s'étant terminée le 31 décembre 2004. Le facteur ayant eu la plus forte incidence sur les résultats a été l'augmentation de 1,3 M\$ du montant payé en loyer foncier au gouvernement du Canada, une hausse de 11 % par rapport à l'année précédente. La charge de dépréciation a été de 13,4 M\$ en 2005, comparativement à 13,2 M\$ en 2004, en raison de la dépréciation de la nouvelle aérogare et des installations sur leur durée de vie économique prévue. Après soustraction de la dépréciation, l'excédent des dépenses par

rapport aux revenus en 2005 s'est élevé à 4,4 M\$, comparativement à 4,3 M\$ en 2004.

Activités d'exploitation

Après avoir connu une croissance sans précédent en 2004, le nombre de passagers ayant été supérieur de près de 11 % au total de 2003, le nombre de passagers en 2005 est demeuré quand même supérieur de 3,5 % au nombre de passagers observé en 2004. La faillite de Jetsgo en 2005 a entraîné une réduction du nombre de sièges peu coûteux offerts par les compagnies aériennes sur le marché, si bien que les voyageurs qui se soucient du prix ont trouvé le marché des services aériens moins attrayant. De plus, au quatrième trimestre de 2005, la croissance du volume de passagers a quelque peu fléchi en raison d'un retard dans la saison des vols nolisés, que l'on attribue aux ouragans Katrina et Wilma et au nombre réduit de chambres disponibles dans les hôtels des destinations soleil. En 2004, on avait observé une hausse record de 27 % du nombre de vols internationaux par rapport à 2003. Même après la croissance et les statistiques impressionnantes de 2004, le nombre de vols internationaux en 2005 a surpassé celui de 2004.

On a remarqué une hausse du nombre de passagers entre 2004 et 2005 dans tous les secteurs, et voici les pourcentages :

- vols domestiques 1,6 %;
- vols transfrontaliers 12,2 %;
- vols internationaux 1,9 %.

Le nombre de passagers dans les vols domestiques d'Air Canada a crû de plus de 6 %, et on remarque une croissance comparable du côté des vols domestiques des transporteurs à faible coût, comme WestJet et CanJet, pour combler la disparition de Jetsgo. CanJet, Air Canada Jazz et United Airlines ont profité d'une augmentation considérable du nombre de passagers du côté des vols transfrontaliers. On a également remarqué une augmentation du nombre de passagers dans les vols à destination du Royaume-Uni, mais à cause de la baisse du nombre de vols nolisés internationaux vers les destinations soleil dont on a parlé précédemment, le nombre total de passagers dans les vols internationaux a augmenté, mais pas autant qu'en 2004. Voici la variation du nombre de passagers entre 2004 et 2005 par trimestre et par secteur :

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
1 ^{er} tr.	Hausse de 6,6 %	Hausse de 16,0 %	Hausse de 7,2 %
2 ^e tr.	Hausse de 1,6 %	Hausse de 10,5 %	Baisse de 9,5 %
3 ^e tr.	Hausse de 2,3 %	Hausse de 14,5 %	Hausse de 21,2 %
4 ^e tr.	Baisse de 3,5 %	Hausse de 7,7 %	Baisse de 15,2 %

Voici le nombre de passagers par trimestre :

	2005	2004	% variation
1 ^{er} tr.	956 418	882 610	8,4 %
2 ^e tr.	930 522	907 019	2,6 %
3 ^e tr.	943 343	895 308	5,4 %
4 ^e tr.	905 150	924 948	(2,1 %)
Total	3 735 433	3 609 885	3,5 %

La taille (le poids) d'un aéronef et le nombre de sièges « atterris » d'un aéronef (qu'ils soient occupés par un passager ou non) sont les facteurs qui déterminent le plus le montant des redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. Le nombre de sièges atterris en 2005 a diminué de 6,2 % par rapport à 2004. Les compagnies aériennes ont continué de se replier et de restructurer leurs activités en 2005 et ont réussi à transporter davantage de passagers en utilisant moins d'aéronefs. Le nombre net de vols de compagnies aériennes commerciales à destination et en partance d'Ottawa a diminué de 5 % par rapport à l'année civile 2004. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution du nombre de sièges disponibles causée par la faillite de Jetsgo. Cette perte de capacité pour desservir Ottawa n'a pas été remplacée par d'autres compagnies aériennes. En moyenne, en 2005, les compagnies ont indiqué que leur facteur de chargement, ou le pourcentage de sièges occupés dans leurs aéronefs, était supérieur à celui de 2004.

Événements ayant eu un effet sur l'exploitation

Le 11 mars 2005, Jetsgo a mis fin à ses activités et s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC)*, mais a fini par déclarer faillite le 13 mai 2005. L'élimination du bilan financier par l'Administration à cause de cette faillite n'a pas été considérable en soi. Toutefois, comme d'autres transporteurs canadiens ont continué de rationaliser leur exploitation et le surnombre de sièges disponibles dans le marché, ces transporteurs n'ont pas cherché à remplacer la perte de sièges autrefois offerts par Jetsgo en augmentant leur capacité.

Résultats nets d'exploitation

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour la période triennale ayant pris fin le 31 décembre 2005 se résument comme suit :

(en millions de dollars)	2005	2004	2003
Revenus	72,5 \$	69,6 \$	63,3 \$
Dépenses avant dépréciation	63,5	60,7	45,2
Bénéfices avant dépréciation	9,0	8,9	18,1
Dépréciation	13,4	13,2	5,7
Revenus nets par rapport aux dépenses (dépenses par rapport aux revenus)	(4,4) \$	(4,3) \$	12,4 \$

Le 12 octobre 2003, on a achevé la phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) mis sur pied par l'Administration en inaugurant la nouvelle aérogare. En raison du lancement des activités dans les nouvelles installations le 12 octobre 2003, l'Administration a commencé la dépréciation du coût en capital des installations agrandies et également cessé parallèlement la capitalisation des frais d'intérêt à des fins comptables. C'est pourquoi la dépréciation et les intérêts débiteurs figurant dans l'état des résultats ont augmenté entre 2003 et 2004.

De plus, à compter du 12 octobre 2003, l'Administration a rajusté sa tarification pour récupérer, sans qu'il en coûte quoi que ce soit aux compagnies aériennes, ses coûts d'exploitation permanents pour les systèmes partagés qui ont été mis en œuvre dans le cadre du PEA. Il s'agit des comptoirs de billets et des files d'attente, des écrans d'affichage des vols, ainsi que des salles et des systèmes partagés de manutention des bagages. Le rajustement de ces frais, l'augmentation du nombre de passerelles d'embarquement dans la nouvelle aérogare, les nouvelles ententes de concessions et l'augmentation du nombre de celles-ci dans la nouvelle aérogare et l'offre d'options de stationnement plus pratiques par le PEA ont tous entraîné une hausse des revenus à compter du 12 octobre 2003.

Revenus

En 2005, les revenus totaux se sont élevés à 72,5 M\$, comparativement à 69,6 M\$ en 2004. Les frais d'amélioration aéroportuaire ont représenté une hausse de 0,8 M\$, les redevances aéronautiques 0,5 M\$, et le stationnement pour voitures 0,8 M\$:

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont augmenté de 3,6 %, c'est-à-dire de 23,7 M\$ en 2004 à 24,5 M\$ en 2005, compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers et d'une légère hausse du pourcentage de passagers embarqués qui partent d'Ottawa par rapport au nombre de passagers embarqués qui ont une correspondance à Ottawa. Environ 94 % des passagers embarqués sont partis d'Ottawa (par rapport à ceux qui ont eu une correspondance à Ottawa) en 2005, comparativement à 93 % en 2004. En vertu d'une entente, les frais d'amélioration aéroportuaire sont perçus par les compagnies aériennes dans le prix du billet et 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 réel 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 25,0 M\$ en 2005, par rapport à 24,5 M\$ en 2004, une hausse de 2,2 %. Le 1^{er} janvier 2005, l'Administration a augmenté le tarif de certains droits aéronautiques de 4,9 % pour récupérer une partie de la hausse du loyer foncier payable au gouvernement du Canada. Même après l'augmentation de ces tarifs, les redevances aéronautiques exigées à Ottawa sont demeurées les plus faibles au Canada. En dépit du rajustement des tarifs, les redevances aéronautiques ont atteint un total inférieur aux attentes du budget pour 2005 puisque les compagnies aériennes ont continué de se replier et de restructurer leurs activités, ont réussi à embarquer davantage de passagers dans un moins grand nombre d'aéronefs, et, vu le nombre et la fréquence de vols à destination et en partance d'Ottawa diminuer de 5,0 % par rapport à 2004. L'Administration

(en milliers de dollars)	2005	2004	% variation
Frais d'amélioration aéroportuaire	24 520 \$	23 670 \$	4 %
Droits d'aérogare et redevances des passerelles d'embarquement	15 658	15 088	4 %
Droits d'atterrissage	9 352	9 388	0 %
Concessions	8 412	8 223	2 %
Stationnement pour voitures	8 399	7 552	11 %
Location de terrains et d'espaces	3 896	3 460	13 %
Intérêts	561	562	0 %
Autres revenus	1 705	1 689	1 %
Total	72 503 \$	69 632 \$	4 %

a annoncé une nouvelle hausse de 5,78 % des redevances aéronautiques à compter du 1^{er} janvier 2006 pour atténuer l'effet de la hausse du facteur de chargement des transporteurs aériens et la baisse du nombre total de sièges qui arrivent à Ottawa.

Les revenus des concessions sont passés de 8,2 M\$ en 2004 à 8,4 M\$ en 2005, ce qui est également attribuable à la hausse du nombre de passagers. Les revenus de stationnement sont passés de 7,6 M\$ en 2004 à 8,4 M\$ en 2005, une hausse de 11 %. L'augmentation du nombre de passagers et de la demande de stationnement, ainsi que l'offre d'options de stationnement pratiques grâce au PEA ont contribué à cette augmentation des revenus de stationnement.

Les taux de location d'espaces de l'aérogare ont augmenté de 5,7 % le 1^{er} novembre 2004 pour que l'Administration puisse récupérer une partie de la hausse du loyer foncier payable au gouvernement du Canada. Cette augmentation des taux de location d'espaces de l'aérogare, combinée au loyer payé par les nouveaux locataires qui ont ouvert une entreprise sur les terrains excédentaires de l'aéroport, contribue à l'augmentation des revenus de location d'espaces et de terrains.

Les revenus d'intérêt reflètent les placements à court terme du produit net attribuable à l'exploitation qui n'ont pas encore été dépensés dans le cadre du PEA. Bien que les soldes moyens en espèces aient diminué, les taux d'intérêt à court terme ont augmenté, si bien que les revenus d'intérêt en 2005 sont comparables à ceux de 2004.

Dépenses

Les dépenses totales avant dépréciation sont passées de 60,7 M\$ en 2004 à 63,5 M\$ en 2005. De plus, la dépréciation est passée de 13,2 M\$ en 2004 à 13,4 M\$ en 2005, l'Administration ayant continué d'amortir le coût de la nouvelle aérogare et des installations connexes.

(en milliers de dollars)	2005	2004	% variation
Loyer foncier	12 958 \$	11 643 \$	11 %
Matériaux, fournitures et services	17 058	16 507	3 %
Salaires et avantages	12 058	11 264	7 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	3 690	3 515	5 %
Intérêts	17 727	17 783	0 %
Total	63 491 \$	60 712 \$	5 %

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a crû de 11,0 % et atteint 13,0 M\$ en 2005, en raison d'une hausse prévue du nombre minimum de passagers utilisé pour déterminer le loyer, et d'une augmentation de l'indice des prix à la consommation. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa exploite

l'aéroport en vertu d'un bail avec le gouvernement du Canada qui fixe le calcul du loyer foncier annuel. Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il adopterait une nouvelle politique de location qui réduirait le loyer des administrations aéroportuaires, y compris celui de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. L'Administration a conclu et signé une modification de son bail foncier pour refléter cette nouvelle disposition de location en décembre 2005. Ce loyer réduit sera mis en œuvre par phases dans le cadre d'une période de transition entre 2006 et 2010.

Les coûts des matériaux, des fournitures et des services ont connu une hausse marginale, étant passés de 16,5 M\$ en 2004 à 17,1 M\$ en 2005. Les réductions s'expliquent par des initiatives d'automatisation et des améliorations apportées au système de sécurité, la réduction des créances coûteuses et des coûts d'assurance et l'embauche d'employés à contrat comme employés de l'Administration tard en 2004 pour exploiter les systèmes partagés. Ces réductions ont été partiellement effacées par une hausse des coûts des services policiers, de l'entretien des bâtiments et des réparations (parce que les garanties ont expiré), et de l'électricité. Les coûts des matériaux, des fournitures et des services devraient augmenter un peu en 2006 en raison de nouvelles ententes d'entretien du matériel et des logiciels étant donné que leur garantie est venue à échéance au deuxième anniversaire de l'ouverture des nouvelles installations.

Les coûts des salaires et des avantages ont crû de 7 % pour atteindre 12,1 M\$ en 2005, 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. De plus, l'Administration a augmenté sa masse salariale vers la fin de 2004, en embauchant des employés qui étaient autrefois à contrat compte tenu des exigences d'une aérogare beaucoup plus grande et des systèmes partagés de traitement des passagers.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont crû de 5 %. Conformément à la loi provinciale, ces paiements se fondent sur le nombre de passagers de l'année précédente plutôt que sur l'évaluation de la valeur marchande, mais leur hausse ne peut pas excéder 5 % par rapport à l'année précédente. Les 3,7 M\$ payés pour 2005 reflètent cette loi et le nombre de passagers en 2004. Les paiements tenant lieu de taxes en 2006 connaîtront une croissance de 5 % par rapport à 2005, et selon l'hypothèse d'une variation nulle du nombre de passagers en 2006, augmenteront encore de 3,9 % en 2007.

Les dépenses en intérêts reflétées dans le relevé des transactions contiennent principalement les intérêts sur la dette associée au PEA.

Sommaire des résultats trimestriels

Voici quelques résultats financiers trimestriels non vérifiés pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2005 :

(en millions de dollars)	2004				2005			
	Mars	Juin	Sept	Déc	Mars	Juin	Sept	Déc
Trimestre ayant pris fin en								
Revenus	17,2 \$	17,1 \$	17,3 \$	18,0 \$	18,2 \$	18,2 \$	18,3 \$	17,8 \$
Dépenses	15,4	14,7	14,4	16,2	16,0	15,2	15,2	17,1
Revenus avant dépréciation	1,8	2,4	2,9	1,8	2,2	3,0	3,1	0,7
Dépréciation	3,1	3,4	3,3	3,4	3,3	3,3	3,4	3,4
Excédent des dépenses par rapport aux revenus	(1,3) \$	(1,0) \$	(0,4) \$	(1,6) \$	(1,1) \$	(0,3) \$	(0,3) \$	(2,7) \$

Les résultats trimestriels de l'Administration varient selon l'activité des passagers, le mouvement des aéronefs, les décisions en matière de projets d'entretien et d'autres facteurs, comme les conditions météorologiques et la conjoncture économique, et ne fluctuent pas nécessairement en fonction des saisons. En raison de ces facteurs externes, on ne peut pas s'appuyer sur l'historique des résultats trimestriels pour prédire les tendances futures.

Liquidité et ressources en capital

L'Administration a terminé l'année prenant fin le 31 décembre 2005 avec des investissements en espèces et à court terme de 2,6 M\$, y compris

les placements à court terme autorisés par l'acte constitutif de fiducie. Outre ces liquidités, l'Administration a toujours des facilités de crédit renouvelables sur 364 jours pour un total de 120 M\$ auprès de deux banques canadiennes. On n'a pas eu recours à ces facilités de crédit en 2005. Pour subventionner les travaux d'expansion de l'aéroport en cours, y compris la phase II du PEA,

l'Administration se servira de ces facilités et d'autres types d'emprunts en 2007 lorsqu'elle refinancera les 120 M\$ d'obligations-recettes

de série A à 5,64 %. Au cours de l'année 2005, Moody's, Standard & Poors et DBRS ont reconduit les cotes de solvabilité de l'Administration, soit A1, A+ et A(élevée), respectivement, pour l'émission d'obligations par l'Administration en 2002.

En date du 31 décembre 2005, les comptes débiteurs de l'Administration avaient augmenté de 0,6 M\$ par rapport au 31 décembre 2004. Cette hausse s'explique principalement par l'encaissement anticipé à la fin de 2004 des frais d'amélioration aéroportuaire, qui ont donc réduit l'estimation du montant à encaisser à ce moment-là.

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 919 000	4,9 %	67 500	2,0 %	12 500 000 \$	-3,5 %
2007	4 072 000	3,9 %	69 000	2,0 %	11 500 000 \$	-8,0 %
2008	4 227 000	3,8 %	70 500	2,0 %	10 100 000 \$	-12,2 %
2009	4 413 000	4,4 %	72 000	2,0 %	7 300 000 \$	-27,7 %
2010	4 546 000	3,0 %	73 500	2,0 %	5 400 000 \$	-26,0 %

Note : Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert - 75 millions de dollars

Prévision du loyer total 1997-2010 - 124 millions de dollars

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

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

Dépenses en capital

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et l'aménagement de l'aéroport, et ils servent notamment aux investissements dans les immobilisations pour répondre aux besoins de l'exploitation courante.

Au cours de 2005, l'Administration a fait des paiements comptants de 12,8 M\$ pour les dépenses en capital importantes, y compris l'expansion du stationnement étagé et les travaux préliminaires de la phase II du PEA, et un montant supplémentaire de 2,9 M\$ pour les dépenses en capital relatives à l'entretien.

L'Administration a commencé en 2001 les travaux de la phase I, soit la partie la plus importante de son PEA. Cette phase, dont le budget s'élevait à 310 M\$, comprenait la construction d'une nouvelle aérogare pour les voyageurs, à côté de l'aérogare vieille de 40 ans, un parc de stationnement étagé, une immense infrastructure côté piste et côté ville pour accueillir les nouveaux ouvrages de l'aérogare et du stationnement, et elle s'est achevée le 12 octobre 2003.

L'Administration a procédé à la planification et à la conception de la phase II du PEA en 2005, et au début de 2006, le Conseil d'administration a approuvé le début des travaux en 2006. Cette phase, à laquelle on consacre un budget de 109 M\$, comprend 13 M\$ pour l'ajout d'espaces au stationnement étagé (travaux terminés en 2005), l'expansion de la nouvelle



aérogare, la démolition de l'ancienne aérogare, et l'aménagement d'infrastructures côté piste pour accueillir l'aérogare agrandie. Les travaux devraient être achevés à la fin de 2008. La phase III du PEA devrait quant à elle être réalisée au plus tard en 2020.

Risques et incertitudes

L'Administration continuera de faire face à certains risques qui échappent à son action et qui auront peut-être une incidence considérable sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport sont

grandement fonction du nombre de passagers. Le nombre de passagers dépend de la demande de services aériens. Les événements des dernières années ont mis en évidence la nature variable de la demande de services aériens et l'incidence des facteurs externes, comme la conjoncture économique, les épidémies de maladies, les problèmes géopolitiques (11 septembre 2001), de même que les règles fixées par les gouvernements, les tarifs aériens, les taxes supplémentaires sur les billets d'avion, et l'incertitude financière de l'industrie des services aériens. Celle-ci, bien qu'elle soit relativement stable au Canada, demeure un risque pour l'Administration. Ce risque est réduit par le fait qu'environ 94 % des passagers entreprennent ou terminent leur voyage à l'Aéroport international d'Ottawa, le reste ayant une correspondance à Ottawa. Le nombre de passagers qui ont une correspondance est plus vulnérable aux fluctuations en raison de la modification des trajets et des horaires par les compagnies aériennes. De plus, un grand pourcentage des passagers qui passent par l'aéroport sont des voyageurs d'affaires dont les décisions de voyage sont moins discrétionnaires que celles des voyageurs d'agrément.

L'offre d'une bonne couverture d'assurance est assujettie aux conditions du marché global de l'assurance et au dossier de l'Administration en matière de réclamations et de rendement. L'Administration fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal et Halifax. Ce groupe réussit à satisfaire tous ses besoins en matière d'assurances. Au cours des années précédentes, il y avait des variations considérables dans le marché des assurances en aviation, surtout en raison des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité certains produits d'assurance et entraîné une augmentation des prix. 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 montant de cette indemnisation excède 50 M\$ américains, la limite de couverture d'assurance actuellement offerte aux exploitants d'aéroport dans le marché. À l'origine, 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. Le gouvernement du Canada n'a pas indiqué qu'il cesserait d'offrir la couverture d'indemnisation complémentaire.

Régie d'entreprise, responsabilité et transparence

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a pour mission de 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 toutes vu le jour avec la constitution d'un Conseil d'administration nommé par la collectivité qui a été chargé de surveiller la gestion de l'installation locale.

Le Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa suit les lignes directrices ci-après, également incluses dans les Statuts de l'Administration :

- inclure des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une 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 le déroulement des affaires et à surveiller la gestion afin que l'aéroport réalise ses stratégies et atteigne ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux règles sur les conflits d'intérêts, au Code d'éthique des affaires et aux principes de la reddition de comptes au public.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflits d'intérêts pour 2005, conformément aux Statuts de l'Administration. 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 en 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 présentent des candidatures au Conseil d'administration formé de 14 membres :

Organismes de sélection	Nombre d'administrateurs dont la candidature a été proposée
Ministère 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 ne peut excéder trois ans, et chacun d'entre eux peut remplir trois mandats, si bien qu'un administrateur peut siéger au plus neuf ans.

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. Sur le plan collectif, 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 proposent des candidats pour siéger au Conseil qui ont les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2005. La transition vers la mise en candidature de tous les administrateurs par la liste d'organismes de sélection ci-haut sera terminée d'ici 2006.

	Nom des administrateurs	Comités du Conseil d'administration	Organisme de sélection
	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 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 	Ministère 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
	Eric McSweeney	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	Ottawa Chamber of Commerce
	Jean-Marie Séguin	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification • membre, Comité de l'expansion commerciale et des communications 	Ministère des Transports (Gouvernement du Canada)
	Michael Skrobica	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	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 l'expansion commerciale et des communications 	Ville d'Ottawa
	Peter Vice	<ul style="list-style-type: none"> • secrétaire et membre, Comité exécutif • membre, Comité de surveillance du PEA 	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 2005

Honoraires annuels	Président	35 000 \$
	Vice-président	15 000 \$
	Présidents de comité	15 000 \$
	Autres administrateurs	12 000 \$
Honoraires par réunion		500 \$

Présence aux réunions du Conseil

Membre du Conseil	Présence aux réunions
Jim Durrell	Présent à 8 des 8 réunions
Whitman Tucker	Présent à 7 des 8 réunions
Michel Belley	Présent à 2 des 8 réunions
Raymond Brunet	Présent à 5 des 8 réunions
Jeffrey Dale	Présent à 8 des 8 réunions
Michael Darch	Présent à 7 des 8 réunions
Larry Malloy	Présent à 5 des 8 réunions
Eric McSweeney	Présent à 8 des 8 réunions
Jean-Marie Séguin	Présent à 8 des 8 réunions
Michael Skrobica	Présent à 8 des 8 réunions
Carol Stephenson	Présente à 6 des 8 réunions
Pamela Sweet	Présente à 7 des 8 réunions
Peter Vice	Présent à 8 des 8 réunions
James Wright	Présent à 8 des 8 réunions

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 et chef de la direction;
- Examiner le rapport annuel;
- Évaluer les ressources humaines au moyen d'un sondage semestriel sur la satisfaction des employés;
- Recommander des candidatures à la présidence de comités;
- Recommander des candidatures d'administrateurs au Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération.

Comité de surveillance du PEA

- 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 réalisation 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;
- 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.

Le Comité de vérification s'est réuni à quatre reprises en 2005. Sur les sept membres actuels, cinq ont été en mesure d'assister à toutes les réunions à titre de membres du Comité. En moyenne, 78 % des membres ont pu assister aux réunions du Comité de vérification.

Comité de l'expansion commerciale et des communications

- Revoir les grandes initiatives de marketing;
- Revoir les résultats de sondages menés à l'intérieur de l'aérogare;
- Revoir les plans d'aménagement foncier;
- 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 administrateurs;
- Évaluer la communication entre le Conseil et la direction;
- Revoir le chapitre du rapport annuel qui porte sur la régie d'entreprise;
- Étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise.

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, efficace, 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

- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des compagnies aériennes
 - Comité des opérateurs de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste;
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, 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;
- 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.



responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;

- Effectuer l'agrandissement des installations de transport et favoriser l'activité économique par des moyens qui soient compatibles avec les activités de transport aérien.

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;

Transparence

Achats et marchés

L'Administration adopte des méthodes d'achat transparentes. Les principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 93 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) 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 concours.

Les contrats suivants dépassaient la valeur prévue et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2005 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Hanscomb Ltd.	160 000 \$ Fournir des services consultatifs relativement au PEA (coûts) de la façon et au moment prescrits pour la phase II.	Expérience et connaissances préalables acquises à la phase I du PEA.
Global Rental Canada ULC	163 000 \$ Acheter un camion à flèche.	Achat du contrat de location d'un camion à flèche loué à l'origine pour maintenir une norme parmi les véhicules.
Arconas	435 000 \$ Fournir et livrer des sièges pour la salle d'attente.	Similitude avec les sièges actuels de la salle d'attente, adjugé auparavant au moyen d'un mécanisme de concours public.
Dew Engineering and Development Ltd.	500 000 \$ Fournir, livrer, installer et mettre en marche une passerelle d'embarquement à transmission radiale.	Fonctionnement similaire aux passerelles d'embarquement actuelles, adjugé auparavant au moyen d'un mécanisme de concours public.
Ville d'Ottawa – Commission de services policiers d'Ottawa	11 249 000 \$ sur cinq ans Services policiers	Seule source pouvant offrir les services d'agents armés.
JJ Barnicke Ltd.	Variable selon la situation commerciale (excédent par rapport au minimum) Commission immobilière pour la location de certains terrains de l'aéroport	Contrat issu de l'affectation précédente.

Grilles salariales des membres de la haute direction

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 175 000 \$ à 225 000 \$ en 2005, et celle de chacun des vice-présidents de 90 000 \$ à 150 000 \$.

De plus, le président et les vice-présidents reçoivent des primes étant fonction de l'atteinte de cibles ou d'objectifs approuvés par le Conseil au début de chaque année.

Frais et charges

L'Administration annonce 60 jours d'avance dans les médias locaux toute modification 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'administration aéroportuaire.

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

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu

aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes;

- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 90 jours de l'augmentation des frais.

L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition de 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 sommaire du plan d'entreprise 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 comprend un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
- les lettres patentes de l'Administration et ses Statuts, y compris toute modification;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.

Pour communiquer avec l'Administration

Le public dispose de plusieurs 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 :

Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa (ON) Canada K1V 9B4; ou

- 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

(Gauche à droite)

Pierre Lanoix, Vice-président,
Exploitation et construction

Linda Tougas, Vice-présidente,
Ressources humaines

Paul Benoit, Président et chef de la direction

Annette Nicholson, Chef du contentieux

Ian Bell, Vice-président,
Services de l'aérogare et technologie de
l'information

Louise Bergevin, Adjointe exécutive
au Président

John Spinks, Vice-président,
Expansion commerciale et marketing

Krista Kealey, Directrice,
Communications et affaires publiques

John Weerdenburg, Vice-président et
chef des finances





États financiers

États financiers de l'

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

31 décembre 2005

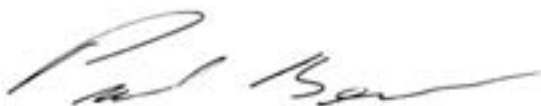
Responsabilité de la direction en ce qui concerne les états financiers

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'acquitter 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, CA
Vice-président et chef des finances

Rapport des vérificateurs

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 (l'Administration) au 31 décembre 2005 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 2005 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 (ON)
Le 31 janvier 2006

BILAN

au 31 décembre 2005 (en milliers de dollars)

ACTIF	2005	2004
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse et placements à court terme	2 600 \$	11 485 \$
Débiteurs	5 094	4 492
Fournitures de consommation	1 061	739
Frais payés d'avance et avances	555	448
	<u>9 310</u>	<u>17 164</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 6 (a))	8 835	8 823
FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS (note 6 (f))	2 949	3 321
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	330 108	326 057
AUTRES ACTIFS (note 4)	5 228	4 316
	<u>356 430 \$</u>	<u>359 681 \$</u>
PASSIF ET ACTIF NET		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	9 713 \$	9 465 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	656	244
	<u>10 369</u>	<u>9 709</u>
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	1 989	1 468
DÉPÔTS DE GARANTIE	466	525
DETTE À LONG TERME (note 6)	273 587	273 520
	<u>286 411</u>	<u>285 222</u>
ENGAGEMENTS (note 10)		
ACTIF NET (note 7)	<u>70 019</u>	<u>74 459</u>
	<u>356 430 \$</u>	<u>359 681 \$</u>

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 2005 (en milliers de dollars)

REVENUS	2005	2004
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 7)	24 520 \$	23 670 \$
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	15 658	15 088
Redevances d'atterrissage	9 352	9 388
Concessions	8 412	8 223
Stationnement	8 399	7 552
Locations de terrain et de locaux	3 896	3 460
Intérêts	561	562
Autres revenus	1 705	1 689
	72 503	69 632
DÉPENSES		
Loyer à Transports Canada (note 10)	12 958	11 643
Matériaux, fournitures et services (note 11)	17 058	16 507
Salaires et avantages sociaux	12 058	11 264
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	3 690	3 515
Intérêts (note 6 (d))	17 727	17 783
	63 491	60 712
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	9 012	8 920
DÉPRÉCIATION	13 452	13 197
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES REVENUS	(4 440)	(4 277)
ACTIF NET AU DÉBUT DE L'ANNÉE	74 459	78 736
ACTIF NET À LA FIN DE L'ANNÉE	70 019 \$	74 459 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005 (en milliers de dollars)

	2005	2004
Encaisse provenant de (utilisée dans)		
EXPLOITATION :		
Excédent des dépenses sur les revenus	(4 440) \$	(4 277) \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Dépréciation des immobilisations corporelles	13 452	13 197
Amortissement des frais de financement reportés	372	373
Perte sur vente d'immobilisations corporelles	-	10
Intérêts de la dette à long terme	127	120
Loyer reporté (note 6 (c))	596	1 161
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	521	288
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	(912)	(1 029)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	(602)	4 944
Frais payés d'avance et fournitures de consommation	(429)	(238)
Créditeurs et frais courus	(1 529)	2 299
Diminution des Dépôts de garantie	(59)	(95)
Total de l'exploitation	7 097	16 753
FINANCEMENT :		
Remboursement de la dette à long terme	(244)	(1 715)
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (a))	(12)	(176)
Total du financement	(256)	(1 891)
INVESTISSEMENT :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(17 503)	(9 420)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	1 777	(19 647)
Total de l'investissement	(15 726)	(29 067)
Diminution de l'encaisse et des placements à court terme	(8 885)	(14 205)
Encaisse et placements à court terme au début	11 485	25 690
Encaisse et placements à court terme à la fin	2 600 \$	11 485 \$
L'encaisse et placements à court terme se composent de :		
Encaisse	2 600 \$	5 498 \$
Placements à court terme	-	5 987
	2 600 \$	11 485 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

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;
- 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. PRINCIPALES 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.

Utilisation d'estimations

La préparation des 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 certains 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, composés 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.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, net de l'aide gouvernementale s'il y en a, et dépréciées sur la durée de vie utile selon la méthode de la dépréciation 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 pertes actuarielles surviendront du fait que l'expérience vécue pour chaque année sera différente des hypothèses utilisées au début de l'année aux fins de déterminer le coût et les passifs de ces plans. Ces gains ou pertes actuarielles 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 en matière de prestations de retraite au début de l'exercice si ce dernier montant est plus élevé, ou la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice est amortie sur une base linéaire 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)*

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
Coût :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	254 723 \$	242 061 \$
Équipement de dégivrage	6 998	6 998
Passerelles pour piétons	7 120	6 457
Infrastructure de services publics	5 394	5 394
	<u>274 235</u>	<u>260 910</u>
	28 078	28 077
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	20 712	20 422
Améliorations des terrains	19 419	18 694
Mobilier et équipement	13 345	12 734
Équipement informatique et systèmes	8 394	8 233
Véhicules	3 374	2 383
Améliorations locatives	1 928	529
Construction en cours		
	<u>369 485</u>	<u>351 982</u>
Moins la dépréciation cumulée :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	15 045	8 683
Équipement de dégivrage	1 168	888
Passerelles pour piétons	728	394
Infrastructure de services publics	673	457
	<u>17 614</u>	<u>10 422</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	5 151	3 933
Améliorations des terrains	2 003	1 113
Mobilier et équipement	4 820	3 199
Équipement informatique et systèmes	4 567	2 947
Véhicules	3 697	3 231
Améliorations locatives	1 525	1 080
	<u>39 377</u>	<u>25 925</u>
	<u>330 108 \$</u>	<u>326 057 \$</u>

4. AUTRES ACTIFS*(en milliers de dollars)*

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
Actif au titre des prestations constituées (note 8)	2 298 \$	1 386 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	<u>5 228 \$</u>	<u>4 316 \$</u>

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 2006 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 2005, l'Administration avait affecté 7,0 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 2005.

6. DETTE À LONG TERME

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	2005	2004
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	149 678 \$	149 922 \$
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
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	2 242	2 115
Loyer reporté, remboursable au ministre des Transports, sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	2 323	1 727
	274 243	273 764
Tranche échéant à moins d'un an	656	244
	273 587 \$	273 520 \$

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 dollars de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032. Le produit net de cette offre était 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 2005, 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 7,0 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) Le montant à payer à la province de l'Ontario représente la taxe de transfert afférente au terrain loué à l'Administration en 1997.

C) 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 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 a été comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

D) Frais d'intérêts

	2005	2004
Intérêts sur obligations	17 217 \$	17 237 \$
Frais d'intérêts – autres	510	546
	17 727	17 783
Intérêts payés au cours de l'exercice	17 229 \$	17 330 \$

E) Puisqu'il est prévu de refinancer la Série A des obligations-recettes arrivant à échéance en 2007, les versements futurs en capital requis pour l'entière dette à long terme sont les suivants :

2006	656 \$
2007	1 273
2008	1 510
2009	1 765
2010	2 041

F) Frais de financement reportés

	2005	2004
Frais de financement reportés	4 327 \$	4 327 \$
Moins l'amortissement cumulé	(1 378)	(1 006)
	2 949 \$	3 321 \$

7. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) au montant de 10,00 \$ 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. Ces frais ont augmenté le 1^{er} janvier 2003 et sont maintenant de 15,00 \$. 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. Les revenus FAA de l'exercice 2005 sont comptabilisés après frais de recouvrement retenus par les compagnies aériennes au montant de 1 577 milliers de dollars (2004 – 1 511 milliers de dollars).



(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	2005	Cumul à ce jour
Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	14 751 \$	327 050 \$
Intérêt capitalisé	-	15 461
Charge d'intérêts	18 851	51 696
	33 602	394 207
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA – après frais de recouvrement	24 520	115 609
Intérêts sur les fonds excédentaires	255	6 228
	24 775	121 837
Variation des débiteurs	(1 341)	(2 028)
Revenus des FAA – montants encaissés	23 434	119 809
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	10 168 \$	274 398 \$

Au 31 décembre 2005, l'actif net de l'Administration comprenait :

	2005	2004
Actif net fourni par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	121 837 \$	97 062 \$
Moins : la dépréciation cumulée des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	26 189	15 056
Charge d'intérêts et autres dépenses	53 386	34 012
	42 262	47 994
Actif net fourni par les autres activités :		
Cumulé à la fin	27 757	26 465
Actif net à la fin	70 019 \$	74 459 \$

8. RÉGIME DE RETRAITE et AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés qui 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 acquis au régime de pensions de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration.

Les prestations de retraite payables selon la composante à prestations déterminées du plan sont basées sur le nombre d'années de service 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 des prix à la consommation jusqu'à un maximum de 8 % pour n'importe quelle année. Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont rendus et établis 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.

À la dernière évaluation actuarielle du régime, en date du 31 décembre 2004, (complétée et déposée en juin 2005), le régime avait un excédent sur une base de financement (base de pérennité) de 486 000 \$. La *Loi de 1985 sur les normes de prestations de pension* exige qu'une analyse de solvabilité (approche de solvabilité) du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime s'il prenait fin à la date de l'évaluation pour cause d'insolvabilité du promoteur ou par décision de terminer. Au 31 décembre 2004, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 3 234 000 \$ avant de considérer la valeur actuelle des remboursements additionnels de solvabilité exigés en vertu de la Loi. L'Administration effectue des remboursements additionnels de solvabilité d'un montant de 811 000 \$ par an pour amortir cette insuffisance.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2005 devra être complétée et déposée à sa date d'échéance en juin 2006. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2004 et extrapolée au 31 décembre 2005, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2005	2004
Juste valeur de l'actif du régime	26 224 \$	21 826 \$
Obligations au titre des prestations constituées	28 285	23 044
Situation de capitalisation – (déficit)	(2 061)	(1 218)
Solde des montants non amortis	4 359	2 604
Actif au titre des prestations constituées	2 298 \$	1 386 \$

L'actif au titre des prestations constituées est inclus au bilan avec les autres actifs.

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 au 31 décembre est le suivant :

	2005	2004
Obligations en matière de prestations de retraite, autres avantages complémentaires à la retraite	3 532 \$	2 759 \$
Solde des montants non amortis	1 543	1 291
Passif au titre des prestations constituées	1 989 \$	1 468 \$

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 en matière de prestations de retraite au 31 décembre sont les suivantes :

	2005	2004
Taux d'actualisation	5,25 %	6,0 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,3 %	7,3 %
Taux de croissance de la rémunération	3,75 %	3,75 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins de santé	9,0 %	9,0 %
Le taux tendanciel d'augmentations dans les coûts relatifs aux soins de santé diminue graduellement pour augmenter en dernier ressort après 10 ans par	4,0 %	4,0 %



En accord avec la politique d'investissement des fonds de régime de retraite, les actifs non-liquides et non-courants du régime sont investis au 31 décembre de la manière suivante :

	2005	2004
Fonds d'actions – Fonds canadiens	37 %	35 %
Fonds d'actions – Fonds américains et étrangers	24 %	25 %
Fonds à revenu fixe	38 %	39 %
Fonds du marché monétaire	1 %	1 %

Les paiements en espèces pour les régimes d'avantages sociaux futurs des employés sont les suivants :

	2005	2004
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	513 \$	500 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	811	1 020
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminées	234	228
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminées	365	405
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	209	180
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	259	180

Les coûts nets des régimes de prestations de retraite de l'Administration sont constatés à l'état des résultats de l'Administration et se présentent ainsi :

	2005	2004
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	381 \$	470 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	209	180
Autres avantages complémentaires de retraite	517	450

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

L'encaisse, les débiteurs, le fonds de réserve pour le service de la dette, les créditeurs et frais courus 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 2005, la juste valeur des obligations

à long terme était 122,4 millions de dollars et 184,4 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 58 % (56 % en 2004) 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 94 % 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.

Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer dont les conséquences seront un loyer réduit pour les administrations d'aéroports canadiens y compris l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Cette réduction de loyer sera mise en place progressivement sur une période de quatre ans à partir de 2006, et l'impact de cette nouvelle formule sera atteint en 2010. La nouvelle formule repose sur le pourcentage de revenu brut d'après un barème progressif. L'Administration a finalisé la modification apportée à son bail foncier pour le terrain avec le gouvernement du Canada en décembre 2005.

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.

Les montants minimums des paiements prévus au cours des cinq prochains exercices en vertu des

modifications apportées au bail foncier sont les suivants :

2006	12,5 millions \$
2007	11,5 millions \$
2008	10,1 millions \$
2009	7,3 millions \$
2010	5,4 millions \$

De surcroît, au 31 décembre 2005, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 8,2 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 ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. Les contributions sont déterminées chaque année par 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 \$ (2004 – 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.

